



Audi Konzern Halbjahresfinanzbericht

1. Januar bis 30. Juni 2019



AUDI KONZERN VON JANUAR BIS JUNI 2019 – KERNBOTSCHAFTEN

- ▶ **Schwieriges erstes Halbjahr wie erwartet:**
 - Folgen aus WLTP-Umstellung, Modellwechsel und herausfordernde Marktsituation belasten Auslieferungszahlen
 - Weiterführung Modelloffensive und Zukunftsinvestitionen mit belastenden Auswirkungen auf finanzielle Kennzahlen in den ersten sechs Monaten
 - Umsatzerlöse sowie davon abhängige Spitzenkennzahlen wie prognostiziert durch Entkonsolidierung von Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften wesentlich beeinflusst
- ▶ **Auslieferungen an Kunden** verringern sich im Zuge einer um -5,0 Prozent gesunkenen weltweiten Automobilnachfrage um **-4,5 Prozent** auf **906.180 (949.233) Fahrzeuge**; Rückgang in Europa und den USA – Wachstum und Rekordvolumen in China
- ▶ **Umsatzerlöse** mit **28,8 (31,2) Mrd. EUR** durch Entfall Mehrmarken-Handelsgeschäft (Entkonsolidierung) unter Vorjahr; Umsatzerlöse Marke Audi mixbedingt +1,4 Prozent
- ▶ **Operatives Ergebnis** mit **2,3 (2,8) Mrd. EUR** aufgrund von Volumenrückgang bei hohen Vorleistungen rückläufig; **Operative Umsatzrendite**, begünstigt durch Entfall Mehrmarken-Handelsgeschäft (Entkonsolidierung), bei **8,0 (8,9) Prozent**
- ▶ **Audi Transformationsplan:** Maßnahmen mit Wirkung auf das Operative Geschäft von **mehr als 1 Mrd. EUR** implementiert
- ▶ **Netto-Cashflow** beeinflusst durch Entfall Mehrmarken-Handelsgeschäft, aber weiterhin stark bei **2,3 (2,7) Mrd. EUR**
- ▶ **Ausblick: Gesamtjahr 2019** weitestgehend **stabil:**
 - Auslieferungen Marke Audi weiterhin moderat über Vorjahresniveau erwartet
 - Umsatzerlöse steigen leicht durch positive Mixeffekte
 - Operative Umsatzrendite nach wie vor bei 7,0–8,5 Prozent
 - Netto-Cashflow auf Ziel innerhalb Bandbreite von 2,5–3,0 Mrd. EUR
 - **Anpassung:** Forschungs- u. Entwicklungskostenquote moderat über strategischem Zielkorridor von 6,5–7,0 Prozent, Sachinvestitionsquote leicht unterhalb von 5,5–6,0 Prozent
 - weitere positive Effekte aus Audi Transformationsplan berücksichtigt

Die Werte für Kraftstoff- /Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 21.





Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

Bram Schot

*Liebe Aktionärinnen und Aktionäre,
Liebe Leserinnen und Leser*

im Mai haben wir unsere neue Strategie „Konsequent Audi“ vorgestellt. Damit machen wir uns auf den Weg in die Zukunft. Vier zentrale Eckpfeiler bestimmen künftig unser Handeln: Konsequent Kunde. Konsequent elektrisch. Konsequent vernetzt. Konsequent nachhaltig.

Von außen nach innen zu denken und die Kundenperspektive nie zu vergessen – das meinen wir mit „Konsequent Kunde“. Hildegard Wortmann ist seit Beginn des Monats Vorständin für Marketing und Vertrieb und permanente Fürsprecherin unserer Kunden.

Wir beschleunigen den Wandel zur E-Mobilität – Konsequent elektrisch. Im März haben wir den Audi e-tron an die

ersten Kunden in Europa übergeben. Im Mai folgten die USA, und im zweiten Halbjahr kommt der e-tron nach China. Der erste vollelektrische Audi – das ist ein wichtiger Meilenstein für unser Unternehmen. Das Modell gibt einen Ausblick auf unsere E-Modelloffensive im Premiumsegment. 2020 werden wir unseren Kunden fünf vollelektrische Audi-Modelle anbieten, 2025 werden es bereits 20 sein.

Die großen Innovationen im Fahrzeug sind in Zukunft digital. Deshalb schaffen wir für unsere Kunden ein offenes Ökosystem und bringen so digitale Angebote schnell in unsere Autos. Mit vernetzten Diensten, Funktionen auf Bestellung, dem Autohandel via Internet bieten wir unseren Kunden einen klaren Mehrwert. Das bedeutet für uns konsequent vernetzt.

