

ZWISCHENBERICHT

JANUAR - SEPTEMBER 2025

1 Aktuelles

- 1 Wesentliche Zahlen
- 2 Wesentliche Fakten

3 Zwischenlagebericht

- 3 Geschäftsverlauf
- 16 Volkswagen Aktie
- 18 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 31 Ausblick

33 Markengruppen und Geschäftsfelder

37 Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

- 37 Gewinn- und Verlustrechnung
- 38 Gesamtergebnisrechnung
- 41 Bilanz
- 42 Eigenkapitalentwicklung
- 43 Kapitalflussrechnung
- 44 Anhang
- 68 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Der Konzernabschluss der Volkswagen AG wurde gemäß den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards erstellt. Ebenso wurden Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt. Sofern nicht anders spezifiziert, bildet dies die Basis für die Erläuterungen von Finanzzahlen in diesem Bericht.

Alle Zahlen sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, daher kann die Addition der angegebenen Werte zu geringfügigen Abweichungen führen; dies gilt auch für die Ermittlung von Prozentangaben. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden, soweit nicht anders erwähnt, neben den Werten des Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

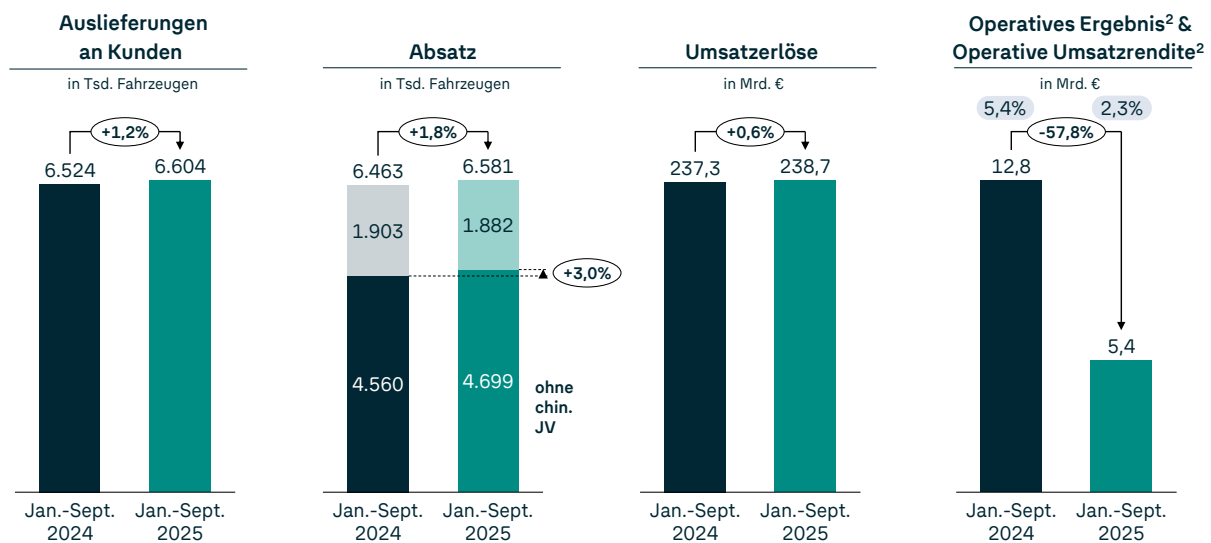
Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2024 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu Vielfalt und Chancengleichheit, sodass in diesem Bericht geschlechterneutrale Formulierungen verwendet werden. Ausnahmen, zum Beispiel bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

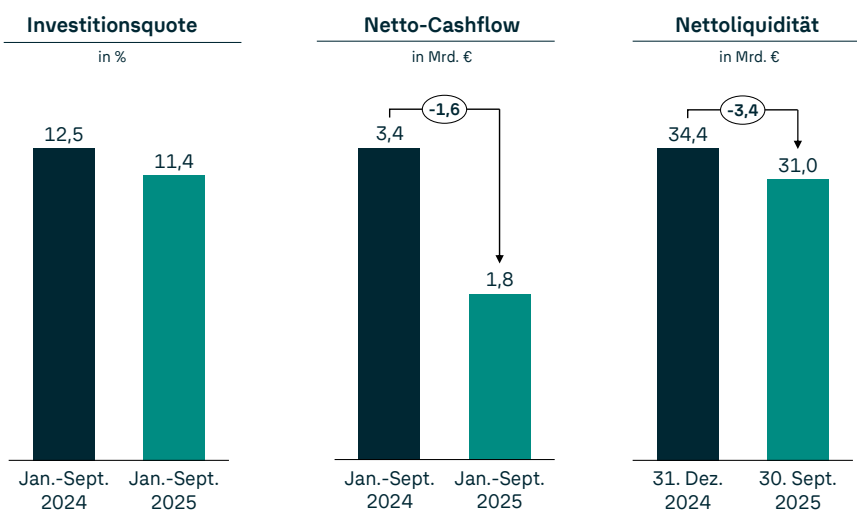
Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Beide Sprachfassungen sind ressourcenschonend ausschließlich im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com in der Rubrik Investoren.

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN¹



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE^{2,3}



1 Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Seit dem 1. Januar 2025 beinhaltet der Konzernbereich Automobile die Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen nicht mehr. Das Vorjahr wurde an die neue Berichtsstruktur angepasst.

Wesentliche Fakten

- > Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures in den ersten neun Monaten 2025 mit 6,6 Mio. Fahrzeugen um 1,2 % über dem Wert des Vorjahres; Zuwächse in Europa und Südamerika, rückläufige Entwicklung in Nordamerika und Asien-Pazifik
- > Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden mit 718 (507) Tsd. Einheiten (+ 41,7 %) sehr stark gestiegen; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 10,9 (7,8) %
- > Umsatzerlöse des Konzerns mit 238,7 (237,3) Mrd. € auf Vorjahresniveau
- > Operatives Ergebnis mit 5,4 (12,8) Mrd. € rückläufig; negative Einflüsse insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den – dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten – Goodwill und aktivierte Projektkosten sowie aus weiteren Aufwendungen im Zusammenhang mit der veränderten Produktplanung von Porsche; Belastungen zudem aus von den USA erhöhten Einfuhrzöllen sowie der CO₂-Flottenregulierung in Europa; Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen gegenüber Vorjahr mehr als halbiert
- > Ergebnis vor Steuern geht insgesamt auf 6,1 (12,4) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 5,4 Mrd. € auf 3,4 Mrd. €
- > Netto-Cashflow des Automobilbereichs beläuft sich auf 1,8 (3,4) Mrd. €; Investitionsquote aufgrund niedrigerer F&E-Quote im Konzernbereich Automobile bei 11,4 (12,5) %
- > Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile mit 31,0 Mrd. € auf solidem Niveau

Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2025 setzte die Weltwirtschaft insgesamt ihren Wachstumskurs fort, mit etwa gleicher Dynamik wie im Vorjahr. Die Gruppe der Schwellenländer verzeichnete im Vergleich dazu einen etwas stärkeren Anstieg der Wachstumsrate, während sich das Wachstum der fortgeschrittenen Volkswirtschaften insgesamt auf etwa ähnlichem Niveau entwickelte. Geopolitische Unsicherheiten, insbesondere im Zusammenhang mit der US-Handelspolitik, dämpften die Stimmung unter den Marktteilnehmenden und wirkten den in vielen Ländern rückläufigen Inflationsraten und einer Lockerung der Geldpolitik entgegen.

Die Wirtschaft in Westeuropa entwickelte sich in den ersten neun Monaten dieses Jahres insgesamt positiv, ihr Wachstum lag oberhalb des Vorjahresniveaus. In den Einzelstaaten Nord- und Südeuropas verlief diese Entwicklung zum Teil ähnlich. Aufgrund der rückläufigen Inflationsraten setzte die Europäische Zentralbank ihre seit Juni 2024 begonnenen Leitzinssenkungen zunächst schrittweise fort und beließ den Zinssatz seit Juli 2025 unverändert.

Deutschland verzeichnete im Berichtszeitraum ein leicht positives Wirtschaftswachstum und entwickelte sich damit etwas besser als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt weiter an. Nach den historischen Höchstständen der monatlichen Inflationsraten Ende 2022 ging die Teuerung etwa mit dem Durchschnitt der Eurozone zunächst zurück, stieg im Laufe des dritten Quartals 2025 allerdings wieder etwas an.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wuchsen in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 insgesamt, allerdings langsamer als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

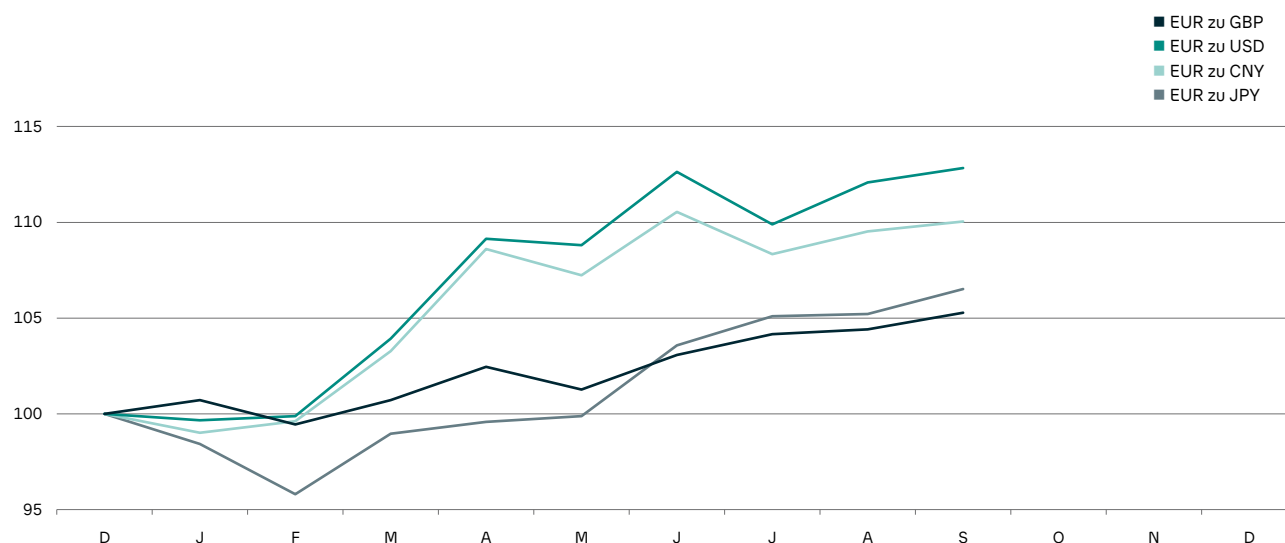
Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich im Berichtszeitraum mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum niedrigeren Wachstumsrate. Die US-Notenbank hatte ihre Leitzinsen im Vorjahr in mehreren Schritten gesenkt, unterbrach diesen Lockerungskurs jedoch im Berichtszeitraum aufgrund der ungewissen Auswirkungen der Maßnahmen der US-Regierung und nahm erst im September 2025 die geldpolitische Lockerung wieder auf.

In Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung mit einer etwas niedrigeren Dynamik als in den ersten drei Quartalen des Vorjahres.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag über dem weltweiten Durchschnitt und etwas über dem des Vorjahreszeitraums.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2024 BIS SEPTEMBER 2025

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2024 = 100



ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2025 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Dabei entwickelten sich die einzelnen Regionen unterschiedlich. Während das Marktvolumen in Zentral- und Osteuropa sank und in Westeuropa in der Größenordnung des Vorjahres lag, entwickelten sich Nordamerika, Südamerika, Asien-Pazifik, Afrika sowie Nahost positiv. Der Markt für vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stark zulegen, ihr Anteil am zugrunde gelegten Marktvolumen stieg auf 15,5 (12,8)%.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2025 auf dem Niveau des Vorjahres.

In Westeuropa bewegte sich die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten drei Quartalen 2025 in der Größenordnung des Vorjahres. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei unterschiedlich aus. Während Großbritannien leicht und Spanien deutlich wuchsen, sank das Marktvolumen in Frankreich spürbar und in Italien leicht.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa verringerte sich im Berichtszeitraum deutlich gegenüber dem Vorjahreswert.

Von Januar bis September 2025 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland etwa auf dem Niveau des Vorjahres, wobei die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden sehr stark zunahm. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben zeigte sich hingegen schwächer. In den ersten neun Monaten des Jahres 2025 stieg die inländische Produktion auf 3,1 Mio. Fahrzeuge (+1,7%), die Pkw-Exporte lagen dabei auf dem Vorjahresniveau bei 2,4 Mio. Einheiten (+0,2%).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag in den ersten drei Quartalen 2025 spürbar unter dem Vergleichswert von 2024.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum spürbar unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei entwickelte sich die Zahl der Verkäufe in den Märkten Polen und Tschechien allerdings positiv.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag von Januar bis September 2025 deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) leicht. Das Marktvolumen in den USA lag in den ersten neun Monaten 2025 vor dem Hintergrund der angekündigten Erhöhung von Importzöllen und den in der Folge erwarteten Preiseffekten sowie Vorzieheffekten im Zusammenhang mit dem Auslaufen der Förderung von Elektrofahrzeugen leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Kanada übertraf den Vorjahreswert spürbar, Mexiko dagegen lag etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten drei Quartalen 2025 deutlich über dem Wert des Vergleichszeitraums. Dabei erhöhte sich in Brasilien die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr leicht, während das Marktvolumen in Argentinien sehr stark zunahm.

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen von Januar bis September 2025 spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt wuchs die Zahl der Neuzulassungen aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen ebenfalls spürbar im Vergleich zum Vorjahreswert. Der indische Markt lag leicht über dem Vorjahresvolumen. In Japan stieg der Markt nach schwachen Absatzzahlen im Jahr 2024 spürbar an.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag im Berichtszeitraum leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, bewegte sich das Zulassungsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

	MARKTVOLUMEN		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
Fahrzeuge			
Pkw-Märkte			
Westeuropa	8.908.466	8.804.986	+1,2
davon: Deutschland	2.110.581	2.116.074	-0,3
Frankreich	1.186.787	1.263.074	-6,0
Großbritannien	1.576.909	1.514.094	+4,1
Italien	1.174.478	1.208.783	-2,8
Spanien	901.839	780.674	+15,5
Zentral- und Osteuropa	1.730.488	1.856.424	-6,8
davon: Tschechische Republik	182.437	171.999	+6,1
Polen	429.113	399.914	+7,3
Übrige Märkte	3.662.716	3.276.301	+11,8
davon: Türkei	742.687	675.273	+10,0
Südafrika	308.745	252.792	+22,1
Nordamerika	14.835.779	14.289.612	+3,8
davon: USA	12.291.514	11.812.217	+4,1
Kanada	1.469.078	1.396.220	+5,2
Mexiko	1.075.187	1.081.175	-0,6
Südamerika	3.133.628	2.829.747	+10,7
davon: Brasilien	1.809.178	1.752.167	+3,3
Argentinien	472.263	294.455	+60,4
Asien-Pazifik	27.961.974	26.277.590	+6,4
davon: China	17.348.232	15.984.109	+8,5
Indien	3.216.403	3.150.266	+2,1
Japan	2.921.605	2.762.998	+5,7
Welt	60.233.051	57.334.660	+5,1
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) ¹	9.319.529	7.341.862	+26,9
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	1.186.475	1.341.313	-11,5
davon: Deutschland	197.478	215.736	-8,5
Zentral- und Osteuropa	204.996	228.983	-10,5
Asien-Pazifik	3.684.222	3.575.086	+3,1
davon: China	1.764.500	1.751.759	+0,7
Welt	5.719.682	5.753.602	-0,6

1 Wesentliche Märkte, für einzelne (kleinere) Märkte liegen noch keine Daten vor.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit bewegten sich die Lkw-Märkte leicht über dem Niveau des Vorjahres. Rückgänge in Europa und Nordamerika wurden dabei durch Zuwächse in Südamerika und China nur zum Teil ausgeglichen.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten neun Monaten 2025 deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, fielen die Neuzulassungen stark unter das Volumen der Vergleichsperiode. In Großbritannien lag die Nachfrage ebenso wie in Frankreich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) blieben die Neuzulassungen deutlich unter dem Vorjahreswert. In Südamerika stieg der Lkw-Markt gegenüber dem Vorjahr hingegen spürbar an. Die Nachfrage in Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, lag indessen spürbar unter dem Wert des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten übertraf in den ersten neun Monaten 2025 spürbar das Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode ebenfalls spürbar über dem Vorjahresniveau, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. In Nordamerika lag die Nachfrage nach Bussen auf dem Niveau des Vorjahres. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada verzeichnete einen deutlichen Anstieg. In Mexiko sank die Nachfrage nach Bussen sehr stark gegenüber dem Vorjahreswert. In Südamerika hingegen stieg die Nachfrage deutlich über das Vorjahresniveau, insbesondere durch den ebenfalls deutlichen Marktanstieg in Brasilien.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten neun Monaten des Jahres 2025 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt.