Und schließlich Nachhaltigkeit als Treiber für weiteres Wachstum im Einklang von Ökologie und Ökonomie über die komplette Wertschöpfungs- und Lieferkette. Konsequenter Schritt für Schritt führen wir in der Produktion 100 Prozent Grünstrom ein und stellen unsere Wärmeversorgung um. So machen wir alle unsere Werke bis 2025 CO₂-neutral. Bis spätestens 2050 wollen wir im gesamten Unternehmen komplett CO₂-neutral arbeiten.

In Summe wollen wir mit unserer neuen Strategie unseren Unternehmenswert nachhaltig steigern. Das ist das Ergebnis eines konsequent profitablen und zukunftsorientierten Wirtschaftens. Indem wir beste Antworten auf die richtigen Fragen geben.

Im ersten Halbjahr 2019 haben wir unsere Modelloffensive fortgeführt. Besonders beliebt bei unseren Kunden: die neuen SUV-Modelle. Zu schaffen machen uns weiterhin Folgeeffekte des WLTP-Übergangs, Generationswechsel zahlreicher Modelle und das herausfordernde gesamtwirtschaftliche Umfeld. Seit Januar haben wir rund 906.200 Autos an unsere Kunden übergeben, ein Minus von 4,5 Prozent. In Europa waren es rund 419.460. Das entspricht ebenfalls einem Rückgang von 4,5 Prozent. In den USA haben wir die ersten sechs Monate mit einem Rückgang von 6,0 Prozent auf rund 101.440 Einheiten abgeschlossen. Positiv bemerkbar macht sich seit Jahresbeginn die sukzessive Verfügbarkeit der neuen Oberklasse-Modelle A6, A7, Q7, Q8 und A8. Im Juni konnten wir das hohe Niveau des Vorjahres nahezu halten – trotz des schwachen Gesamtmarktes und des Modellwechsels beim Audi Q3. In China haben wir 312.502 Autos an Kunden ausgeliefert, ein Plus von 1,9 Prozent. Besonders gefragt sind dort aktuell unsere lokal gefertigten Modelle Audi A4 L und Audi Q5 L. Damit schließen wir auch in China das erste Halbjahr mit einem neuen Rekordwert ab.

Für die Auslieferungen im zweiten Halbjahr sind wir optimistisch: Mittlerweile ist ein Großteil aller Motor-Getriebe-Varianten neu homologiert und wir arbeiten weiterhin sehr intensiv an der Umstellung auf die zweite Stufe des WLTP-Prüfzyklus. Unsere Ausgangslage ist deutlich besser als

im vergangenen Jahr. Denn: Wir haben aus den Erfahrungen gelernt und vieles optimiert.

Der Start ins Geschäftsjahr 2019 war auch aus finanzieller Sicht wie erwartet sehr anspruchsvoll. Umsatz und Operatives Ergebnis waren gegenüber den Vorjahreswerten rückläufig. Bei einem Umsatz von 28,8 Milliarden Euro haben wir ein Operatives Ergebnis von 2,3 Milliarden Euro erzielt. Die Operative Umsatzrendite liegt mit 8 Prozent innerhalb der für 2019 prognostizierten Bandbreite von 7 bis 8,5 Prozent, jedoch unter dem langfristigen Zielkorridor von 9 bis 11 Prozent. Aufgrund der genannten Punkte werden wir die strategische, technologische und finanzielle Ausrichtung unseres Unternehmens auf die Anforderungen der Zukunft in den Fokus stellen.

Die Basis für den strategischen Umbau bildet der Audi Transformationsplan. Im ersten Halbjahr 2019 haben wir Maßnahmen mit Wirkung auf das Operative Geschäft von mehr als einer Milliarde Euro implementiert. Seit wir das Programm im Jahr 2018 aufgesetzt haben, haben wir damit über drei Milliarden Euro eingespielt. Bis zum Jahr 2022 wollen wir in Summe 15 Milliarden Euro heben.

Es geht um Innovationskraft und Wirtschaftlichkeit. Gemeinsam mit all diesen Maßnahmen wollen wir die neue Mobilität maßgeblich mitgestalten, geleitet von unserer großen Vision: die schönste Form nachhaltiger Mobilität. Mit unserer neuen Strategie setzen wir sie in die Tat um.

Harald Lass
Dirk B. Scheer

ZWISCHENLAGEBERICHT DES AUDI KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2019

GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

Die Weltwirtschaft setzte ihr Wachstum im ersten Halbjahr 2019 mit einer nachlassenden Dynamik fort. Sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern lag die durchschnittliche Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) unter dem Wert der Vorjahresperiode. Zu wirtschaftlichen Unsicherheiten führten die weltweit zunehmenden Handelskonflikte.

In Westeuropa erhöhte sich das BIP von Januar bis Juni 2019 insgesamt leicht, wobei das Wachstumstempo im Vergleich zum Vorjahr abnahm. Insbesondere gestiegene globale Spannungen und eine schwächere weltweite Nachfrage wirkten beeinträchtigend auf die exportorientierte europäische Wirtschaft. Zentral- und Osteuropa sowie Russland – als größte Volkswirtschaft dieser Region – erzielten ebenfalls geringere Wachstumsraten als im Vorjahreszeitraum. Im Gegensatz dazu setzte sich das robuste Wachstum der US-Wirtschaft im Zuge der guten Konsumdynamik weiter fort. In Brasilien legte das BIP, ausgehend von einer niedrigen Basis, gegenüber dem Vorjahreszeitraum etwas zu. Die Volksrepublik China wies eine leicht rückläufige, aber im internationalen Vergleich weiterhin hohe Wachstumsrate auf. Stabilisierend wirkten konjunkturelle Maßnahmen der chinesischen Regierung. Japan zeigte gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein schwächeres BIP-Wachstum.

Von Januar bis Juni 2019 ist die weltweite Automobilnachfrage um –5,0 Prozent auf 40,2 (42,3) Mio. Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Während die Regionen Westeuropa, Nordamerika, Südamerika sowie Asien-Pazifik

teilweise deutliche Rückgänge bei den Neuzulassungen verzeichneten, stiegen die Verkaufszahlen in Zentral- und Osteuropa leicht an.

Der westeuropäische Automobilmarkt verzeichnete aufgrund gestiegener gesamtwirtschaftlicher Unsicherheiten sowie der Effekte aus der Umstellung auf den WLTP-Prüfzyklus einen Neuzulassungsrückgang von –3,7 Prozent. Die Pkw-Nachfrage zeigte sich indes in den einzelnen Märkten Westeuropas heterogen. So entwickelten sich die Neuzulassungen in Deutschland mit einem Plus von 0,5 Prozent im Zuge der wirtschaftlichen Lage und der gestiegenen gewerblichen Nachfrage leicht positiv. In Frankreich war die Anzahl der Pkw-Verkäufe mit einer Veränderungsrate von –1,9 Prozent rückläufig gegenüber dem Vorjahresniveau. Auch in Großbritannien verringerte sich die Automobilnachfrage um –3,5 Prozent unter anderem aufgrund des weiterhin ungewissen Ausgangs der Austrittsverhandlungen Großbritanniens mit der Europäischen Union (EU). Ebenfalls rückläufig entwickelten sich die Pkw-Märkte in Spanien und Italien mit –6,9 Prozent bzw. –3,6 Prozent. Leicht zulegen konnten indes die Neuzulassungen in Zentral- und Osteuropa. Dabei zeigte sich jedoch die Entwicklung in den einzelnen Märkten uneinheitlich. So sanken die russischen Automobilverkäufe im ersten Halbjahr 2019 um insgesamt –1,9 Prozent trotz eines stabilen ersten Quartals. Auch der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge war mit –2,0 Prozent rückläufig. Dabei hielt der Nachfragetrend hin zu SUV- und Pick-up-Modellen an. Entgegen dem südamerikanischen Gesamtmarkt-trend erholte sich der brasilianische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge weiter und konnte einen Anstieg der Neuzulassungen um 10,9 Prozent erzielen. In China – dem weltweit größten Pkw-Markt – wies die Nachfrage einen Rückgang von

Die Werte für Kraftstoff- /Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 21.



Audi S4 Limousine TDI

-8,0 Prozent auf. Insbesondere der anhaltende Handelskonflikt zwischen China und den USA sorgte für eine Kaufzurückhaltung chinesischer Kunden in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019. In Japan stagnierten die Verkäufe von Neufahrzeugen mit einer Veränderungsrate von 0,2 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Auf die rückläufige Marktnachfrage und die großen Herausforderungen aus der Zukunftsausrichtung der Geschäftsmodelle

haben zahlreiche Unternehmen der Automobil- und Zuliefererbranche im ersten Halbjahr 2019 mit der Einleitung bzw. Verschärfung von Effizienzprogrammen reagiert.

Im ersten Halbjahr 2019 blieb die Nachfrage auf den etablierten Motorradmärkten im Hubraumsegment über 500 ccm auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei konnte die Schwäche des nordamerikanischen Marktes durch die positive Neuzulassungsentwicklung in den westeuropäischen Märkten nahezu ausgeglichen werden.