Der europäische Pkw-Markt stagnierte im Berichtszeitraum auf Vorjahresniveau. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten übertraf den Vorjahreswert. Ebenso konnte eine positive Entwicklung beim Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen verzeichnet werden.

Die Neuwagenzulassungen in Deutschland lagen im Zeitraum Januar bis September 2025 auf dem Vorjahresniveau. Die Vertragszugänge im Finanzdienstleistungsgeschäft konnten jedoch weiter ausgebaut werden. Diese Entwicklung ist auf das Leasinggeschäft mit Einzel- und Großkunden zurückzuführen. Die Neuwagenfinanzierungen bewegten sich auf Vorjahresniveau. Die Neuwagenpenetration übertraf den Vorjahreswert, auch das Gebrauchtwagengeschäft entwickelte sich positiv. Die Neuabschlüsse bei den Dienstleistungsverträgen bewegten sich im Berichtszeitraum auf dem Niveau des Vorjahres. Bei Versicherungen gingen die Neuverträge zurück.

In der Türkei hat sich das politische Umfeld im Berichtszeitraum beruhigt. Dies hatte eine Senkung des Leitzinses zur Folge mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Refinanzierungssituation. Das leasingbasierte Flottengeschäft war nach wie vor herausfordernd, während sich das Kreditgeschäft solide zeigte. Im Versicherungsgeschäft zeichnete sich ein leichter Rückgang im Premiumsegment ab.

In Südafrika stiegen die Fahrzeugverkäufe in den ersten neun Monaten 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stark. In der Folge erhöhte sich auch die Zahl der Finanzierungskäufe. Gebrauchtwagen waren aufgrund der Verteuerung neuer Fahrzeuge beliebt. Trotz einer Leitzinssenkung der südafrikanischen Zentralbank waren die Finanzierungskosten unter herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin hoch.

In der Region Nordamerika ergab sich im Berichtszeitraum vor dem Hintergrund der Zolldiskussion und Fahrzeugverfügbarkeiten sowie Vorzieheffekten im Zusammenhang mit dem Auslaufen der Förderung von Elektrofahrzeugen ein gemischtes Bild. In den USA lagen die Leasing- und Finanzierungsverträge, die Neuwagenpenetration sowie die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte unter den

jeweiligen Vorjahreswerten, trotz steigender Penetrationszahlen im dritten Quartal. In Kanada und Mexiko war die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen niedriger als im Vorjahr, die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte lagen über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika zeigte sich der Markt für Finanzdienstleistungen weiterhin stark, getragen von einer zunehmenden Nachfrage nach Mobilitäts- und Finanzlösungen. In Brasilien sorgten erste Zinssenkungen der Zentralbank für Impulse, die sich positiv auf Fahrzeugfinanzierungen und Neuzulassungen auswirkten. In Argentinien konnten die Abschlüsse von Finanzdienstleistungsverträgen von einem sich stabilisierenden makroökonomischen Umfeld profitieren, sie blieben jedoch wegen der politischen Unsicherheiten im Vorfeld der Wahlen anfällig.

In den ersten drei Quartalen 2025 stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen auf dem chinesischen Automobilmarkt weiter an, auch das Gebrauchtwagensegment entwickelte sich positiv. Nachdem im ersten Quartal vermehrt Banken mit Angeboten in den Markt drängten, schränkten die Regulierungsbehörden im Juni die kompetitiven Maßnahmen ein, was in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen weiterhin positiv beeinflusste. Die im September eingeführten Zinssubventionen für Konsumentenkredite belebten den Markt zusätzlich. Japans wettbewerbsintensiver Automobilmarkt zeigte im Berichtszeitraum ein Wachstum bei Neu- und Gebrauchtwagen. Ebenfalls positiv entwickelten sich die Verkaufszahlen bei Elektrofahrzeugen. Digitale und flexible Finanzierungsmodelle nahmen stark zu.

Im Zeitraum Januar bis September 2025 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis September 2025 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 6.604.095 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,2% oder 79.704 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen den Vorjahreswert übertrafen, lagen die Verkaufszahlen von Nutzfahrzeugen des Konzerns unter dem Vorjahresniveau.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	2025	2024	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	6.379.506	6.279.006	+ 1,6
Nutzfahrzeuge	224.589	245.385	- 8,5
Gesamt	6.604.095	6.524.391	+ 1,2
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs)	717.536	506.553	+ 41,7

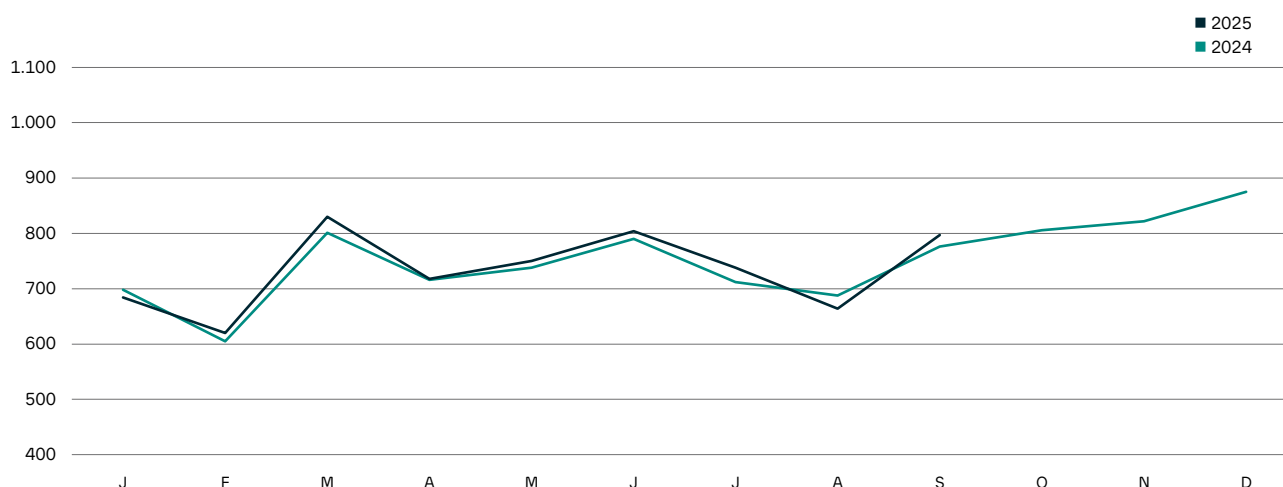
1. Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern entwickelten sich sehr erfreulich: Weltweit übergaben wir im Berichtszeitraum 717.536 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 210.983 Einheiten beziehungsweise 41,7% mehr als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 10,9 (7,8)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 298.897 Einheiten (+ 54,9%). Damit erhöhte sich die Zahl der Verkäufe elektrifizierter Fahrzeuge insgesamt um 45,3%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 15,4 (10,7)%. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Elroq und Enyaq der Marke Škoda, Born und Tavascan der Marke CUPRA, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q4 e-tron und Audi Q6 e-tron sowie Porsche Macan.

Die Grafik in diesem Abschnitt zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN WELTWEIT

In den ersten drei Quartalen 2025 lag die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern in einem herausfordernden Marktumfeld mit 6.379.506 Einheiten in der Größenordnung des Vorjahres (+1,6%). Während Volkswagen Pkw, Škoda und SEAT/CUPRA mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir mit Ausnahme von Nordamerika und Asien-Pazifik in allen Regionen eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern. Unser Pkw-Marktanteil lag auf einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt bei 10,1 (10,4)%. Bei den BEVs betrug unser Marktanteil in den zugrunde gelegten Märkten 7,2 (6,6)%.

Die folgende Tabelle in diesem Abschnitt zeigt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden nach Märkten im Berichtszeitraum. Nachfolgend erläutern wir die Entwicklung der Verkaufszahlen in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Zeitraum Januar bis September 2025 auf einem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden Gesamtmarkt 2.419.902 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 3,3% mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 507.441 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 70% unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Im Vorjahresvergleich hat sich die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle um rund 80% erhöht. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 20,3 (11,8)%. Positiv entwickelten sich in Westeuropa auch die Auftragseingänge für vollelektrische Modelle aus dem Volkswagen Konzern, die gegenüber dem Vorjahreszeitraum um mehr als 60% zulegen. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.7 Tourer und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Kodiaq, SEAT Leon, CUPRA Terramar und CUPRA Tavascan, ID. Buzz und Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q6 e-tron, Q6 Sportback e-tron, A5 Avant und A5 Limousine der Marke Audi sowie Porsche Macan eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Elroq und Enyaq der Marke Škoda sowie Q5, A6 und A6 e-tron der Marke Audi neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa stieg auf 24,8 (24,0)%. Bei den BEVs konnte er auf 27,1 (19,1)% zulegen.

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis September 2025 mit 875.430 Einheiten um 4,7% über dem Vorjahreswert. Der Gesamtmarkt lag im gleichen Zeitraum auf dem Niveau von 2024. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge ist im Vergleich zum Vorjahr mit einem Anstieg auf 171.690 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) um fast 90% gewachsen. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle ID.7 Tourer der Marke Volkswagen Pkw, Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie A5 Avant und Q6 e-tron der Marke Audi eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Audi A6, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten neun Monaten 2025 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum um 10,3% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete einen spürbaren Rückgang, während sich die für uns relevanten Märkte positiv entwickelten. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen wiesen die Modelle Octavia Combi, Octavia Limousine, Kamiq und Kodiaq der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich auf 20,8 (17,5)%, bei den BEVs stieg er in den zugrunde gelegten Märkten auf 23,0 (13,4)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Quartalen 2025 auf einem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 15,0% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor. Das dort am meisten nachgefragte Konzernmodell war der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem stark wachsenden südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 5,2% zurück. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis September 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 5,8%. Der Rückgang war insbesondere auf das – vor allem durch die Zollsituation geprägte – herausfordernde Marktumfeld zurückzuführen. Der Gesamtmarkt stieg in der gleichen Zeit leicht an. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in Nordamerika (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 50% auf 76.921 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg in dieser Region auf 10,9 (6,4)%. Taos, Jetta und Atlas der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Taos und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, A5, Q5 und A6 Sportback e-tron der Marke Audi sowie Porsche 911 neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns sank in dieser Region auf 4,4 (4,9)%. Bei den BEVs nahm der Marktanteil auf 6,8 (4,5)% zu.

Im Berichtszeitraum lieferte der Volkswagen Konzern auf dem leicht wachsenden US-amerikanischen Markt 7,9% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Atlas, Jetta und Taos der Marke Volkswagen Pkw.

In Kanada stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns von Januar bis September 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 1,5%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen spürbaren Zuwachs. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

In Mexiko lieferten wir in den ersten neun Monaten dieses Jahres 3,4% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt bewegte sich in dieser Zeit auf dem Vorjahresniveau. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichnete unter anderem der Tiguan der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis September 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 17,4%. Polo und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Zudem verzeichnete der neu in den Markt eingeführte Tera der Marke Volkswagen Pkw eine erfreuliche Nachfrage. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 13,7 (12,9)%. In der Region Südamerika befindet sich der Markt für vollelektrische Fahrzeuge noch auf geringem Niveau.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten neun Monaten 2025 auf dem leicht wachsenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 9,8% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich – neben dem neu in den Markt eingeführten Tera – unter anderem die Verkäufe der Modelle T-Cross und Saveiro der Marke Volkswagen Pkw.

Im Berichtszeitraum ist die Zahl der verkauften Konzernmodelle in Argentinien auf einem sehr stark wachsenden Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um mehr als 50% gestiegen. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Amarok und Polo der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten neun Monaten des Jahres 2025 sank das Verkaufsvolumen des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik um 2,8%, während der Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum spürbar wuchs. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) sank in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr um 33,2% auf 106.726 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging hier auf 4,8 (7,0)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Sagitar und Passat der Marke Volkswagen Pkw. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region ging zurück auf 7,8 (8,6)%, bei den BEVs sank er in den zugrunde gelegten Märkten auf 1,7 (3,4)%.

Der chinesische Gesamtmarkt lag im Berichtszeitraum ebenfalls spürbar über dem Vorjahresniveau. Der Volkswagen Konzern lieferte dort im Vorjahresvergleich 4,0 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Belastend wirkte weiterhin die hohe Wettbewerbsintensität. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 85.116 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr um 42,5% niedriger. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns sank hier auf 4,3 (7,2)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Sagitar, Passat und Magotan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle T-Cross und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Tayron, Teramont, Talagon, Lamando und Sagitar der Marke Volkswagen Pkw, Jetta VA7 und Jetta VS8, A5L, Q6L e-tron und E5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche 911 neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem leicht wachsenden indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres 36,7% mehr Fahrzeuge als im Vergleichszeitraum 2024. Besonders gefragt war der neu in den Markt eingeführte Kylaq der Marke Škoda. Daneben verzeichnete unter anderem der Virtus der Marke Volkswagen Pkw ein hohes Nachfragevolumen.

In Japan stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis September 2025 auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 18,0%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Cross und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.089.409	2.949.168	+ 4,8
Westeuropa	2.419.902	2.341.697	+ 3,3
davon: Deutschland	875.430	836.380	+ 4,7
Frankreich	189.797	199.535	- 4,9
Großbritannien	380.477	381.214	- 0,2
Italien	198.891	204.784	- 2,9
Spanien	205.393	184.213	+ 11,5
Zentral- und Osteuropa	385.340	349.339	+ 10,3
davon: Tschechische Republik	91.461	82.128	+ 11,4
Polen	120.446	111.799	+ 7,7
Übrige Märkte	284.167	258.132	+ 10,1
davon: Türkei	139.075	120.938	+ 15,0
Südafrika	47.484	50.075	- 5,2
Nordamerika	658.725	698.939	- 5,8
davon: USA	437.186	474.547	- 7,9
Kanada	98.561	97.085	+ 1,5
Mexiko	122.978	127.307	- 3,4
Südamerika	429.905	366.308	+ 17,4
davon: Brasilien	313.414	285.486	+ 9,8
Argentinien	80.391	48.946	+ 64,2
Asien-Pazifik	2.201.467	2.264.591	- 2,8
davon: China	1.973.148	2.055.651	- 4,0
Indien	80.595	58.948	+ 36,7
Japan	50.376	42.684	+ 18,0
Weltweit	6.379.506	6.279.006	+ 1,6
Volkswagen Pkw	3.492.451	3.396.785	+ 2,8
Škoda	765.701	671.260	+ 14,1
SEAT/CUPRA	439.496	422.092	+ 4,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge	278.208	311.462	- 10,7
Audi	1.175.765	1.235.590	- 4,8
Lamborghini	8.140	8.411	- 3,2
Bentley	7.236	7.380	- 2,0
Porsche	212.509	226.026	- 6,0

1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Von Januar bis September 2025 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 8,5% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 224.589 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 176.305 Einheiten (-14,3%) auf Lkw und 25.557 Einheiten (+25,5%) auf Busse. Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und beliefen sich auf 22.727 Fahrzeuge (+17,7%).

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) stiegen die Verkäufe von Januar bis September 2025 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 0,7% auf insgesamt 100.332 Einheiten; davon entfielen 73.003 auf Lkw und 5.097 auf Busse. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich auf 22.232 Fahrzeuge.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 auf 50.114 Fahrzeuge (-28,5%), darunter waren 39.020 Lkw und 11.094 Busse. Ursächlich für die Abnahme der Lkw-Verkäufe gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war unter anderem die Kaufzurückhaltung in einem unsicheren wirtschaftlichen Umfeld sowie Unsicherheiten in Bezug auf die weitere Entwicklung der Zollsituation und ihrer Effekte und Wechselwirkungen. Demgegenüber konnte das Bus-Geschäft einen starken Anstieg der Verkaufszahlen verzeichnen, da die ersten neun Monate des Vorjahres durch den verzögerten Hochlauf des neuen Schulbusmodells bei International beeinträchtigt waren.

Die Auslieferungen an Kunden sanken in Südamerika im Berichtszeitraum auf insgesamt 51.860 Einheiten (-1,8%); davon entfielen 44.639 auf Lkw und 7.219 auf Busse. In Brasilien sanken die Verkäufe in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 deutlich um 11,7% auf 39.982 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 34.283 Lkw und 5.699 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 6.495 Fahrzeuge, darunter 5.416 Lkw und 1.079 Busse – das waren insgesamt 4,3% weniger als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2025	2024	
Europa/Übrige Märkte	116.120	115.729	+ 0,3
davon: EU27+3	100.332	99.618	+ 0,7
davon: Deutschland	27.210	26.727	+ 1,8
Frankreich	9.956	9.480	+ 5,0
Großbritannien	8.902	10.169	- 12,5
Nordamerika	50.114	70.070	- 28,5
davon: USA	39.305	50.966	- 22,9
Mexiko	6.237	13.451	- 53,6
Südamerika	51.860	52.802	- 1,8
davon: Brasilien	39.982	45.279	- 11,7
Asien-Pazifik	6.495	6.784	- 4,3
Weltweit	224.589	245.385	- 8,5
Scania	68.355	73.971	- 7,6
MAN	71.662	68.912	+ 4,0
International	47.952	66.772	- 28,2
Volkswagen Truck & Bus	36.620	35.730	+ 2,5

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility sowie von Scania, International (ehemals Navistar) und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden in den ersten neun Monaten 2025 stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 8,5 (8,1) Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 37,0 (34,9)% gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. September 2025 auf 29,5 (28,5) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte wurden 6,1 (5,8) Mio. Neuverträge unterzeichnet. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums mit 21,1 (20,4) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom 31. Dezember 2024. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,6 (7,3) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge lag im Zeitraum Januar bis September 2025 bei 1,0 (1,1) Mio. Kontrakten. Der Vertragsbestand belief sich am 30. September 2025 auf 4,3 (4,3) Mio. Einheiten, davon 1,7 (1,7) Mio. Verträge im Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In der Region Südamerika wurden in den ersten neun Monaten dieses Jahres 911 (608) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2024 auf 2,1 (1,7) Mio. Einheiten zu; dabei entfielen 0,9 (0,7) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Berichtszeitraum lagen im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse bei 562 (573) Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende September 2025 auf 1,9 (2,2) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,0 (1,2) Mio. Verträge.

ABSATZ

Im Berichtszeitraum stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns, definiert als Absatz des Konzernbereichs Automobile, im Vergleich zu den ersten neun Monaten 2024 um 1,8% auf 6.580.697 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China). Im Ausland erhöhte sich das Absatzvolumen um 1,5% auf 5.690.211 Fahrzeuge. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere Spanien, Argentinien und Indien. Demgegenüber wurden vor allem in den USA und China weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 4.698.605 (4.559.610) Fahrzeuge und lag damit um 3,0% über dem Niveau des Vorjahres. Der Absatz im Inland nahm um 4,2% gegenüber dem Vorjahreswert zu. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Volkswagen Konzerns blieb auf Vorjahresniveau mit 13,5 (13,2)%.

PRODUKTION

Von Januar bis September 2025 war die weltweite Fertigung des Volkswagen Konzerns, definiert als Produktion des Konzernbereichs Automobile, mit 6.643.997 Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) auf Vorjahresniveau (+0,2%). Im Inland nahm die Fertigung im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 8,1% auf 1.361.919 Fahrzeuge zu. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Volkswagen Konzerns stieg auf 20,5 (19,0)%. Die Produktion ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China lag mit 4.732.698 (4.688.337) Fahrzeugen um 0,9% über dem Wert des Vorjahreszeitraums.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende der ersten neun Monate 2025 spürbar über dem Stand zum Jahresende 2024 und auf dem Niveau zum 30. September 2024.

GESAMTBELEGSCHAFT

Ende September 2025 lag die Zahl der aktiven Beschäftigten im Volkswagen Konzern mit 632.552 um 2,2% unter dem Stand zum 31. Dezember 2024. Darüber hinaus befanden sich 16.783 Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit und 17.517 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen mit 666.852 Beschäftigten um 1,9% unter dem Stand vom Jahresende 2024. Im Inland arbeiteten 286.489 Beschäftigte (-2,3%) und im Ausland waren 380.363 Beschäftigte (-1,5%) tätig. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich Ende September 2025 auf 605.912 Beschäftigte und war um 1,3% unter dem Stand vom Jahresende 2024.

MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

in Tsd.	2025	2024	%
Absatz (Fahrzeuge)	6.581	6.463	+ 1,8
Produktion (Fahrzeuge)	6.644	6.632	+ 0,2
Gesamtbelegschaft (am 30.09.2025/31.12.2024)	666,9	679,5	- 1,9

1 Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

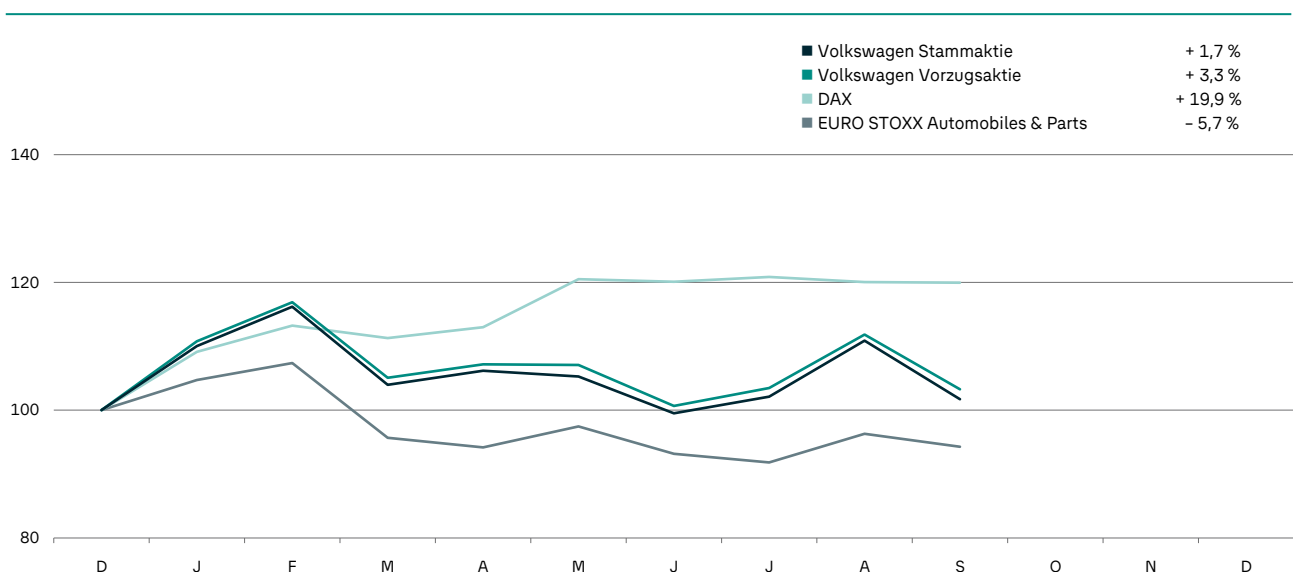
Volkswagen Aktie

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten nahmen von Januar bis September 2025 einen uneinheitlichen Verlauf. Während sich die Börsen in Europa zunächst besser entwickelten als in den USA, führten geopolitische Unsicherheiten zu erhöhter Volatilität. Insbesondere an den US-Börsen entstanden Befürchtungen, dass die Handelspolitik der US-Regierung eine Rezession der eigenen Wirtschaft zur Folge haben könnte, was insbesondere die Aktien US-amerikanischer Unternehmen aus den Sektoren künstliche Intelligenz und autonomes Fahren im Zusammenhang mit dem Auftreten neuer Wettbewerber aus China in den ersten Monaten unter Druck setzte. Zudem belastete die Eskalation des Nahost-Konflikts das Geschehen. Im weiteren Verlauf des Jahres führten die Erwartung sinkender Zinsen sowie die gute Entwicklung bei Technologieaktien zu einem beträchtlichen Anstieg der Kurse in den USA.

Der deutsche Aktienindex (DAX) startete zunächst verhalten in das Jahr 2025 und ging ab Mitte Januar in einen Aufwärtstrend über. In dessen Verlauf verzeichnete der Index in kurzer Abfolge neue Allzeithochs. Das deutsche Börsenbarometer profitierte insbesondere von der Hoffnung der Marktteilnehmenden auf Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank. Positiv wirkten darüber hinaus Nachrichten über Friedensverhandlungen für die Ukraine, die Aussicht auf eine Konjunkturerholung durch das geplante Investitionspaket der neuen Bundesregierung sowie die durch die EU-Kommission angekündigte Flexibilisierung zur Erreichung der Emissionsvorgaben für die Automobilindustrie. Die Anfang April 2025 angekündigten drastischen Zollerhöhungen durch die USA führten zu einer großen Unsicherheit und daraus resultierenden Kursabschlägen. Im Anschluss erholte sich der DAX wieder von seinen Verlusten aufgrund der Hoffnung auf Fortschritte im weltweiten Handelsstreit

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2024 BIS SEPTEMBER 2025

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2024 = 100



und der vorübergehenden Aussetzung der erhöhten Zölle. Im Juni sorgte die Eskalation im Nahost-Konflikt für fallende Kurse. Zu Beginn des dritten Quartals 2025 erzielte der DAX dann eine neue Bestmarke unter anderem aufgrund von Kapitalverlagerung aus den USA nach Deutschland infolge der Zollpolitik der USA. Gegen Ende des Berichtszeitraums entwickelte sich der Leitindex seitwärts, lag jedoch am 30. September 2025 um 19,9% über dem Stand am Jahresende 2024. Als Performanceindex berücksichtigt der DAX die Wiederanlage von Dividenden. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex blieb im Betrachtungszeitraum durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie belastet und lag um 5,7% unter dem Wert vom Jahresende 2024.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich von Anfang des Berichtszeitraums bis Mitte März zunächst sehr positiv. Die Ende 2024 erzielte Tarifvereinbarung „Zukunft Volkswagen“, die strukturelle Maßnahmen und Kosteneinsparungen an den deutschen Volkswagen Standorten vorsieht, wurde vom Markt positiv wahrgenommen. Zudem wirkten sich die Ankündigung der EU-Kommission zur Flexibilisierung der Emissionsvorgaben, die Zahlen des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 und ein als solide wahrgenommener Ausblick auf das Jahr 2025 positiv auf die Kursentwicklung aus. Ab Mitte März gerieten die Notierungen zunehmend unter Druck. Ursächlich für das eingetrübte Branchen- und Börsenumfeld waren insbesondere die gestiegenen handelspolitischen Spannungen, ausgelöst durch die Ankündigung beträchtlich steigender US-Zölle sowie die damit verbundene hohe Unsicherheit hinsichtlich der zukünftigen Ergebnisentwicklung. Gute Verkaufszahlen wirkten sich im weiteren Verlauf zunächst positiv auf den Kurs aus, bevor die Eskalation im Nahost-Konflikt erneut belastend wirkte. Zu Beginn des dritten Quartals bewerteten Anleger die Fortschritte des Volkswagen Konzerns bei seinem Performance-Programm positiv. Trotz der mit der Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse reduzierten Prognose für 2025 konnten die Kurse zunächst zulegen. Die im September 2025 erneut angepasste Prognose 2025 für den Volkswagen Konzern – vor dem Hintergrund der Auswirkungen der veränderten Produktplanung und der Mittelfristambition der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG – führte jedoch zu einem Rückgang der Kurse. Ende September 2025 notierten die Vorzugsaktie um 3,3% und die Stammaktie um 1,7% über dem Wert zum Jahresende 2024. Beide Aktien entwickelten sich damit besser als der Vergleichsindex EURO STOXX Automobiles & Parts. Unter der Annahme einer Re-Investition der im Mai gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien lag die Gesamtrendite der Vorzugsaktie bei 10,0% und die der Stammaktie bei 8,2%.

Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2025

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	112,80	86,35	93,75
	Datum	10.03.	09.04.	30.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	110,15	83,84	91,96
	Datum	10.03.	09.04.	30.09.
DAX	Kurs	24.550	19.671	23.881
	Datum	09.07.	09.04.	30.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	593	448	502
	Datum	26.02.	09.04.	30.09.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Seit dem 1. Januar 2025 umfasst die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns gemäß IFRS 8 – entsprechend der im Geschäftsbericht 2024 dargestellten internen finanziellen Steuerung und Berichterstattung – die drei berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Das Segment Power Engineering wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Zudem werden Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, in der Segmentberichterstattung unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Die Überleitung der Segmentberichterstattung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

Dieser Logik folgend berichtet der Volkswagen Konzern seit dem 1. Januar 2025 die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen sowie die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Der Konzernbereich Automobile umfasst dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das Segment Nutzfahrzeuge, die sonstigen operativen Gesellschaften, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen. Die Konsolidierung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird separat gezeigt. Die Vorjahreswerte des Konzernbereichs Automobile entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

KENNZAHLEN NACH SEGMENTEN 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesellschaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	179.594	31.188	47.339	258.120	4.786	-24.238	238.669
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.225	1.689	3.096	7.010	277	-1.879	5.408
in % der Umsatzerlöse	1,2	5,4	6,5				2,3

VORJAHRESKORREKTUR GEMÄß IAS 8

Im Vorjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde im Konzernabschluss 2024 in Übereinstimmung mit IAS 8 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

Aus der retrospektiven Korrektur resultierte eine Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 31. Dezember 2023/1. Januar 2024 sowie zum 1. Januar 2023. Diese ist auf die Erhöhung der Sonstigen Rückstellungen sowie die Erfassung von latenten Ertragssteueransprüchen zurückzuführen. Eine Quantifizierung dieser Auswirkungen ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“ veröffentlicht. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung und die Kapitalflussrechnung hat die Berücksichtigung der zusätzlichen Nebenleistungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,9 Mrd.€ im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst, die vornehmlich auf die AUDI AG, CARIAD SE und Volkswagen Sachsen GmbH entfallen. Gegenläufig wirkten in diesem Zusammenhang die Erträge aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen bei der AUDI AG in Höhe von 0,3 Mrd.€, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

AUSWIRKUNGEN AUS DEN ERHÖHTEN IMPORTZÖLLEN DER USA

Im Rahmen eines neuen Handelsabkommens zwischen der EU und den USA wurde im dritten Quartal 2025 für die Einfuhr europäischer Fahrzeuge und Fahrzeugteile in die USA ein Zollsatz von 15% vereinbart. Diese Regelung gilt rückwirkend ab dem 1. August 2025 und ersetzt die seit April 2025 geltenden Strafzölle von 25% und den Regelzollsatz von 2,5%. Daneben werden für Fahrzeugimporte aus Mexiko seit April 2025 unverändert Zölle von 25 % erhoben. Das Operative Ergebnis ist neben den erhöhten Zollaufwendungen für abgesetzte Fahrzeuge und Fahrzeugteile auch durch Wertberichtigungen für die verlustfreie Bewertung von Vorräten und durch einen erhöhten Rückstellungsbedarf für Gewährleistungsverpflichtungen belastet. Insgesamt ergaben sich im Berichtszeitraum aus den Zöllen der USA Aufwendungen in Höhe von 2,1 Mrd.€, die in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden. Darüber hinaus hat die US-Regierung neue Importzölle von 25 % für schwere und mittelschwere Lkw angekündigt, die zum 1. November 2025 in Kraft treten sollen.

CO₂-FLOTTENREGULIERUNG

Im Berichtszeitraum wurden unter Berücksichtigung geltender EU-Regularien für Europa Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. € in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Des Weiteren erfolgte in den USA im Rahmen des „One Big Beautiful Bill Act“ vom 4. Juli 2025 eine Gesetzesänderung für Emissionsverfehlungen im amerikanischen Markt. Kumulativ ergab sich daraus im Berichtszeitraum ein Ertrag in Höhe von 0,1 Mrd. €.