PRODUKTION

Der Audi Konzern produzierte in der ersten Hälfte des Jahres 2019 insgesamt 920.677 (1.024.753) Automobile und damit -10,2 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Hierbei wirkten sich neben der allgemeinen weltweit rückläufigen Marktnachfrage sowie dem auf eine Lagerreduzierung ausgerichteten Produktionsprogramm auch zahlreiche Modellwechsel aus. Von den im Audi Konzern weltweit gefertigten Fahrzeugen entfielen 916.084 (1.022.383) Automobile auf die Premiummarke Audi und 4.593 (2.370) Fahrzeuge auf die Marke Lamborghini. Bei unserer italienischen Tochtermarke führte die im letzten Jahr gestartete Serienproduktion des Lamborghini Urus zu einem deutlichen Anstieg des Produktionsvolumens im Vorjahresvergleich.

Zudem wurden 267.104 (306.438) Audi Fahrzeuge vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal produziert. Im gleichen Zeitraum fertigte die Marke Ducati 34.759 (37.997) Motorräder.

Im Zeitraum von Januar bis Juni 2019 fuhren an unserem Konzernsitz in Ingolstadt insgesamt 235.690 (285.661) Automobile der Marke Audi vom Band. Der insbesondere marktbedingte Rückgang im Vergleich zur Vorjahresperiode war zudem beeinflusst durch einzelne Versorgungsthemen und die geplante Lageroptimierung.

In Neckarsulm fertigten wir mit 96.299 (97.803) Audi Modellen annähernd so viele Modelle wie im Vorjahreszeitraum.

Am Produktionsstandort in San José Chiapa, Mexiko, wurden bei der Audi México S.A. de C.V. im gleichen Zeitraum 90.721 (94.836) Audi Q5 hergestellt.

Im ungarischen Győr produzierten wir 87.185 (58.889) Fahrzeuge bei der Audi Hungaria Zrt. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf die im vergangenen Jahr gestartete Serienfertigung des neuen Audi Q3 zurückzuführen.

Bei der Audi Brussels S.A./N.V., Brüssel (Belgien), haben wir insgesamt 16.978 (53.997) Fahrzeuge der Marke mit den Vier Rin-

gen gefertigt. Die deutliche Reduzierung basiert auf der Umstellung unseres Produktionsnetzwerks. So befindet sich in Brüssel der vollelektrische Audi e-tron in der Anlaufphase, während der Audi A1 mittlerweile in Martorell (Spanien) vom Band rollt.

Im brasilianischen São José dos Pinhais nahe Curitiba produzierte die Audi do Brasil Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo, in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 insgesamt 867 (3.441) Automobile.

An den Volkswagen Konzernstandorten in Martorell (Spanien) und in Bratislava (Slowakei) wurden im ersten Halbjahr 2019 51.829 (60.635) bzw. 67.650 (56.788) Audi Fahrzeuge gefertigt. Dabei sind die Veränderungen gegenüber dem Vorjahreszeitraum in beiden Werken durch die Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks beeinflusst. Während in Martorell die zweite Generation des Audi A1 vom Band rollt und der noch im Vergleichszeitraum hier gefertigte Audi Q3 nun im ungarischen Győr hergestellt wird, produziert der Standort Bratislava neben dem Audi Q7 seit dem ersten Quartal des letzten Jahres auch den Audi Q8.

Zudem wurden am Volkswagen Konzernstandort im indischen Aurangabad 1.761 (3.895) Fahrzeuge der Marke mit den Vier Ringen produziert.

Das assoziierte Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., fertigte in China im Berichtszeitraum 207.290 (263.973) Automobile der Marke Audi am Unternehmenssitz in Changchun und 50.992 (42.438) Audi Fahrzeuge im südchinesischen Foshan. Darüber hinaus wurden 8.822 (27) Fahrzeuge am Standort in Tianjin hergestellt. Dort hat Ende des ersten Quartals 2019 die lokale Serienproduktion des Audi Q3 begonnen.