PLATZIERUNG TRATON SE AKTIEN

Im März 2025 hat Volkswagen über seine Tochtergesellschaft Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg die Platzierung von 11 Mio. Aktien der TRATON SE, München (TRATON SE) zu einem Preis von 32,75€ pro Aktie im Gesamtwert von 0,4 Mrd.€ abgeschlossen. Die Platzierung entspricht einem Anteil am Grundkapital der TRATON SE in Höhe von 2,2% und reduziert die direkte Beteiligung an der TRATON SE von 89,7% auf 87,5%. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Transaktion die Absicht geäußert, mittelfristig einen Anteil von 75% plus eine Aktie zu halten.

NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden, an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat am 12. März 2025 in Schweden Insolvenz angemeldet. Zum 31. März 2025 wurde im Konzernabschluss daraufhin die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd.€, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von bisher erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden. Der Beteiligungsbuchwert wurde bereits im Geschäftsjahr 2024 vollständig wertberichtigt.

RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) hat Volkswagen im Juni 2025 auf Basis der im Vorjahr geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch ist der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 12,3% gestiegen. Der Kaufpreis basierte auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

Eine detaillierte Erläuterung zur Kooperation mit Rivian finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Wesentliche Transaktionen“.

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTSTRATEGIE PORSCHE

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) beschloss im dritten Quartal 2025 die Neuausrichtung der Produktstrategie, welche wesentliche Anpassungen der Produktplanung im mittel- und langfristigen Zeitraum beinhaltet. Die Produktpalette soll um weitere Fahrzeugmodelle mit Verbrennungsmotor und Plug-in-Hybrid ergänzt werden. Im Gegenzug soll aufgrund des verzögerten Hochlaufs der Elektromobilität die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Insbesondere soll die Entwicklung der geplanten neuen Plattform für Elektrofahrzeuge für die 2030er Jahre neu terminiert werden. Die Plattform soll in Abstimmung mit anderen Marken des Volkswagen Konzerns technologisch neu aufgesetzt werden. Aus dieser Neutermiierung ergaben sich eine Wertberichtigung auf aktivierte Projektkosten sowie Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen von 2,0 Mrd.€, die in den Kosten der Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns erfasst wurden, hiervon ist neben Porsche auch die Markengruppe Progressive betroffen.

GOODWILL IMPAIRMENT PORSCHE

Im Zuge der Anpassung der Mittelfristplanung sowie einer veränderten Produktplanung von Porsche hat der Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag eine Werthaltigkeitsprüfung des dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwills durchgeführt. Daraus ergab sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung in Höhe von 2,7 Mrd.€, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurde. Dem Werthaltigkeitstest liegt eine Discounted-Cashflow-Berechnung zugrunde, in der die von Porsche angestrebte mittelfristige operative Umsatzrendite von 10 bis 15% berücksichtigt wurde.

DIESELTHEMATIK

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurde im Zusammenhang mit der Dieselmaterie ein Aufwand in Höhe von 0,2 Mrd.€ erfasst. Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselmaterie nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2025	2024 ²	2025	2024 ^{2,3}	2025	2024 ²	2025	2024
Umsatzerlöse	238.669	237.279	213.132	210.470	47.339	43.879	-21.802	-17.070
Kosten der Umsatzerlöse	-202.021	-194.978	-183.532	-173.529	-40.092	-38.084	21.603	16.635
Bruttoergebnis	36.648	42.301	29.600	36.940	7.246	5.795	-199	-435
Vertriebskosten	-16.333	-16.014	-15.514	-15.407	-1.006	-889	186	282
Verwaltungskosten	-9.598	-9.370	-7.783	-7.761	-1.905	-1.717	90	107
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-5.308	-4.104	-4.088	-3.103	-1.238	-976	18	-25
Operatives Ergebnis	5.408	12.812	2.216	10.669	3.096	2.214	96	-71
Operative Umsatzrendite (in %)	2,3	5,4	1,0	5,1	6,5	5,0	-	-
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	566	482	605	559	-39	-76	-	-
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	85	-887	997	423	-25	25	-887	-1.334
Finanzergebnis	651	-404	1.601	982	-63	-52	-887	-1.334
Ergebnis vor Steuern	6.059	12.408	3.817	11.651	3.033	2.162	-791	-1.405
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.654	-3.572						
Ergebnis nach Steuern	3.405	8.836						

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

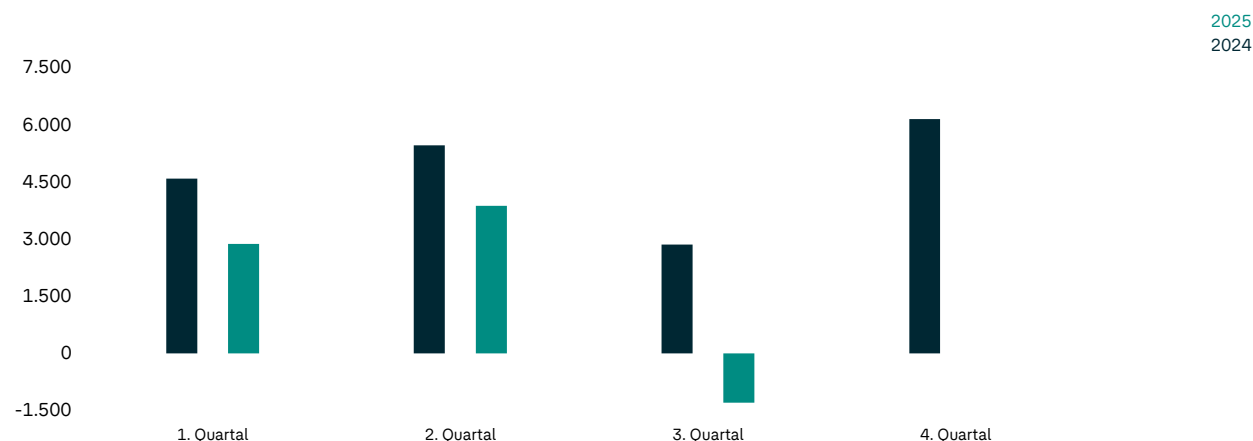
Im Zeitraum Januar bis September 2025 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 238,7 (237,3) Mrd. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Insbesondere die gute Umsatzentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatte einen positiven Einfluss. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,3 (80,6)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis nahm um 5,7 Mrd. € auf 36,6 Mrd. € ab. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 15,4 (17,8)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich in den ersten neun Monaten 2025 auf 5,4 (12,8) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 2,3 (5,4)%. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten sowie aus weiteren Aufwendungen im Zusammenhang mit der veränderten Produktplanung von Porsche in Höhe von insgesamt 4,7 Mrd. €. Belastungen resultierten zudem aus den seit Anfang April 2025 von den USA erhöhten Einfuhrzöllen, aus der CO₂-Flottenregulierung in Europa sowie aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Außerdem beeinträchtigten negative Wechselkurs-, Mix- und Preiseffekte sowie steigende Aufwendungen für den Aufbau des Geschäftsfelds Battery das Ergebnis. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Berichtszeitraum um mehr als die Hälfte und betrafen im Wesentlichen Audi, CARIAD und Volkswagen Sachsen.

Das Finanzergebnis lag mit 0,7 (-0,4) Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr. Darin wirkten in beiden Zeiträumen negative Effekte im Zusammenhang mit der Beteiligung an Northvolt, die im Vorjahr höher waren als im Berichtszeitraum. Rückläufige Zinserträge verminderten das Zinsergebnis. Das übrige Finanzergebnis erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund positiver Einflüsse im Wertpapier- und Fondsergebnis. Im Berichtszeitraum verringerte sich das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 6,3 Mrd. € auf 6,1 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 5,4 Mrd. € auf 3,4 Mrd. €.

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN¹

Volkswagen Konzern in Mio. €



1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

In den ersten drei Quartalen 2025 verzeichnete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in der Größenordnung des Vorjahres in Höhe von 213,1 (210,5) Mrd.€. Mit 179,6 (174,0) Mrd.€ lagen die Umsatzerlöse im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vor allem volumen- und mixbedingt leicht über dem Niveau des Vorjahres, während sie im Segment Nutzfahrzeuge das Vorjahr mit 31,2 (34,3) Mrd.€ im Wesentlichen aufgrund rückläufiger Volumina verfehlten. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum überproportional zu den Umsatzerlösen. Hierin enthaltenen waren vor allem gestiegene Materialkosten, höhere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten – insbesondere aufgrund der Wertberichtigung auf aktivierte Projektkosten – sowie weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der geänderten Produktplanung von Porsche. Belastungen ergaben sich zudem im Zusammenhang mit den von den USA seit April 2025 erhöhten Einfuhrzöllen sowie für die CO₂-Flottenregulierung in Europa. Die F&E-Quote ging aufgrund des gesunkenen Primäraufwands im Zeitraum Januar bis September 2025 auf 7,0 (7,9)% zurück. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich in der Folge auf 11,4 (12,5)%.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2025	2024
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	14.913	16.594
davon aktivierte Entwicklungskosten	6.622	7.496
Aktivierungsquote in % ¹	44,4	45,2
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.971	4.885
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	14.263	13.983
Forschungs- und Entwicklungskostenquote in % (F&E-Quote)²	7,0	7,9

1 Anteil der aktivierungspflichtigen Entwicklungskosten an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten.

2 Gesamte Forschungs- und Entwicklungskosten in Prozent der Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile.

In den ersten neun Monaten 2025 lagen sowohl die Vertriebs- als auch die Verwaltungskosten auf dem Niveau des Vorjahres. Ihr jeweiliger Anteil an den Umsatzerlösen blieb dabei unverändert. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –4,1 (–3,1) Mrd.€ und war vor allem durch die Wertberichtigung auf den – dem Geschäftssegment Porsche – zugeordneten Goodwill belastet. Außerdem hatten gestiegene negative Wechselkurseinflüsse sowie Aufwendungen aus Rechtsstreitigkeiten vor allem im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik einen negativen Einfluss. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Berichtszeitraum um mehr als die Hälfte.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile ging im Zeitraum Januar bis September 2025 um 8,5 Mrd.€ auf 2,2 Mrd.€ zurück. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten sowie aus weiteren Aufwendungen im Zusammenhang mit der veränderten Produktplanung von Porsche. Belastungen resultierten zudem aus den seit Anfang April 2025 von den USA erhöhten Einfuhrzöllen, aus der CO₂-Flottenregulierung in Europa sowie aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Außerdem dämpften eine negativ wirkende Wechselkurs-, Mix- und Preisentwicklung sowie steigende Aufwendungen für den Aufbau des Geschäftsfelds Battery das Ergebnis. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Berichtszeitraum um mehr als die Hälfte. Die operative Umsatzrendite sank auf 1,0 (5,1)%. Das Operative Ergebnis des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Höhe von 2,2 (8,6) Mrd.€ ging im Zeitraum Januar bis September 2025 im Wesentlichen aufgrund der oben genannten Sachverhalte zurück. Im Segment Nutzfahrzeuge führten vor allem Volumenrückgänge zu einer Reduzierung des Operativen Ergebnisses um 1,4 Mrd.€ auf 1,7 Mrd.€. Aus unseren At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures berücksichtigen wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur das Ergebnis aus den Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis anteilig bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Mit 47,3 Mrd.€ übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs in den ersten neun Monaten 2025 den Vorjahreswert volumenbedingt um 7,9%. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich bei volumenbedingt höheren Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen unterproportional. Das Bruttoergebnis stieg in der Folge auf 7,2 (5,8) Mrd.€.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 3,1 (2,2) Mrd.€ höher aus als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Volumen. Der Vorjahreszeitraum war durch Währungskursverluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus belastet. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 6,5 (5,0)%.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis September 2025 erzielte der Volkswagen Konzern einen insbesondere ergebnisbedingt um 4,0 Mrd.€ unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 28,5 Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital lag bei –18,4 (–20,7) Mrd.€ und resultierte im Berichtszeitraum vor allem aus dem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten und sonstigen Rückstellungen entgegand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft verringerte sich in der Folge in den ersten drei Quartalen 2025 um 1,8 Mrd.€ auf 10,1 Mrd.€.

Mit 17,2 (17,7) Mrd.€ nahm die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns leicht ab. Dabei lagen die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) leicht unter dem Wert des Vorjahres, während die aktivierten Entwicklungskosten deutlich zurückgingen. Die Ausgaben für den Erwerb von Beteiligungen enthalten unter anderem den weiteren Anteilserwerb an Rivian.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2025	2024 ²	2025	2024 ^{2,3}	2025	2024 ²	2025	2024
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.296	43.522	28.088	31.834	16.196	14.819	-3.988	-3.131
Ergebnis vor Steuern	6.059	12.408	3.817	11.651	3.033	2.162	-791	-1.405
Ertragsteuerzahlungen	-4.448	-4.575	-3.948	-3.955	-1.073	-797	573	177
Abschreibungen ⁴	27.762	22.732	19.542	15.050	8.847	8.326	-627	-645
Veränderung der Pensionen	0	86	1	76	0	9	-1	-
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	895	1.892	801	1.768	95	124	-	-0
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ⁵	-1.753	-44	-1.715	-283	-373	308	335	-69
Brutto-Cashflow	28.515	32.498	18.498	24.308	10.529	10.132	-511	-1.942
Veränderung Working Capital	-18.445	-20.672	433	-2.799	-17.964	-18.748	-915	875
Veränderung der Vorräte	-4.841	-6.771	-4.264	-6.901	-574	236	-3	-106
Veränderung der Forderungen	-2.951	-3.177	-2.415	-4.878	-86	163	-451	1.538
Veränderung der Verbindlichkeiten	6.315	3.931	4.892	4.377	1.742	90	-319	-536
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	3.293	4.786	3.030	4.786	243	52	19	-52
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-17.647	-13.504	-800	-181	-17.104	-13.470	256	147
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.614	-5.936	-11	-1	-2.185	-5.820	-418	-116
Cashflow laufendes Geschäft	10.070	11.826	18.931	21.509	-7.435	-8.616	-1.426	-1.067
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-17.219	-17.747	-17.134	-18.134	-371	-583	286	969
davon: Sachinvestitionen	-9.655	-9.864	-9.427	-9.695	-175	-122	-53	-47
Entwicklungskosten (aktiviert)	-6.519	-7.496	-6.519	-7.496	-	-	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-1.540	-947	-1.508	-1.253	-258	-490	226	796
Netto-Cashflow⁶	-7.148	-5.921	1.797	3.375	-7.805	-9.198	-1.139	-98
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-1.154	-1.698	-470	-4.276	-558	3.148	-126	-570
Investitionstätigkeit	-18.372	-19.445	-17.604	-22.410	-928	2.566	160	399
Finanzierungstätigkeit	5.865	15.798	720	-805	4.030	16.870	1.115	-267
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-	358	-	-	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	386	-1.146	440	-1.147	124	607	-178	-606
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-986	-304	-1.071	-368	-62	-66	147	130
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	0	-0	1	0	-1	0	-0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-3.423	7.875	975	-2.072	-4.395	10.753	-3	-805
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁷	36.874	51.397	29.064	29.762	11.801	25.571	-3.991	-3.936
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	45.884	43.551	77.370	79.349	19.851	18.088	-51.337	-53.886
Bruttoliquidität	82.757	94.948	106.434	109.111	31.652	43.660	-55.328	-57.822
Kreditstand	-257.271	-255.537	-75.425	-76.282	-238.841	-238.665	56.996	59.409
Nettoliquidität am 30.09.⁸	-174.514	-160.589	31.008	32.829	-207.189	-195.005	1.668	1.587
nachrichtlich am 01.01.	-169.122	-147.433	34.414	38.653	-205.188	-187.722	1.652	1.636

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

4 Saldiert mit Zuschreibungen.

5 Im Wesentlichen Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

6 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

7 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

8 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 5,9 (15,8) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und nicht börsennotierten Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlungen, die Rückzahlung der fristgerecht zu Juni 2025 gekündigten Hybridanleihe sowie die Begebung von grünen Hybridanleihen im Mai 2025. Am Ende der ersten neun Monate 2025 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 36,9 Mrd. €. Ende Dezember 2024 hatte er 40,3 Mrd. € betragen.

Am 30. September 2025 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei – 174,5 Mrd. €; am Jahresende 2024 waren es – 169,1 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Berichtszeitraum verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 18,5 (24,3) Mrd. €. Der Rückgang resultierte vor allem aus dem schwächeren Ergebnis. Die hierin enthaltenen nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten von Porsche sind in der Kapitalflussrechnung innerhalb des Brutto-Cashflows zu eliminieren. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 0,4 (–2,8) Mrd. €. Dem Aufbau von Vorräten und einer volumenbedingten Erhöhung von Forderungen stand eine volumenbedingte Zunahme der Verbindlichkeiten sowie der sonstigen Rückstellungen entgegen. In der Folge verringerte sich der Cashflow aus dem laufenden Geschäft um 2,6 Mrd. € auf 18,9 Mrd. €.

Im Zeitraum Januar bis September 2025 ging die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit 17,1 Mrd. € um 1,0 Mrd. € zurück. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen waren mit 9,4 (9,7) Mrd. € leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die Sachinvestitionsquote betrug 4,4 (4,6) %. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen dabei in die Produktion von Elektrofahrzeugen, zugehörigen Batterietechnologien sowie elektrischen Baukästen und Plattformen als zentrale Bestandteile der Transformation des Unternehmens hin zu nachhaltiger Mobilität. Weitere Schwerpunkte bilden die Digitalisierung unserer Produkte, Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpresenz unter anderem in Nordamerika und China. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten waren mit 6,5 (7,5) Mrd. € rückläufig. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ erhöhte sich auf –1,5 (–1,3) Mrd. € und enthielt im Wesentlichen die Erhöhung unserer Beteiligung an Rivian.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile lag bei 1,8 (3,4) Mrd. €.

In den ersten drei Quartalen 2025 verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile mit 0,7 Mrd. € einen Mittelzufluss. Darin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie nicht börsennotierten Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Volkswagen AG, Porsche AG und TRATON SE aus der jeweiligen Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von insgesamt 3,8 Mrd. € sowie die Rückzahlung der fristgerecht zu Juni 2025 gekündigten Hybridanleihe. Aus den im Mai 2025 über die Volkswagen International Finance N.V. begebenen grünen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 1,9 Mrd. € ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss. Diese Anleihen bestehen zum einen aus einer 1,15 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 5,994 % ausgestattet und erstmals nach achteinhalb Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 0,75 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 5,493 % hat und erstmals nach fünfeinhalb Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Nettoliquidität sowie das Eigenkapital. Im Vorjahreszeitraum war ein Mittelabfluss von 0,8 Mrd. € zu verzeichnen.

Ende September 2025 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 31,0 Mrd. € aus; am 31. Dezember 2024 hatte sie 34,4 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten neun Monaten des Jahres 2025 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 10,5 (10,1) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug –18,0 (–18,7) Mrd. €. Einem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen aus Finanzdienstleistungen stand eine Zunahme von

Verbindlichkeiten entgegen, die zu einer gegenüber Vorjahr geringeren Mittelbindung im Working Capital führte. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei – 7,4 (–8,6) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts reduzierte sich auf 0,4 (0,6) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Zeitraum Januar bis September 2025 ein Mittelzufluss in Höhe von 4,0 (16,9) Mrd. €. Hierin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, nicht börsennotierten Schuldverschreibungen sowie übriger Finanzschulden.

Am Ende der ersten drei Quartale 2025 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei – 207,2 Mrd. €; am Jahresende 2024 belief sie sich auf – 205,2 Mrd. €.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 30. September 2025 verzeichnete der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme in Höhe von 638,8 (632,9) Mrd. €. Mit 197,7 (196,7) Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzerns auf dem Niveau vom Jahresende 2024. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 31,0 (31,1)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte nahmen aufgrund der Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten von Porsche ab. Die Sachanlagen im Konzernbereich Automobile waren gegenüber dem Wert zum 31. Dezember 2024 nahezu unverändert. Die At Equity bewerteten Anteile verringerten sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 252,3 (256,4) Mrd. € in der Größenordnung des Jahresendes 2024.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 30. September 2025 mit 170,7 (163,4) Mrd. € höher aus als Ende 2024. Die Vorräte legten spürbar zu. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte stiegen vor allem aufgrund von höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Bestände an Zahlungsmitteln und Wertpapieren nahmen jeweils zu.

Am Ende der ersten drei Quartale 2025 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein auf dem Niveau des Vorjahres liegendes Eigenkapital in Höhe von 175,5 (174,9) Mrd. €. Die Ergebnisentwicklung, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes sowie positive Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung und aus den im Mai 2025 begebenen grünen Hybridanleihen standen negativen Einflüssen aus der Währungsumrechnung, die Dividendenzahlungen sowie die Rückzahlung der zu September 2025 fristgerecht gekündigten Hybridanleihe entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital waren zum 31. Dezember 2024 nahezu unverändert und umfassten im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 41,5 (41,7)%.

Mit 131,1 (130,6) Mrd. € lagen die Langfristigen Schulden am Ende des Berichtszeitraums auf dem Niveau vom Jahresende 2024. Die langfristigen Finanzschulden und die in den langfristigen Sonstigen Schulden enthaltenen sonstigen Rückstellungen stiegen vor allem aufgrund von Rückstellungen für langfristige Emissionsverpflichtungen und Restrukturierungsmaßnahmen, während die Pensionsrückstellungen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes deutlich rückläufig waren.

Mit 116,5 (114,3) Mrd. € waren die Kurzfristigen Schulden am 30. September 2025 in der Größenordnung des Jahresendes 2024. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem spürbaren Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Ende September 2025 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 423,1 Mrd. € aus; das waren 0,8% mehr als am 31. Dezember 2024.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST-LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	30.09.2025	31.12.2024	30.09.2025	31.12.2024 ²	30.09.2025	31.12.2024	30.09.2025	31.12.2024
Aktiva								
Langfristige Vermögenswerte	390.638	387.674	252.335	256.386	197.503	191.166	-59.200	-59.878
Immaterielle Vermögenswerte	90.442	93.333	89.987	92.811	462	529	-7	-7
Sachanlagen	70.779	71.452	68.772	69.228	934	949	1.073	1.274
Vermietete Vermögenswerte	79.127	73.193	5.453	5.502	78.828	73.086	-5.154	-5.395
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	100.062	101.087	8	21	100.557	101.795	-503	-729
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	50.229	48.610	88.115	88.823	16.723	14.808	-54.609	-55.021
Kurzfristige Vermögenswerte	248.143	245.231	170.749	163.387	114.446	121.674	-37.052	-39.830
Vorräte	59.849	56.720	53.459	50.785	6.596	6.144	-207	-209
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	67.620	68.855	24	3	68.026	69.510	-430	-657
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	55.125	52.033	63.742	61.411	23.807	25.597	-32.424	-34.975
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.676	27.326	24.460	23.099	4.216	4.227	-	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	36.874	40.296	29.064	28.088	11.801	16.196	-3.991	-3.988
Bilanzsumme	638.780	632.905	423.084	419.772	311.949	312.840	-96.252	-99.708
Passiva								
Eigenkapital	197.704	196.731	175.525	174.860	46.549	45.044	-24.370	-23.173
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	169.091	168.404	147.233	146.836	46.166	44.693	-24.309	-23.125
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.199	13.890	14.199	13.890	-	-	-	-0
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	183.290	182.294	161.432	160.726	46.166	44.693	-24.309	-23.125
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.415	14.437	14.093	14.134	383	352	-61	-48
Langfristige Schulden	214.606	219.134	131.081	130.577	118.476	124.565	-34.950	-36.008
Finanzschulden	133.874	137.061	56.949	55.011	106.390	111.887	-29.464	-29.837
Rückstellungen für Pensionen	23.618	27.602	23.229	27.148	388	453	0	-0
Sonstige Schulden	57.115	54.472	50.902	48.418	11.698	12.225	-5.485	-6.171
Kurzfristige Schulden	226.469	217.039	116.478	114.335	146.924	143.230	-36.933	-40.526
Finanzschulden	123.397	117.020	18.476	17.952	132.452	128.984	-27.531	-29.917
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32.417	29.772	33.541	31.286	4.326	3.552	-5.450	-5.067
Sonstige Schulden	70.655	70.247	64.461	65.097	10.146	10.694	-3.951	-5.543
Bilanzsumme	638.780	632.905	423.084	419.772	311.949	312.840	-96.252	-99.708

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 30. September 2025 verzeichnete der Finanzdienstleistungsbereich mit 311,9 Mrd. € eine um 0,3% niedrigere Bilanzsumme als am Jahresende 2024.

Mit 197,5 (191,2) Mrd. € übertrafen die Langfristigen Vermögenswerte den Wert des 31. Dezember 2024 leicht. Die Vermieteten Vermögenswerte stiegen im Wesentlichen volumenbedingt, während die Forderungen aus Finanzdienstleistungen rückläufig waren.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte des Finanzdienstleistungsbereichs nahmen um 5,9% auf 114,4 Mrd. € ab, was im Wesentlichen auf eine Verringerung der kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte und des Bestands an Zahlungsmitteln zurückzuführen ist.

Am Ende der ersten drei Quartale 2025 entfielen rund 48,8 (49,4)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 46,5 (45,0) Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen Ende September 2025 leicht über dem Wert vom 31. Dezember 2024. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,9 (14,4)%.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich von 118,5 (124,6) Mrd. € reduzierten sich vor allem aufgrund leicht gesunkener langfristiger Finanzschulden. Die Kurzfristigen Schulden waren mit 146,9 (143,2) Mrd. € leicht über dem Wert vom Jahresende 2024. Die darin enthaltenen kurzfristigen Finanzschulden nahmen leicht, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stark zu, während sich die kurzfristigen Sonstigen Schulden spürbar verringerten.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 30. September 2025 auf 64,6 Mrd. €; am Jahresende 2024 hatte es 57,5 Mrd. € betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die mit dem Geschäftsbericht 2024 im zusammengefassten Lagebericht veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2025 hatten wir im zweiten Quartal 2025 insbesondere aufgrund der seit April erhöhten US-Importzölle angepasst.

Im dritten Quartal 2025 haben wir vor allem vor dem Hintergrund der Auswirkungen der veränderten Produktplanung und der Mittelfristambition der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG unsere Erwartung für den Berichtszeitraum abgesenkt.

In der Folge prognostizieren wir in der Größenordnung des Vorjahres liegende Umsatzerlöse für den Volkswagen Konzern sowie das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit einer spürbaren Steigerung der Umsatzerlöse. Die operative Umsatzrendite des Konzerns erwarten wir nunmehr zwischen 2,0 und 3,0%, im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwischen 1,0 und 2,0% und im Segment Nutzfahrzeuge zwischen 5,0 und 6,0%.

Für den Konzernbereich Automobile gehen wir nun davon aus, dass der Netto-Cashflow des Jahres 2025 bei rund 0 Mrd. € und die Nettoliquidität bei rund 30 Mrd. € liegen wird.

Im zweiten Quartal 2025 hatten wir die Prognose für folgende Spitzenkennzahlen reduziert: Für die Auslieferungen an Kunden gehen wir seitdem davon aus, das Niveau des Vorjahres zu erreichen. Für das Segment Nutzfahrzeuge erwarten wir spürbar unter dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse.

Die Prognose basiert auf der Annahme einer ausreichenden Verfügbarkeit von Halbleitern.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2025 finden Sie auf Seite 31.

Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Im Mai 2025 wurde die seit September 2021 vor dem Landgericht Braunschweig durchgeführte Hauptverhandlung gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 mit einer Verurteilung der Angeklagten wegen Betruges abgeschlossen. Alle vier Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, die bei zweien von ihnen zur Bewährung ausgesetzt wurden. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig; alle Angeklagten legten Revision ein. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde vorläufig eingestellt. Die Volkswagen AG ist an diesen Verfahren nicht beteiligt.

Im ersten verwaltungsgerichtlichen Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), in dem die Volkswagen AG Beigeladene ist, wies das Schleswig-Holsteinische Obergerverwaltungsgericht im September 2025 die Berufungen der Volkswagen AG und des KBA gegen die erstinstanzliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts Schleswig zurück. Das Verwaltungsgericht Schleswig hatte der Klage der DUH im Februar 2023 stattgegeben und den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufgehoben, soweit dieser das sogenannte Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung), die sogenannte Höhenkorrektur (eine umgebungsdruckabhängige Abgasrückführung) und die sogenannte Taxischaltung (eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung) als zulässige Abschaltvorrichtungen einstufte. Das Schleswig-Holsteinische Obergerverwaltungsgericht ließ keine Revision gegen seine Entscheidung zu. Die Volkswagen AG wird gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde erheben. Bis zu einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die Nichtzulassungsbeschwerde ist die Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Obergerverwaltungsgerichts nicht rechtskräftig. Im zweiten Klageverfahren der DUH, in dem das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus April 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 übertragen und die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge aufgehoben hatte, legten die Volkswagen AG und das KBA Berufung gegen die ebenfalls nicht rechtskräftige Entscheidung ein.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In dem Verfahren der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG erging im März 2025 ein prozessuales Urteil, mit dem die Opt-In-Sammelklage in Bezug auf die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG für zulässig erklärt wurde. Die Klage gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France wurde hingegen für unzulässig erachtet. Im weiteren Verlauf des Klageverfahrens wird sich das Gericht der ersten Instanz nun materiellrechtlich mit den hauptsächlich auf Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise auf Schadensersatz von 20–30 % des Kaufpreises, gerichteten Klageansprüchen befassen. Das prozessuale Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage kann im Rahmen einer Berufung gegen das zu erwartende erstinstanzliche Urteil überprüft werden.

In den Niederlanden unterzeichnete die Volkswagen AG im Juli 2025 einen Vergleich unter anderem mit der Stichting Volkswagen Car Claim und der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) zur Beendigung der Sammelklagen in Bezug auf EA189-Fahrzeuge. Die Sammelklage der DEJF bleibt teilweise anhängig, soweit sie andere Motoren als EA189 betrifft.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2025 verhängten die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) im Rahmen von Settlement-Verfahren Bußgelder gegen verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche. Überprüft worden war der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, ELV-Themen nicht wettbewerblich zu nutzen, also keine Veröffentlichungen von relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) zu Wettbewerbszwecken vorzunehmen. Die Europäische Kommission verhängte ein Bußgeld in Höhe von rund 128 Mio.€ gegen die Volkswagen AG. Die CMA verhängte gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Group UK zusammen ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 15 Mio. GBP.

In dem Klageverfahren von Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) in Russland über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB bestätigte nach dem Berufungsgericht und dem Kassationsgericht im Oktober 2025 auch das Oberste Gericht Russlands das Urteil aus Juli 2024, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB verurteilt worden war. Damit wurde das Urteil rechtskräftig. Die Volkswagen AG wird sich im Vollstreckungsverfahren weiter umfassend verteidigen. Im April 2025 übertrug die Klägerin GAZ ihre angeblichen Forderungen an eine dritte Gesellschaft Kameya JSC, die auf diesem Wege im Klageverfahren prozessual die Klägerstellung übernahm.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts 2024 zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2025 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick für das Jahr 2025

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA und den damit verbundenen geplanten und bereits umgesetzten Maßnahmen der US-Regierung. Wir gehen davon aus, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im vergangenen Berichtsjahr, während die Schwellenländer auf gleichbleibendem Niveau wachsen sollten.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2025 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2025 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das auf dem Vorjahresniveau liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2025 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen auf dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2025 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich spürbar übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2025 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt spürbar steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2025 voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2025, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter den Vorjahreswerten liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen

Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2025 mit einer Nachfrage, die leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2025 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2025 unter herausfordernden Marktbedingungen das Niveau des Vorjahres erreichen wird.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus einem Umfeld politischer Unsicherheit, zunehmenden Handelsbeschränkungen und geopolitischen Spannungen, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus den seit Jahresbeginn verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2025, dass die Umsatzerlöse in der Größenordnung des Vorjahres liegen werden. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird voraussichtlich zwischen 2,0 und 3,0% liegen.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2025 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 12 und 13% liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2025 erwarten wir bei rund 0 Mrd.€. Darin enthalten sind sowohl Liquiditätsabflüsse für Zukunftsinvestitionen als auch für Restrukturierungsmaßnahmen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2025 voraussichtlich bei rund 30 Mrd.€ liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Die Prognose basiert auf der Annahme einer ausreichenden Verfügbarkeit von Halbleitern.