Automobilproduktion nach Modellen¹⁾

	1-6/2019	1-6/2018
Audi A1	-	7.496
Audi A1 Sportback	51.814	46.363
Audi Q2	65.101	51.114
Audi A3 Sportback	65.642	85.323
Audi A3 Limousine	50.208	68.790
Audi A3 Cabriolet	6.335	7.593
Audi Q3	88.444	109.908
Audi Q3 Sportback	137	-
Audi TT Coupé	7.819	6.785
Audi TT Roadster	2.282	2.115
Audi A4 Limousine	115.803	130.615
Audi A4 Avant	43.700	55.645
Audi A4 allroad quattro	3.989	11.042
Audi A5 Sportback	36.512	46.374
Audi A5 Coupé	7.522	12.814
Audi A5 Cabriolet	7.173	9.379
Audi Q5	142.538	159.473
Audi A6 Limousine	81.646	96.598
Audi A6 Avant	30.858	26.362
Audi A6 allroad quattro	294	5.971
Audi A7 Sportback	8.979	10.455
Audi e-tron	16.862	344
Audi e-tron Sportback	116	-
Audi Q7	42.029	54.853
Audi Q8	25.961	2.337
Audi A8	13.117	13.404
Audi R8 Coupé	792	798
Audi R8 Spyder	411	432
Marke Audi	916.084	1.022.383
Lamborghini Urus	2.944	217
Lamborghini Huracán	1.117	1.532
Lamborghini Aventador	532	621
Marke Lamborghini	4.593	2.370
Segment Automobile	920.677	1.024.753

1) Die Tabelle enthält 267.104 (306.438) Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), hergestellt wurden.

Motorenproduktion Automobile

	1-6/2019	1-6/2018
Audi Hungaria Zrt.	1.063.585	1.121.717
Automobili Lamborghini S.p.A.	520	671
Motorenproduktion Automobile	1.064.105	1.122.388

Motorradproduktion

	1-6/2019	1-6/2018
Scrambler	6.277	10.306
Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster, Streetfighter)	10.050	7.905
Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)	11.879	9.984
Sport (SuperSport, Superbike)	6.553	9.802
Marke Ducati	34.759	37.997
Segment Motorräder	34.759	37.997

Die Marke Ducati produzierte in den ersten sechs Monaten 2019 weltweit insgesamt 34.759 (37.997) Motorräder. Am Unternehmenssitz in Bologna (Italien) wurden davon 30.159 (32.669) Zweiräder gefertigt. Zudem stellte Ducati im gleichen Zeitraum 4.261 (4.752) Motorräder am thailändischen Standort Amphur Pluakdaeng her. Darüber hinaus wurden 339 (576) Zweiräder in Manaus (Brasilien) im Rahmen einer Auftragsfertigung produziert.



Lesen Sie mehr zu den Produktionsstandorten der jeweiligen Modelle im Audi Geschäftsbericht 2018 auf der Seite 91.

Die Werte für Kraftstoff- /Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 21.



Audi SQ7 TDI

VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN ¹⁾

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2019 lieferte der Audi Konzern weltweit 910.759 (1.099.921) Automobile an Kunden aus. Dabei sind im Vorjahreswert noch Auslieferungen von sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns aus Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften enthalten. Diese werden seit dem 1. Januar 2019 aufgrund der Übertragung der Managementverantwortung an die Volkswagen AG, Wolfsburg, nicht mehr im Audi Konzern berichtet.

8 Die Marke Audi übergab 906.180 (949.233) Fahrzeuge an Kunden. Davon entfallen 279.276 (282.584) ausgelieferte Audi Modelle auf die lokale Fertigung bei der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China). Der Rückgang bei der Marke Audi in Höhe von -4,5 Prozent ist unter anderem auf die Folgeeffekte aus der WLTP-Umstellung zu Beginn des Jahres zurückzuführen. Zudem ging die weltweite Gesamtmarktnachfrage um -5,0 Prozent zurück, so dass Audi insgesamt den Weltmarktanteil halten konnte. Allerdings haben wir im Monat Juni mit einem Plus von 1,6 Prozent wieder steigende Verkaufszahlen verzeichnet, vor allem beeinflusst durch unsere Auslieferungsentwicklung auf dem chinesischen Markt. Die Marke Lamborghini händigte in den ersten sechs Monaten 4.553 (2.327) Fahrzeuge an Kunden aus – der starke Anstieg im Vergleich zur Vorjahresperiode basiert dabei auf dem Markterfolg des seit Sommer 2018 verfügbaren Super-SUV Lamborghini Urus. Darüber hinaus verzeichnete die Marke Ducati ein Auslieferungsvolumen von 31.716 (32.289) Motorrädern.

In Westeuropa wirkte sich vor allem die zu Jahresbeginn noch eingeschränkte Verfügbarkeit von Modellvarianten aufgrund der Umstellung auf den Prüfzyklus WLTP belastend aus. So verringerte sich das Volumen im Zeitraum Januar bis Juni 2019 auf 396.220 (413.249) Fahrzeuge der Marke Audi.

Auf unserem deutschen Heimatmarkt lagen unsere Auslieferungen mit 152.431 (157.091) Automobilen ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres. In Großbritannien verringerte sich unser Auslieferungsvolumen – auch aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten im Zuge des weiterhin ungeklärten Brexit – auf 81.196 (89.232) Audi Fahrzeuge. Mit 34.944 (35.523) Auslieferungen der Marke Audi verzeichneten wir auf dem italienischen Markt ein leicht rückläufiges Volumen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018. Während sich die Nachfrage nach Audi Fahrzeugen in Frankreich mit 5,4 Prozent positiv entwickelte, gingen unsere Verkaufszahlen in Spanien um -8,4 Prozent zurück.