PROGNOSEÜBERSICHT DER SPITZENKENNZAHLEN

	Ist 2024	Letztgültige Prognose	Aktuelle Prognose für 2025
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	9,0 Mio.	auf Vorjahresniveau	auf Vorjahresniveau
Volkswagen Konzern			
Umsatzerlöse	324,7 Mrd. €	auf Vorjahresniveau	in der Größenordnung des Vorjahres
Operative Umsatzrendite	5,9 %	4,0 – 5,0 %	2,0 – 3,0 %
Operatives Ergebnis	19,1 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge			
Umsatzerlöse	241,5 Mrd. €	auf Vorjahresniveau	in der Größenordnung des Vorjahres
Operative Umsatzrendite	5,7 %	4,5 – 5,5 %	1,0 – 2,0 %
Operatives Ergebnis	13,7 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Segment Nutzfahrzeuge			
Umsatzerlöse	46,2 Mrd. €	spürbar unter Vorjahr	spürbar unter Vorjahr
Operative Umsatzrendite	9,1 %	7,0 – 8,0 %	5,0 – 6,0 %
Operatives Ergebnis	4,2 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			
Umsatzerlöse	58,8 Mrd. €	bis zu 5 % Steigerung	spürbar über Vorjahr
Operatives Ergebnis	3,1 Mrd. €	~ 4 Mrd. €	~ 4 Mrd. €
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile	14,3 %	12 – 13 %	12 – 13 %
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	5,2 Mrd. €	1 – 3 Mrd. €	~ 0 Mrd. €
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	34,4 Mrd. €	31 – 33 Mrd. €	~ 30 Mrd. €

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2024 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Markengruppen und Geschäftsfelder

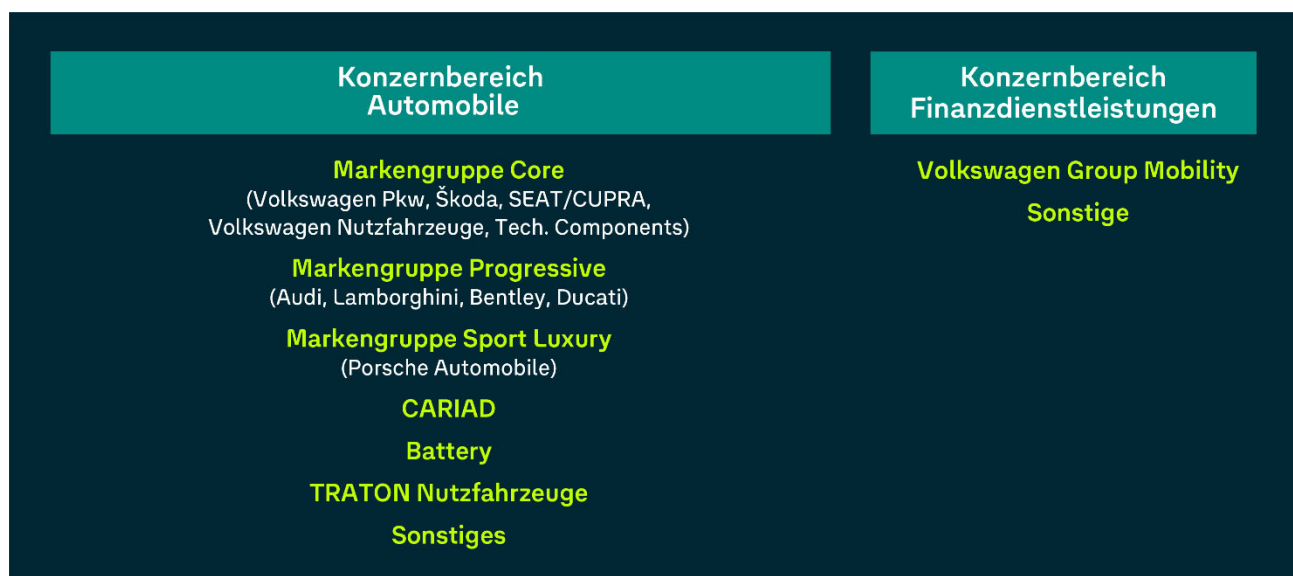
UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis September 2025 Umsatzerlöse in Höhe von 238,7 (237,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 5,4 (12,8) Mrd. €.

Im Berichtszeitraum setzte die Markengruppe Core 3,8 (3,6) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse stiegen auf 107,0 (101,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 4,7 (4,4) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag in den ersten neun Monaten 2025 mit 2,3 (2,3) Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Der T-Cross verzeichnete Zuwächse. Auch die vollelektrischen Modelle ID. 3, ID. 4 und ID. 7 waren beliebt. Der Tayron wurde erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse lagen bei 63,8 (63,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis übertraf mit 1,5 (1,3) Mrd. € den Wert des Vorjahres, der von höheren Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen geprägt war. Im Berichtszeitraum wirkten die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung sowie Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik negativ. Des Weiteren belasteten Aufwendungen für US-Importzölle das Ergebnis.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024 ¹
Markengruppe Core	3.771	3.627	106.950	101.523	4.719	4.419
Markengruppe Progressive	848	800	48.380	46.262	1.555	2.088
Markengruppe Sport Luxury ²	198	221	23.833	25.899	-228	3.771
CARIAD	-	-	960	652	-1.500	-2.058
Battery	-	-	26	1	-1.054	-371
TRATON Nutzfahrzeuge	225	246	31.188	34.266	1.685	3.097
At Equity einbezogene Gesellschaften China ³	1.882	1.903	-	-	-	-
Volkswagen Group Mobility	-	-	44.140	40.959	2.893	2.113
Sonstiges ⁴	-344	-335	-16.810	-12.283	-2.662	-246
Volkswagen Konzern	6.581	6.463	238.669	237.279	5.408	12.812

1. Vorjahr angepasst.

2. Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 26.864 (28.564) Mio. €, Operatives Ergebnis 40 (4.035) Mio. €.

3. Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 744 (1.179) Mio. €.

4. Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen, inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen sowie den Marken nicht zugeordnete Gesellschaften.

WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024 ¹
Volkswagen Pkw	2.279	2.260	63.811	63.535	1.476	1.281
Škoda	870	809	22.342	20.399	1.790	1.699
SEAT/CUPRA	481	466	11.241	10.515	16	415
Volkswagen Nutzfahrzeuge	324	310	12.539	11.093	220	599
Tech. Components	-	-	17.048	15.499	1.114	416
Konsolidierung	-182	-218	-20.030	-19.518	104	10
Markengruppe Core	3.771	3.627	106.950	101.523	4.719	4.419

1. Vorjahr angepasst.

Im Berichtszeitraum setzte Škoda insgesamt 870 Tsd. Fahrzeuge ab und verzeichnete damit einen Anstieg von 7,5% im Vergleich zum Vorjahr. Dieser Zuwachs resultierte insbesondere aus der starken Nachfrage nach den elektrischen SUV-Modellen Elroq und Enyaq, welche Škoda im europäischen BEV-Segment zu einem der erfolgreichsten Hersteller machen. Auch die Modellreihen Fabia und Kodiaq konnten beim Absatz zulegen. Die Umsatzerlöse stiegen um 9,5% auf 22,3 Mrd.€. Das Operative Ergebnis lag bei 1,8 (1,7) Mrd.€ und damit volumenbedingt um 5,4 % über Vorjahr.

Der Absatz von SEAT/CUPRA belief sich in den ersten neun Monaten 2025 auf 481 (466) Tsd. Fahrzeuge. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Die vollelektrischen Modelle CUPRA Born und CUPRA Tavascan erfreuten sich einer höheren Nachfrage. Darüber hinaus nahm der Absatz des CUPRA Terramar und des CUPRA Leon zu. Die Umsatzerlöse lagen mit 11,2 Mrd.€ um 6,9% über dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis ging auf 16 (415) Mio.€ zurück. Belastungen ergaben sich unter anderem aus Veränderungen im Verkaufsmix, den EU-Zöllen auf den in China produzierten CUPRA Tavascan und gestiegenen Produktkosten.

In den ersten drei Quartalen 2025 legte der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 324 (310) Tsd. Einheiten zu. Der vollelektrische ID. Buzz konnte Zuwächse verzeichnen. Der New Transporter aus der Kooperation mit Ford ist erfolgreich in den Markt gestartet. Die Umsatzerlöse lagen mit 12,5 (11,1) Mrd.€

über dem Wert des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank auf 220 (599) Mio.€, was insbesondere aus der Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich im Zeitraum Januar bis September 2025 auf 17,0 (15,5) Mrd.€. Das Operative Ergebnis war mit 1,1 (0,4) Mrd.€ im Wesentlichen volumen- und mixbedingt höher als im Vorjahr, in dem Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen zu berücksichtigen waren.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 848 (800) Tsd. Automobile. Zuwächse verzeichneten vor allem die Modellreihen A3, A5, Q7 und Q8. Die Nachfolger von Q3 und Q5 sowie der A6 und der vollelektrische A6 e-tron wurden erfolgreich eingeführt. Ducati verkaufte im Berichtszeitraum 40,6 (43,9) Tsd. Motorräder. Die Umsatzerlöse lagen bei 48,4 (46,3) Mrd.€. Das Operative Ergebnis war von Aufwendungen für US-Importzölle, Restrukturierungsmaßnahmen, Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung sowie von zahlreichen Modellwechseln und einer veränderten Produktplanung beeinflusst und lag bei 1,6 (2,1) Mrd.€.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte in den ersten neun Monaten 2025 weltweit 198 (221) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Macan wurde stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 23,8 (25,9) Mrd.€ und das Operative Ergebnis auf -0,2 (3,8) Mrd.€. Ursachen waren im Wesentlichen ein geringeres Absatzvolumen aufgrund der weiterhin herausfordernden Marktsituation in China, zusätzliche Aufwendungen in Bezug auf die Neuausrichtung der Produktstrategie und Batterieaktivitäten, US-Importzölle sowie gestiegene Materialkosten und höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen.

Die Umsatzerlöse von CARIAD erhöhten sich im Zeitraum Januar bis September 2025 um 309 Mio.€ auf 960 Mio.€, was im Wesentlichen auf erfolgreiche Software-Lieferungen von CARIAD an die Konzernmarken zurückzuführen war. Das Operative Ergebnis verbesserte sich insbesondere durch die erfolgreiche Umsetzung des CARIAD Transformationsprogramms um 558 Mio.€ auf -1,5 (-2,1) Mrd.€.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds im Wesentlichen fixkostenbedingt bei -1,1 (-0,4) Mrd.€.

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge (Scania, MAN, International (ehemals Navistar), Volkswagen Truck & Bus) war mit 225 (246) Tsd. Einheiten geringer als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse sanken um 9,0% auf 31,2 Mrd.€. Das Operative Ergebnis ging im Wesentlichen volumenbedingt auf 1,7 (3,1) Mrd.€ zurück.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 7,8 (7,5) Mio. Kontrakte. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns stieg bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 36,8 (34,9)%. Ende September 2025 war der Gesamtvertragsbestand mit 27,4 (26,7) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2024. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,4 (10,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 17,0 (16,5) Mio. Kontrakte. Am 30. September 2025 verzeichnete die Volkswagen Bank 1,9 (1,9) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis legte auf 2,9 (2,1) Mrd.€ zu. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Volumen.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten 2025 mit 3,2 (3,0) Mio. Fahrzeugen über Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf 151,2 (142,5) Mrd. €, was im Wesentlichen aus dem Volumenwachstum sowie aus höheren Umsatzerlösen im Finanzdienstleistungsbereich resultierte.

Auf den Märkten Nordamerikas setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 705 (795) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen bei 44,8 (49,4) Mrd. €.

Im Zeitraum Januar bis September 2025 war der Absatz in Südamerika mit 480 (426) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. In der Folge nahmen die Umsatzerlöse auf 14,0 (13,9) Mrd. € zu.

In der Region Asien-Pazifik lag der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum mit 2,2 (2,2) Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse gingen unter anderem wechsellkursbedingt auf 28,7 (31,7) Mrd. € zurück. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2025	2024	2025	2024
Europa/Übrige Märkte	3.205	3.044	151.167	142.501
Nordamerika	705	795	44.805	49.436
Südamerika	480	426	13.958	13.890
Asien-Pazifik ¹	2.191	2.198	28.741	31.674
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-2	-223
Volkswagen Konzern¹	6.581	6.463	238.669	237.279

1 Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2025	2024 ¹
Umsatzerlöse	238.669	237.279
Kosten der Umsatzerlöse	-202.021	-194.978
Bruttoergebnis	36.648	42.301
Vertriebskosten	-16.333	-16.014
Verwaltungskosten	-9.598	-9.370
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-5.308	-4.104
Operatives Ergebnis	5.408	12.812
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	566	482
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	85	-887
Finanzergebnis	651	-404
Ergebnis vor Steuern	6.059	12.408
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.654	-3.572
Ergebnis nach Steuern	3.405	8.836
davon entfallen auf		
Minderheiten	-599	852
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	481	475
Aktionäre der Volkswagen AG	3.523	7.509
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	7,00	14,95
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	7,06	15,01

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Das Ergebnis je Aktie wird in der Anhangangabe „Ergebnis je Aktie“ erläutert.

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2025	2024 ¹
Ergebnis nach Steuern	3.405	8.836
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	3.950	1.176
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.177	-337
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	2.772	839
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	980	-122
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	-115	26
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	865	-96
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-4	4
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	3.634	747
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-3.890	-716
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	3	232
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-3.887	-484
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-4	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-3.891	-484
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	2.931	-77
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-1.021	-881
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	1.910	-958
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	-608	239
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	1.302	-718
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-467	-460
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	585	832
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	118	371
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-34	-101
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	84	271
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	75	87
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-7	-5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	68	81
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-14	-21
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	53	60
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-151	-268
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-2.602	-1.139
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	2.984	-199
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.952	-193
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.032	-392
Gesamtergebnis	4.437	8.444
davon entfallen auf		
Minderheiten	-249	793
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	481	475
Aktionäre der Volkswagen AG	4.205	7.175

1. Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	2025	2024 ¹
Umsatzerlöse	80.305	78.478
Kosten der Umsatzerlöse	-70.059	-65.440
Bruttoergebnis	10.246	13.039
Vertriebskosten	-5.453	-5.497
Verwaltungskosten	-2.984	-2.754
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-3.108	-1.954
Operatives Ergebnis	-1.299	2.833
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	249	417
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	685	-919
Finanzergebnis	935	-502
Ergebnis vor Steuern	-364	2.331
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-708	-773
Ergebnis nach Steuern	-1.072	1.558
davon entfallen auf		
Minderheiten	-759	210
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	169	155
Aktionäre der Volkswagen AG	-482	1.193
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	-0,96	2,38
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	-0,96	2,38

1. Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2. Das Ergebnis je Aktie wird in der Anhangangabe „Ergebnis je Aktie“ erläutert.