In der Region Zentral- und Osteuropa haben wir in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 insgesamt 23.240 (26.147) Automobile mit den Vier Ringen an Kunden übergeben. So war das

Fahrzeugvolumen in zahlreichen Ländern Zentraleuropas rückläufig, in Russland lag es indes auf dem Niveau des Vorjahres.

Im gleichen Zeitraum haben wir in der Region Nordamerika 123.374 (134.995) Automobile der Marke Audi an Kunden ausgehändigt. In den USA gingen die Auslieferungen um -6,0 Prozent auf 101.440 (107.942) Einheiten zurück. Dabei konnte die erfreuliche Entwicklung unserer Oberklassemodelle den Auslauf des Audi Q3, dessen Nachfolger ab Sommer bei den Händlern steht, nicht ausgleichen. In Kanada entwickelten sich unsere Auslieferungen ebenfalls negativ.

Unter anderem aufgrund der weiter rückläufigen Auslieferungen in Brasilien lagen unsere Verkaufszahlen in der Region Südamerika mit 7.373 (9.708) Audi Modellen unter dem Wert des Vorjahreszeitraums.

In der Region Asien-Pazifik haben wir von Januar bis Juni 2019 insgesamt 340.338 (345.571) Audi Fahrzeuge an Kunden übergeben. Obwohl die Auslieferungen in China – unserem größten Einzelmarkt – weiterhin von Herausforderungen der laufenden Modellwechsel sowie der allgemeinen Kaufzurückhaltung durch die Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China geprägt waren, lagen sie mit 312.502 (306.590) Automobilen 1,9 Prozent über dem Wert des Vorjahres und damit auf einem neuen Rekordniveau.

Die Entwicklung unserer Auslieferungen war im Berichtszeitraum bei schwächerer regionaler Nachfrage auch durch den aktuellen Produktzyklus beeinflusst. Rückläufige Volumen wiesen unter anderem die Baureihen auf, die sich im fortgeschrittenen Modellzyklus bzw. im Modellwechsel befinden. Erfreulich haben sich im ersten Halbjahr 2019 neben unserem Audi Q2 auch unsere Oberklassemodelle Audi Q8 und A8 entwickelt. Mit der im März begonnenen Markteinführung des Audi e-tron in Europa ist unser erstes vollelektrisches Audi Modell verfügbar. Vom e-tron konnten in der Anlaufphase bereits knapp 10.000 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden. Im Jahresverlauf folgen zusätzlich Plug-in-Hybridfahrzeuge, die Teilstrecken rein elektrisch fahren können und wichtiger Bestandteil unserer Elektrifizierungsroadmap sind. Auch in Nordamerika ist der e-tron seit kurzem erhältlich. In China kommt neben dem Audi e-tron auch der ebenfalls vollelektrische Audi Q2 L e-tron im Herbst in den Handel. Neben der überarbeiteten A4 Baureihe führen wir im Jahr 2019 außerdem eine Reihe von S-Modellen in die Märkte ein – in Europa überwiegend mit TDI-Motoren, die Sportlichkeit und Effizienz verbinden. Auch von der Produktaufwertung des Audi Q7 erhoffen wir uns weitere Volumenimpulse im zweiten Halbjahr.

Auslieferungen Automobile an Kunden nach Modellen ^{1) 2)}

	1-6/2019	1-6/2018
Audi A1	141	6.578
Audi A1 Sportback	45.745	41.139
Audi Q2	67.153	52.863
Audi A3	13	911
Audi A3 Sportback	80.596	85.284
Audi A3 Limousine	55.093	63.446
Audi A3 Cabriolet	5.748	6.752
Audi Q3	85.800	94.616
Audi TT Coupé	5.428	8.506
Audi TT Roadster	2.160	2.298
Audi A4 Limousine	118.875	119.884
Audi A4 Avant	44.978	53.238
Audi A4 allroad quattro	3.282	9.897
Audi A5 Sportback	39.809	39.416
Audi A5 Coupé	7.444	11.646
Audi A5 Cabriolet	6.527	9.697
Audi Q5	134.639	147.798
Audi A6 Limousine	75.423	93.758
Audi A6 Avant	33.606	27.504
Audi A6 allroad quattro	873	5.270
Audi A7 Sportback	9.970	10.169
Audi e-tron	9.447	276
Audi Q7	41.033	48.218
Audi Q8	21.189	621
Audi A8	10.246	7.805
Audi R8 Coupé	666	1.003
Audi R8 Spyder	296	640
Marke Audi	906.180	949.233
Lamborghini Urus	2.693	50
Lamborghini Huracán	1.211	1.604
Lamborghini Aventador	649	673
Marke Lamborghini	4.553	2.327
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	26	148.361
Segment Automobile	910.759	1.099.921

1) Die Tabelle enthält 279.276 (282.584) ausgelieferte Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden.

2) Die Vorperiodenwerte wurden geringfügig angepasst.

Auslieferungen Motorräder an Kunden ¹⁾

	1-6/2019	1-6/2018
Scrambler	6.954	7.670
Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster, Streetfighter)	8.042	8.121
Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)	10.503	8.834
Sport (SuperSport, Superbike)	6.217	7.664
Marke Ducati	31.716	32.289
Segment Motorräder	31.716	32.289



1) Die Vorperiodenwerte wurden geringfügig angepasst.








Die Marke Ducati lieferte im ersten Halbjahr 2019 weltweit 31.716 (32.289) Motorräder an Kunden aus. Dabei konnte Ducati die Auslieferungen in Westeuropa leicht steigern, während auf dem nordamerikanischen Motorradmarkt rückläufige Verkaufszahlen zu verzeichnen waren.

Die Werte für Kraftstoff- /Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 21.



Markteinführungen 2019: Im Berichtszeitraum vorgestellte bzw. eingeführte Audi Modelle

Modelle	Wesentliche Merkmale und Neuerungen
Audi TTS Coupé <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > sportlich-geschärftes Exterieurdesign mit dreidimensionalem Kühlerschutzgitter und neuen Stoßfängern > leistungsstarkes Aggregat mit Otto-Partikelfilter und neuer 7-Gang S tronic, fahrdynamisches und präzises Handling mit Progressivlenkung
Audi TTS Roadster <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > erweiterte Serienausstattung (z. B. Audi drive select und Bluetooth) > digitale Vernetzung durch Audi connect (optional) über schnellen LTE-Standard und Audi smartphone interface > Vorstellung im Juli 2018, Markteinführung seit Januar 2019 zunächst in Europa
Audi e-tron <i>(neues Modell ohne Vorgänger)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > Oberklasse-SUV als erstes rein elektrisch angetriebenes Serienmodell von Audi mit elektrischem Allradantrieb > Reichweite von bis zu 411 km (nach WLTP), Premiuladeservice mit über 100.000 Ladepunkten in Europa und Schnellademöglichkeit mit bis zu 150 kW sorgen für hohe Alltagstauglichkeit > virtuelle Außenspiegel als High-End-Option erstmalig in einem Serienautomobil von Audi > Vorstellung im September 2018, Markteinführung seit März 2019 zunächst in Europa
Audi R8 Coupé <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > schnellstes Serienmodell von Audi mit sportlicherem Design und mehr Performance > optimierte Saugmotoren mit einzigartigem Sound, Partikelfilter sowie mehr Leistung und Drehmoment
Audi R8 Spyder <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > Verbesserungen am Fahrwerk sorgen für noch mehr Stabilität und Präzision > Vorstellung im Oktober 2018, schrittweise Markteinführung seit dem ersten Quartal 2019
Audi TT RS Coupé <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > Kompaktsportler erhält vollkommen neu gezeichnete Front, vergrößerte seitliche Lufteinlässe und markanten Heckabschluss mit seitlichen Winglets am Heckflügel für dynamischen Auftritt > Fünfzylinder-Motor mit unverkennbarem Sound; zudem permanenter Allradantrieb quattro
Audi TT RS Roadster <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > optionales RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiven Dämpfern sorgt für hervorragendes Handling > Vorstellung im Februar 2019, Markteinführung seit Frühjahr 2019
Audi S6 TDI Limousine <i>(neues Modell)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > verbindet als S-Modell mit TDI-Motor in Europa Vielseitigkeit mit Sportlichkeit und Effizienz > V6 TDI-Motor mit elektrisch angetriebenem Verdichter und Mildhybridtechnologie mit 48-Volt-Bordnetz liefert beeindruckende Fahrdynamik bei geringem Kraftstoffverbrauch und niedrigen Emissionen
Audi S6 TDI Avant <i>(neues Modell)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > permanenter Allradantrieb quattro sowie optional Dynamik-Allradlenkung und Keramik-Bremsanlage > Vorstellung im April 2019, sukzessive Markteinführung seit Mai 2019
Audi S7 TDI Sportback <i>(neues Modell)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > viertüriges Coupé erhält als S-Modell in Europa erstmalig TDI-Motor für Sportlichkeit und Effizienz > V6 TDI-Motor mit elektrisch angetriebenem Verdichter und Mildhybridtechnologie mit 48-Volt-Bordnetz liefert beeindruckende Fahrdynamik bei geringem Kraftstoffverbrauch und niedrigen Emissionen > permanenter Allradantrieb quattro sowie optional Dynamik-Allradlenkung und Keramik-Bremsanlage > Vorstellung im April 2019, sukzessive Markteinführung seit Mai 2019
Audi SQ8 TDI <i>(neues Modell ohne Vorgänger)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > Kombination aus dynamischem Oberklassecoupé, emotionalem Sportwagen und geräumigem SUV > Biturbo V8 TDI-Motor mit 900 Nm Drehmoment vereint Sportlichkeit und Effizienz: der elektrisch angetriebene Verdichter unterstützt den Turbolader beim Beschleunigen, das 48-Volt-Mildhybridsystem senkt den Verbrauch > umfangreiches serienmäßiges Infotainment: Audi virtual cockpit sowie MMI Navigation plus mit MMI touch response > Vorstellung im Juni 2019, wird ab Spätsommer 2019 schrittweise in die Märkte eingeführt