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	2025	2024 ¹
Ergebnis nach Steuern	-1.072	1.558
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	148	-928
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-33	288
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	116	-639
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	439	204
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	-58	-54
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	381	150
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	4	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	501	-490
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-16	-1.043
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-2	4
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-18	-1.039
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-19	-1.041
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	875	-302
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-520	-430
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	355	-731
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	-92	149
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	263	-582
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	12	-73
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	225	314
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	237	242
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-75	-58
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	163	183
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	4	96
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1	-4
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	2	92
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	2	-28
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	5	64
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-27	-357
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	385	-1.733
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.141	-2.517
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-255	295
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	886	-2.223
Gesamtergebnis	-185	-665
davon entfallen auf		
Minderheiten	-738	167
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	169	155
Aktionäre der Volkswagen AG	383	-986

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 30. September 2025 und zum 31. Dezember 2024

Mio. €	2025	2024
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	390.638	387.674
Immaterielle Vermögenswerte	90.442	93.333
Sachanlagen	70.779	71.452
Vermietete Vermögenswerte	79.127	73.193
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	100.062	101.087
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	50.229	48.610
Kurzfristige Vermögenswerte	248.143	245.231
Vorräte	59.849	56.720
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	67.620	68.855
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	55.125	52.033
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.676	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	36.874	40.296
Bilanzsumme	638.780	632.905
Passiva		
Eigenkapital	197.704	196.731
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	169.091	168.404
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.199	13.890
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	183.290	182.294
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.415	14.437
Langfristige Schulden	214.606	219.134
Finanzschulden	133.874	137.061
Rückstellungen für Pensionen	23.618	27.602
Sonstige Schulden	57.115	54.472
Kurzfristige Schulden	226.469	217.039
Finanzschulden	123.397	117.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32.417	29.772
Sonstige Schulden	70.655	70.247
Bilanzsumme	638.780	632.905

Eigenkapitalentwicklung¹

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	SICHERUNGSGESCHÄFTE											Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn- rücklagen	Währungs- umrechnung	Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile der Anteils- eigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	
Stand am 01.01.2024	1.283	14.551	147.830	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	175.694	14.218	189.912
Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8	-	-	-726	-	-	-	-	-	-	-726	-	-726
Stand nach Anpassung am 01.01.2024	1.283	14.551	147.104	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	174.968	14.218	189.186
Ergebnis nach Steuern	-	-	7.509	-	-	-	-	-	475	7.984	852	8.836
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	807	-413	-689	259	-34	-264	-	-334	-59	-392
Gesamtergebnis	-	-	8.316	-413	-689	259	-34	-264	475	7.650	793	8.444
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.244	-1.244	104	-1.140
Dividendenausschüttungen	-	-	-4.524	-	-	-	-	-	-613	-5.138	-595	-5.732
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	81	-	-	-	-	0	-	81	-4	77
Stand am 30.09.2024	1.283	14.551	150.977	-3.844	783	-417	-1.001	212	13.773	176.317	14.517	190.834
Stand am 01.01.2025	1.283	14.551	155.130	-2.156	466	-267	-906	303	13.890	182.294	14.437	196.731
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.523	-	-	-	-	-	481	4.004	-599	3.405
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	2.665	-3.751	953	96	851	-133	-	682	350	1.032
Gesamtergebnis	-	-	6.188	-3.751	953	96	851	-133	481	4.686	-249	4.437
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	3	-	-	-	-3	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	0	-	-	-	-	-	400	400	-	400
Dividendenausschüttungen	-	-	-3.171	-	-	-	-	-	-571	-3.742	-623	-4.365
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-430	48	0	0	14	0	-	-368	721	353
Übrige Veränderungen	-	-	19	-	-	-	-	1	-	20	129	149
Stand am 30.09.2025	1.283	14.551	157.740	-5.858	1.419	-172	-43	170	14.199	183.290	14.415	197.704

1. Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2025	2024 ¹
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.296	43.522
Ergebnis vor Steuern	6.059	12.408
Ertragsteuerzahlungen	-4.448	-4.575
Abschreibungen ²	27.762	22.732
Veränderung der Pensionen	0	86
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	895	1.892
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-1.753	-44
Brutto-Cashflow	28.515	32.498
Veränderung Working Capital	-18.445	-20.672
Veränderung der Vorräte	-4.841	-6.771
Veränderung der Forderungen	-2.951	-3.177
Veränderung der Verbindlichkeiten	6.315	3.931
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	3.293	4.786
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-17.647	-13.504
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.614	-5.936
Cashflow laufendes Geschäft	10.070	11.826
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-17.219	-17.747
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-9.655	-9.864
Entwicklungskosten (aktiviert)	-6.519	-7.496
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-1.540	-947
Netto-Cashflow⁴	-7.148	-5.921
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-1.154	-1.698
Investitionstätigkeit	-18.372	-19.445
Finanzierungstätigkeit	5.865	15.798
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	386	-1.146
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-986	-304
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-3.423	7.875
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁵	36.874	51.397
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	45.884	43.551
Bruttoliquidität	82.757	94.948
Kreditstand	-257.271	-255.537
Nettoliquidität am 30.09.⁶	-174.514	-160.589
nachrichtlich am 01.01.	-169.122	-147.433

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

3 Im Wesentlichen Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

4 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

5 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (lang- und kurzfristige Finanzschulden).

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. September 2025

Rechnungslegung nach IFRS Accounting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2024 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2025 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss wurde einer prüferischen Durchsicht im Sinne des § 115 WpHG unterzogen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2025 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 4,0 % (31. Dezember 2024: 3,4 %) verwendet.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2024 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2024 ist auch im Internet unter www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8

Im Vorjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde im Konzernabschluss 2024 in Übereinstimmung mit IAS 8 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

Aus der retrospektiven Korrektur resultierte eine Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 31. Dezember 2023/1. Januar 2024 sowie zum 1. Januar 2023. Diese ist auf die Erhöhung der Sonstigen Rückstellungen sowie die Erfassung von latenten Ertragssteuersprüchen zurückzuführen. Eine Quantifizierung dieser Auswirkungen ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“ veröffentlicht. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung und die Kapitalflussrechnung hat die Berücksichtigung der zusätzlichen Nebenleistungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2025 entsprechend angepasst.

Wesentliche Ereignisse

DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2024 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurde im Zusammenhang mit der Dieselthematik ein Aufwand in Höhe von 0,2 Mrd. € erfasst. Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselthematik nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTSTRATEGIE PORSCHE

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) beschloss im dritten Quartal 2025 die Neuausrichtung der Produktstrategie, welche wesentliche Anpassungen der Produktplanung im mittel- und langfristigen Zeitraum beinhaltet. Die Produktpalette soll um weitere Fahrzeugmodelle mit Verbrennungsmotor und Plug-in-Hybrid ergänzt werden. Im Gegenzug soll aufgrund des verzögerten Hochlaufs der Elektromobilität die Markteinführung bestimmter voll-elektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Insbesondere soll die Entwicklung der geplanten neuen Plattform für Elektrofahrzeuge für die 2030er Jahre neu terminiert werden. Die Plattform soll in Abstimmung mit anderen Marken des Volkswagen Konzerns technologisch neu aufgesetzt werden. Aus dieser Neutermिनierung ergab sich eine Wertberichtigung auf aktivierte Projektkosten sowie Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen von 2,0 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns erfasst wurden, hiervon ist neben Porsche auch die Markengruppe Progressive betroffen.

GOODWILL IMPAIRMENT PORSCHE

Im Zuge der Anpassung der Mittelfristplanung sowie einer veränderten Produktplanung von Porsche hat der Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag eine Werthaltigkeitsprüfung des dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwills durchgeführt. Daraus ergaben sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung in Höhe von 2,7 Mrd. €, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurde. Dem Werthaltigkeitstest liegt eine Discounted Cashflow-Berechnung zugrunde, in der die von Porsche angestrebte mittelfristige Operative Umsatzrendite von 10 bis 15 % berücksichtigt wurde. Des Weiteren wurde bei der Bewertung eine langfristige Wachstumsrate von 1 % (31. Dezember 2024: 1 %) sowie ein vor Steuern gewichteter Kapitalkostensatz des Segments Pkw (WACC) von 9,8 % (31. Dezember 2024: 10,8 %) angenommen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass eine Erhöhung des WACC um 0,5 Prozentpunkte zu einem zusätzlichen Wertminderungsbedarf von 3,9 Mrd. € führen würde. Bei einer Reduktion der langfristigen Wachstumsrate um 0,5 Prozentpunkte ergäbe sich ein zusätzlicher Wertminderungsbedarf von 2,8 Mrd. €.

RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) hat Volkswagen im Juni 2025 auf Basis der im Vorjahr geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch ist der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 12,3 % gestiegen. Der Kaufpreis basierte auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

Eine detaillierte Erläuterung zur Kooperation mit Rivian findet sich im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Wesentliche Transaktionen“.

RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,9 Mrd. € im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst, die vornehmlich auf die AUDI AG, CARIAD SE und Volkswagen Sachsen GmbH entfallen. Gegenläufig wirkten in diesem Zusammenhang die Erträge aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen bei der AUDI AG in Höhe von 0,3 Mrd. €, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

AUSWIRKUNGEN AUS DEN ERHÖHTEN IMPORTZÖLLEN DER USA

Im Rahmen eines neuen Handelsabkommens zwischen der EU und den USA wurde im dritten Quartal 2025 für die Einfuhr europäischer Fahrzeuge und Fahrzeugteile in die USA ein Zollsatz von 15 % vereinbart. Diese Regelung gilt rückwirkend ab dem 1. August 2025 und ersetzt die seit April 2025 geltenden Strafzölle von 25 % und den Regelzollsatz von 2,5 %. Daneben werden für Fahrzeugimporte aus Mexiko seit April 2025 unverändert Zölle von 25 % erhoben. Das Operative Ergebnis ist neben den erhöhten Zollaufwendungen für abgesetzte Fahrzeuge und Fahrzeugteile auch durch Wertberichtigungen für die verlustfreie Bewertung von Vorräten und durch einen erhöhten Rückstellungsbedarf für Gewährleistungsverpflichtungen belastet. Insgesamt ergaben sich im Berichtszeitraum aus den Zöllen der USA Aufwendungen in Höhe von 2,1 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden. Darüber hinaus hat die US-Regierung neue Importzölle von 25 % für schwere und mittelschwere Lkw angekündigt, die zum 1. November 2025 in Kraft treten sollen.

CO₂-FLOTTENREGULIERUNG

Im Berichtszeitraum wurden unter Berücksichtigung geltender EU-Regularien für Europa Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. € in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Des Weiteren erfolgte in den USA im Rahmen des „One Big Beautiful Bill Act“ vom 4. Juli 2025 eine Gesetzesänderung für Emissionsverfehlungen im amerikanischen Markt. Kumulativ ergab sich daraus im Berichtszeitraum ein Ertrag in Höhe von 0,1 Mrd. €.

PLATZIERUNG TRATON SE AKTIEN

Im März 2025 hat Volkswagen über seine Tochtergesellschaft Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg die Platzierung von 11 Millionen Aktien der TRATON SE, München (TRATON SE) zu einem Preis von 32,75 € pro Aktie im Gesamtwert in Höhe von 0,4 Mrd. € abgeschlossen. Die Platzierung entspricht einem Anteil am Grundkapital der TRATON SE in Höhe von 2,2 % und reduziert die direkte Beteiligung an der TRATON SE von 89,7 % auf 87,5 %. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Transaktion die Absicht geäußert, mittelfristig einen Anteil von 75 % plus 1 Aktie zu halten.

NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden, an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat am 12. März 2025 in Schweden Insolvenz angemeldet. Zum 31. März 2025 wurde im Konzernabschluss daraufhin die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von bisher erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden. Der Beteiligungsbuchwert wurde bereits im Geschäftsjahr 2024 vollständig wertberichtigt.

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG, die ihren Sitz in Wolfsburg hat und beim Amtsgericht Braunschweig unter HRB 100484 eingetragen ist, werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Dies ist der Fall, wenn die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem potenziellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	136.100	21.062	-	157.162	-	-17.028	140.134
Originalteile	12.313	4.982	-	17.295	-	-139	17.156
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	10.403	1.323	19.421	31.147	-	-3.220	27.927
Motoren, Aggregate und Teilleieferungen	10.019	660	-	10.679	-	-55	10.624
Power Engineering	-	-	-	-	3.512	-6	3.506
Motorräder	586	-	-	586	-	1	586
Vermiet- und Leasinggeschäft	787	1.029	16.506	18.321	2	-1.243	17.080
Zinsen und ähnliche Erträge	168	0	10.659	10.827	-	-522	10.305
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	16	11	-	27	-	-29	-2
Sonstige Umsatzerlöse	9.202	2.120	754	12.076	1.272	-1.997	11.352
	179.594	31.188	47.339	258.120	4.786	-24.238	238.669

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2024¹

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	130.180	23.835	-	154.015	-	-12.490	141.525
Originalteile	12.557	5.090	-	17.647	-	-142	17.505
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	10.511	1.675	17.654	29.840	-	-3.060	26.780
Motoren, Aggregate und Teilleieferungen	10.638	682	-	11.321	-	-72	11.249
Power Engineering	-	-	-	-	3.135	-1	3.134
Motorräder	665	-	-	665	-	-	665
Vermiet- und Leasinggeschäft	699	1.075	14.818	16.592	2	-954	15.639
Zinsen und ähnliche Erträge	209	0	10.917	11.127	-	-681	10.445
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-269	-11	-	-281	-	58	-223
Sonstige Umsatzerlöse	8.783	1.920	490	11.192	1.166	-1.800	10.558
	173.973	34.266	43.879	252.118	4.302	-19.141	237.279

1 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur (siehe Erläuterungen unter der Angabe „Segmentberichterstattung“).

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstattleistungen sowie Lizenzeinnahmen.

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 7.085 Mio. € (Vorjahr: 7.759 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 5.043 Mio. € (Vorjahr: 869 Mio. €), die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse und im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen sind. Der Anstieg war unter anderem auf die Wertberichtigung aktivierter Projektkosten in Verbindung mit der Neuausrichtung der Produktstrategie von Porsche sowie auf das Impairment auf den dem Geschäftssegment Porsche zugewiesenen Goodwill zurückzuführen. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 betrugen die erfolgswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 14.237 Mio. € (Vorjahr: 13.983 Mio. €).

4. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da im Berichtszeitraum keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		3. QUARTAL		1. - 3. QUARTAL	
		2025	2024 ¹	2025	2024 ¹
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:					
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	-1.072	1.558	3.405	8.836
Anteil von Minderheiten	Mio. €	-759	210	-599	852
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	169	155	481	475
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	-482	1.193	3.523	7.509
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	-284	703	2.067	4.413
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	-198	491	1.457	3.096
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	-0,96	2,38	7,00	14,95
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	-0,96	2,38	7,06	15,01

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2025

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2025	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2025
Immaterielle Vermögenswerte	93.333	8.279	797	10.373	90.442
Sachanlagen	71.452	10.013	2.180	8.506	70.779
Vermietete Vermögenswerte	73.193	30.680	15.693	9.053	79.127

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.836	8.926
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5.375	5.100
Fertige Erzeugnisse, Waren	34.610	32.905
Kurzfristiges Vermietvermögen	7.490	6.226
Geleistete Anzahlungen	3.502	3.587
Sicherungsgeschäfte Vorräte	37	-25
	59.849	56.720

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 820 Mio. € (31. Dezember 2024: 839 Mio. €). Wesentliche Zuschreibungen waren nicht vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.772	21.130
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33.352	30.904
	55.125	52.033

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entfallen 17,8 Mrd. € (Vorjahr: 15,5 Mrd. €) auf den Konzernbereich Automobile.

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2025 in Summe mit 1.534 Mio. € (Vorjahr: 686 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Vorjahr: 1.283 Mio. €).

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf den Porsche AG Konzern sowie die TRATON GROUP.

Mit der abgeschlossenen Platzierung von Traton SE Aktien im März 2025 erhöhen sich die direkten Anteile von Minderheiten an der TRATON GROUP von 10,3 % auf 12,5 %. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im Mai 2025 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2020 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 5 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.500 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 17. Juni 2025 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 15. Mai 2025 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 1.900 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 8 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 2 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2025	31.12.2024
Anleihen und Schuldverschreibungen	102.108	106.945
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.921	18.834
Einlagengeschäft	3.561	3.927
Leasingverbindlichkeiten	5.735	5.924
Übrige Finanzschulden	1.549	1.430
	133.874	137.061

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2025	31.12.2024
Anleihen und Schuldverschreibungen	46.464	47.534
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.575	13.446
Einlagengeschäft	61.111	53.632
Leasingverbindlichkeiten	1.308	1.252
Übrige Finanzschulden	939	1.156
	123.397	117.020

11. Angaben zum Fair Value

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Konzernabschluss 2024 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch die Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder durch die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt.

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht nach den Regelungen des Hedge Accounting bilanziert werden. Hierzu zählen im Wesentlichen Warentermingeschäfte, Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte, Optionen auf den Erwerb von Eigenkapitalinstrumenten sowie in bestimmten Fällen Zinsswaps, Währungsswaps und Zins-/Währungsswaps. Zum anderen werden die sonstigen Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20 %) an Personengesellschaften (Fremdkapitalinstrumente), Forderungen aus Kundenfinanzierung, deren Rückflüsse nicht nur Zins- und Tilgungszahlungen beinhalten, sowie finanzielle Vermögenswerte, die im Rahmen von vom Volkswagen Konzern beherrschten Spezialfonds gehalten werden, erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen (Derivate im Hedge Accounting) werden in Abhängigkeit des zu Grunde liegenden Grundgeschäfts entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum Fair Value bewertet.