<p>Audi A6 allroad quattro (neues Modell)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> > neue Generation mit permanentem Allradantrieb quattro, adaptiver Luftfederung mit anpassbarer Bodenfreiheit und um bis zu 45 mm höherer Karosserie (gegenüber Audi A6 Avant) für eine gesteigerte Geländefähigkeit > gehobene Ausstattung wie serienmäßiger Bergabfahrassistent und optionale Dynamik-Allradlenkung > kraftvolle V6 TDI-Motoren, serienmäßig mit Mildhybridtechnologie für eine gesteigerte Effizienz > Vorstellung im Juni 2019, Markteinführung ab September 2019 zunächst in Europa
<p>Audi SQ5 TDI (neues Modell)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> > sportliche Version der Q5 Baureihe mit markantem Exterieurdesign > in Europa V6 Dieselmotor mit 700 Nm Drehmoment; 48-Volt-Mildhybridtechnologie, klassischer Turbolader und elektrisch angetriebener Verdichter vereinen spontane und souveräne Kraft bei gesteigerter Effizienz > serienmäßiges Fahrwerk mit Dämpferregelung sowie optionaler Luftfederung > Vorstellung im Februar 2019, Markteinführung ab September 2019
<p>Audi Q7/SQ7 TDI (Produktaufwertung)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> > Oberklasse-SUV mit großzügigem Raumangebot und exzellentem Komfort im neuen Design sowie Touch-Bedienkonzept im Innenraum > elektromechanische aktive Wankstabilisierung und Allradlenkung (auf Wunsch) für erhöhten Fahrkomfort > Motoren mit Acht-Stufen-Tiptronic und permanentem Allradantrieb sowie Mildhybridtechnologie > Vorstellung im Juni 2019, Markteinführung ab Ende September 2019 zunächst in Europa
<p>Audi Q2 L e-tron (neues Modell ohne Vorgänger)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> > erstes vollelektrisches Audi Modell ausschließlich in China mit einer Reichweite von bis zu 265 km (NEFZ) > mit verlängertem Radstand speziell auf die Bedürfnisse chinesischer Kunden zugeschnitten > Elektromotor an der Vorderachse, der 290 Nm Drehmoment mobilisiert > Produktion ausschließlich lokal in China, Markteinführung ab Herbst 2019
<p>Audi A4/S4 TDI Limousine (Produktaufwertung)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> > Mittelklassemodelle erhalten sportlichere Designakzente, neue Motoren und hohe Vernetzung > Elektrifizierung mit Mildhybridtechnologie (je nach Motorisierung) steigert Komfort und Effizienz – S4 TDI kombiniert in Europa V6 TDI-Motor mit 48-Volt-Bordnetz und elektrisch angetriebenem Verdichter
<p>Audi A4/S4 TDI Avant (Produktaufwertung)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> > neues MMI touch Display mit akustischer Rückmeldung, mehr Rechenleistung und neuen Audi connect Funktionen > Vorstellung im Juni 2019, Markteinführung ab Herbst 2019
<p>Audi A4 allroad quattro (Produktaufwertung)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> > Multitalent mit Offroad-Charakter, charakteristischem Design und hoher Funktionalität > permanenter Allradantrieb quattro; die um 35 mm erhöhte Bodenfreiheit gegenüber dem Audi A4 Avant sowie das optionale Fahrwerk mit Dämpferregelung verbinden hohen Fahrkomfort und gute Offroad-Qualitäten > neues MMI touch