Zu den erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten gehören sonstige Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20 %) an Kapitalgesellschaften (Eigenkapitalinstrumente) und Aktien, für die der Volkswagen Konzern in der Regel das Wahlrecht zur erfolgsneutralen Bewertung zum Fair Value in Anspruch nimmt, sowie Wertpapiere (Fremdkapitalinstrumente), deren Zahlungsströme ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen umfassen und die im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung sowohl in der Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme als auch in dem Verkauf finanzieller Vermögenswerte besteht. Im Rahmen der erfolgsneutralen Bewertung werden die Änderungen des Fair Value nach Berücksichtigung latenter Steuern im Eigenkapital erfasst. Im Falle von Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) werden Wertberichtigungen unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufe 2 und Stufe 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Der Fair Value der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. SEPTEMBER 2025

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN		KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.09.2025
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	9.857	9.857
Sonstige Beteiligungen	3.869	-	-	-	3.248	7.116
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9	53.839	55.270	-	46.214	100.062
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.993	7.511	7.791	2.711	-	13.215
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	21.772	21.772	-	-	21.772
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	44.506	44.506	-	23.099	67.620
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.023	14.300	14.300	2.429	-	18.753
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.836	840	840	-	-	28.676
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	36.874	36.874	-	-	36.874
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	128.139	128.985	-	5.735	133.874
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.842	2.392	2.398	1.800	-	6.034
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	122.089	122.089	-	1.308	123.397
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	32.417	32.417	-	-	32.417
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.148	12.599	12.599	1.140	-	14.887

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2024

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2024
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	10.269	10.269
Sonstige Beteiligungen	2.460	-	-	3.271	5.731
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33	55.188	56.567	45.866	101.087
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.427	6.931	7.069	2.771	12.129
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	409	409
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.130	21.130	-	21.130
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	46.542	46.542	22.297	68.855
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.687	14.775	14.775	2.187	18.649
Ertragsteuerforderungen	-	10	10	2.029	2.038
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.963	363	363	-	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	40.296	40.296	-	40.296
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	-	131.137	131.680	5.924	137.061
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.561	2.405	2.390	2.583	6.548
Kurzfristige Schulden					
Finanzschulden	-	115.768	115.768	1.252	117.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	29.772	29.772	-	29.772
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.160	11.109	11.109	2.095	14.364
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	18	18	705	724

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ werden insbesondere Anteile an At Equity bewerteten Beteiligungen, Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Gesellschaften sowie Leasingforderungen erfasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 69,3 Mrd. € (Vorjahr: 68,2 Mrd. €) und einen Fair Value von 70,5 Mrd. € (Vorjahr: 68,9 Mrd. €).

Folgende Tabellen zeigen eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	30.09.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	3.869	1.911	938	1.022
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9	-	-	9
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.993	-	983	2.010
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	-	-	14
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.023	-	1.702	321
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.836	27.672	84	80
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.842	-	1.288	554
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.148	-	1.004	144

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.460	1.795	0	665
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33	-	-	33
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.427	-	1.015	1.412
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	-	-	16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.687	-	1.207	480
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.963	26.850	113	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.561	-	920	640
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.160	-	823	337

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.09.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.711	-	2.577	134
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.429	-	2.429	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.800	-	1.700	100
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.140	-	1.140	-

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.771	-	2.697	74
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.187	-	2.187	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.583	-	2.431	152
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.095	-	2.095	-

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen, die an einem öffentlichen Markt notiert sind und gehandelt werden. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven, Rohstoffpreise sowie Börsenkurse notierter Anteile verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme und sonstige Beteiligungen gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2025	2.607	977
Währungsänderungen	-106	-52
Änderung Konsolidierungskreis	-15	-
Gesamtergebnis	1.222	20
erfolgswirksam	819	20
erfolgsneutral	404	-
Zugänge (Zukäufe)	222	-
Realisierungen	-473	-248
Umgliederung in Stufe 2	0	-1
Umgliederung Hedge Accounting	0	2
Stand am 30.09.2025	3.456	699
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	819	-20
Sonstiges betriebliches Ergebnis	83	1
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	82	1
Finanzergebnis	736	-21
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	728	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2024	1.734	237
Währungsänderungen	-23	3
Änderung Konsolidierungskreis	7	-
Gesamtergebnis	-239	310
erfolgswirksam	-235	310
erfolgsneutral	-4	-
Zugänge (Zukäufe)	2.592	3
Realisierungen	-125	-28
Umgliederung in Stufe 2	-47	-27
Umgliederung Hedge Accounting	-250	-76
Stand am 30.09.2024	3.649	423
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-235	-310
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-194	-322
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-313	-329
Finanzergebnis	-42	12
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-70	-

ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen
Stand am 01.01.2025	74	152
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	115	5
erfolgswirksam	1	0
erfolgsneutral	114	5
Umgliederung nicht Hedge Accounting	0	-2
Umgliederung in Stufe 2	-55	-55
Stand am 30.09.2025	134	100

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen
Stand am 01.01.2024	-	-
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	20	48
erfolgswirksam	1	0
erfolgsneutral	19	47
Umgliederung nicht Hedge Accounting	250	76
Umgliederung in Stufe 2	-64	-21
Stand am 30.09.2024	206	102

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 30. September 2025 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) und das Eigenkapital um 230 Mio. € (Vorjahr: 301 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2025 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2025 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Volkswagen Konzern getragen werden.

Für den Fair Value der Optionen aus Restwertrisiken sind die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern quantifiziert.

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2025 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 453 Mio. € (Vorjahr: 442 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2025 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 455 Mio. € (Vorjahr: 477 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2025 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2025 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs des zum Fair Value bewerteten Wandeldarlehens zum 30. September 2025 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 121 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs zum 30. September 2025 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 121 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2025 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 13 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2025 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 13 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. September 2025 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 76 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 74 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) geringer ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt den Zahlungsmittelfluss im Volkswagen Konzern sowie in den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Mio. €	30.09.2025	30.09.2024
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	36.874	51.392
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	-	6
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	36.874	51.397

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. - 3. QUARTAL	
	2025	2024
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	386	-1.146
Dividendenzahlungen	-4.365	-5.732
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-
Aufnahmen von Anleihen	23.740	28.464
Tilgungen von Anleihen	-24.419	-23.142
Aufnahmen von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen	8.212	10.832
Tilgungen von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen	-8.041	-6.821
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	11.045	14.268
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-1.051	-924
	5.865	15.798

13. Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht ab dem Geschäftsjahr 2025 aus den drei berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Das Segment Power Engineering wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. Im Berichtssegment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erfolgt die Zusammenfassung der einzelnen Marken zu einem berichtspflichtigen Segment insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund. Des Weiteren liegt eine Zusammenarbeit in zentralen Bereichen wie Einkauf, Forschung und Entwicklung oder Treasury vor.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt.

Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing-, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote. In diesem Segment erfolgen Zusammenfassungen insbesondere unter Berücksichtigung der Vergleichbarkeit der Art der Dienstleistungen sowie der regulatorischen Rahmenbedingungen.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Nicht mehr in der Überleitung enthalten sind andere operative Gesellschaften, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Diese Gesellschaften werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ erfasst. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

BERICHTSSEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	160.178	30.421	44.203	234.802	3.896	-29	238.669
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	19.415	767	3.136	23.318	891	-24.208	-
Umsatzerlöse	179.594	31.188	47.339	258.120	4.786	-24.238	238.669
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.225	1.689	3.096	7.010	277	-1.879	5.408

BERICHTSSEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2024^{1,2}

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	159.214	33.370	41.170	233.753	3.466	59	237.279
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	14.759	896	2.709	18.365	836	-19.200	-
Umsatzerlöse	173.973	34.266	43.879	252.118	4.302	-19.141	237.279
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	8.626	3.108	2.214	13.949	279	-1.416	12.812

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG^{1,2}

Mio. €	1. - 3. QUARTAL	
	2025	2024
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	7.010	13.949
Sonstige operative Gesellschaften	277	279
Konzernfinanzierung	-23	-24
Konsolidierung/Holdingfunktion	-1.856	-1.392
Operatives Ergebnis	5.408	12.812
Finanzergebnis	651	-404
Konzernergebnis vor Steuern	6.059	12.408

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) hält die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE, trotz der Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG, nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. - 3. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. - 3. QUARTAL	
	2025	2024	2025	2024
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	3	0	0
Aufsichtsräte	2	2	2	4
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	895	861	1.605	1.597
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.628	12.939	1.359	996
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	392	260	2.071	2.063
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	5	3	3	3

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2025	31.12.2024	30.09.2025	31.12.2024
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	0	2
Aufsichtsräte	0	0	96	123
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	2.017	2.575	2.037	2.334
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	18.477	17.710	4.801	5.004 ¹
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	360	403	1.114	9.194 ¹
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	1	1

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1.299 Mio. € (Vorjahr: 1.841 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 1.271 Mio. € (Vorjahr: 1.703 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 372 Mio. € (Vorjahr: 531 Mio. €).

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 13.740 Mio. € (31. Dezember 2024 angepasst: 13.290 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4.055 Mio. € (31. Dezember 2024: 3.770 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.154 Mio. € (31. Dezember 2024 angepasst: 1.571 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 163 Mio. € (31. Dezember 2024: 157 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 380 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €) wertberichtigt wurden. In den ersten neun Monaten 2025 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 363 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 69 Mio. € (31. Dezember 2024: 73 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis September 2025 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 684 Mio. € (Vorjahr: 915 Mio. €) getätigt.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten beinhalten im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Transaktionen mit nahestehenden Personen erfolgen regelmäßig unter marktüblichen Konditionen. Diese beinhalten teilweise auch Eigentumsvorbehalte.

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Im Mai 2025 wurde die seit September 2021 vor dem Landgericht Braunschweig durchgeführte Hauptverhandlung gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 mit einer Verurteilung der Angeklagten wegen Betruges abgeschlossen. Alle vier Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, die bei zweien von ihnen zur Bewährung ausgesetzt wurden. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig; alle Angeklagten legten Revision ein. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde vorläufig eingestellt. Die Volkswagen AG ist an diesen Verfahren nicht beteiligt.

Im ersten verwaltungsgerichtlichen Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), in dem die Volkswagen AG Beigeladene ist, wies das Schleswig-Holsteinische Oberverwaltungsgericht im September 2025 die Berufungen der Volkswagen AG und des KBA gegen die erstinstanzliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts Schleswig zurück. Das Verwaltungsgericht Schleswig hatte der Klage der DUH im Februar 2023 stattgegeben und den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufgehoben, soweit dieser das sogenannte Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung), die sogenannte Höhenkorrektur (eine umgebungsdruckabhängige Abgasrückführung) und die sogenannte Taxischaltung (eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung) als zulässige Abschalteinrichtungen einstufte. Das Schleswig-Holsteinische Oberverwaltungsgericht ließ keine Revision gegen seine Entscheidung zu. Die Volkswagen AG wird gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde erheben. Bis zu einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die Nichtzulassungsbeschwerde ist die Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts nicht rechtskräftig. Im zweiten Klageverfahren der DUH, in dem das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus April 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 übertragen und die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge aufgehoben hatte, legten die Volkswagen AG und das KBA Berufung gegen die ebenfalls nicht rechtskräftige Entscheidung ein.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In dem Verfahren der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG erging im März 2025 ein prozessuales Urteil, mit dem die Opt-In-Sammelklage in Bezug auf die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG für zulässig erklärt wurde. Die Klage gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France wurde hingegen für unzulässig erachtet. Im weiteren Verlauf des Klageverfahrens wird sich das Gericht der ersten Instanz nun materiellrechtlich mit den hauptsächlich auf Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise auf Schadensersatz von 20 – 30 % des Kaufpreises, gerichteten Klageansprüchen befassen. Das prozessuale Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage kann im Rahmen einer Berufung gegen das zu erwartende erstinstanzliche Urteil überprüft werden.

In den Niederlanden unterzeichnete die Volkswagen AG im Juli 2025 einen Vergleich unter anderem mit der Stichting Volkswagen Car Claim und der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) zur Beendigung der Sammelklagen in Bezug auf EA189-Fahrzeuge. Die Sammelklage der DEJF bleibt teilweise anhängig, soweit sie andere Motoren als EA189 betrifft.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im April 2025 verhängten die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) im Rahmen von Settlement-Verfahren Bußgelder gegen verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche. Überprüft worden war der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, ELV-Themen nicht wettbewerbslich zu nutzen, also keine Veröffentlichungen von relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) zu Wettbewerbszwecken vorzunehmen. Die Europäische Kommission verhängte ein Bußgeld in Höhe von rund 128 Mio. € gegen die Volkswagen AG. Die CMA verhängte gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Group UK zusammen ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 15 Mio. GBP.

In dem Klageverfahren von Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) in Russland über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB bestätigte nach dem Berufungsgericht und dem Kassationsgericht im Oktober 2025 auch das Oberste Gericht Russlands das Urteil aus Juli 2024, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB verurteilt worden war. Damit wurde das Urteil rechtskräftig. Die Volkswagen AG wird sich im Vollstreckungsverfahren weiter umfassend verteidigen. Im April 2025 übertrug die Klägerin GAZ ihre angeblichen Forderungen an eine dritte Gesellschaft Kameya JSC, die auf diesem Wege im Klageverfahren prozessual die Klägerstellung übernahm.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts 2024 zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2025 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Konzernabschluss 2024 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 30. September 2025 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2024 um 1,5 Mrd. € verringert und belaufen sich zum 30. September 2025 auf 43,1 Mrd. €.

18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 30. September 2025 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 28. Oktober 2025

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis 30. September 2025, die Bestandteile des unterjährigen Finanzberichts nach § 115 Abs. 7 i.V.m. Abs. 2 Nr. 1 und 2 und Abs. 3 und 4 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Hannover, 29. Oktober 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gaenslen
Wirtschaftsprüfer

Dr. Janze
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugerechnet. Während der unbegrenzten Laufzeit stehen der Emittentin zu bestimmten Terminen Kündigungsrechte zu. Die Zinsausstattung ist bis zur ersten Kündigungsmöglichkeit fixiert und variiert später nach Maßgabe der Anleihebedingungen.

Plug-in-Hybrid

Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

Gesamtrendite Aktie

Die Gesamtrendite (auch bekannt als Total Shareholder Return (TSR)) einer Aktie ist eine Kennzahl, die sowohl die Kursentwicklung als auch die Dividenden berücksichtigt. Unter der Annahme der Re-Investition der gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung wird der Kurswert am Ende des Betrachtungszeitraums mit dem Kurswert zu Beginn prozentual ins Verhältnis gesetzt.

Aktivierungsquote

Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktivierten Entwicklungskosten und den gesamten Kosten für Forschung und Entwicklung im Konzernbereich Automobile definiert. Sie stellt den Anteil der gesamten Primärausgaben für Forschung und Entwicklung dar, welcher aktivierungspflichtig ist.

Bruttomarge

Mit der Bruttomarge wird der prozentuale Anteil des Bruttoergebnisses an den Umsatzerlösen innerhalb einer Periode ermittelt. Die Bruttomarge gibt Auskunft über die Profitabilität nach Kosten des Umsatzes.

Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote gibt den prozentualen Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu einem Stichtag an. Diese Quote ist ein Indikator für die Stabilität und Kapitalkraft des Unternehmens und zeigt den Grad der finanziellen Unabhängigkeit.

Investitionsquote

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider: Die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile setzt die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten in Relation zu den Umsatzerlösen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der umweltfreundlichen Ausrichtung und Digitalisierung unseres Produktportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile bringt gleichermaßen unsere Innovationskraft und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit zum Ausdruck. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung, Erweiterung Elektrifizierung und Digitalisierung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

Netto-Cashflow

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile zeigt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft, der zum Beispiel für Dividendenzahlungen zur Verfügung steht. Er ergibt sich aus dem Cashflow des laufenden Geschäfts abzüglich der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

Nettoliquidität

Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen ab.

Operatives Ergebnis

Die Umsatzerlöse, in denen die Geschäftsentwicklung unserer At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild unseres Markterfolgs. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das Operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts.

Operative Umsatzrendite

Die operative Umsatzrendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

Umsatzrendite vor Steuern

Als Umsatzrendite ist das in Prozent ausgedrückte Verhältnis von Gewinn vor Steuern und Umsatzerlösen innerhalb einer Periode definiert. Sie zeigt die Höhe des je Umsatzeinheit erwirtschafteten Gewinns. Die Umsatzrendite gibt Auskunft über die Profitabilität der gesamten Geschäftstätigkeit vor Abzug von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

Impressum

Herausgeber

Volkswagen AG
Konzernfinanzpublizität
Brieffach 1848
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-0

Investor Relations

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Finanzkalender

→ 10. März 2026

Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

→ 30. April 2026

Zwischenbericht Januar – März 2026

→ 18. Juni 2026

Hauptversammlung der Volkswagen AG

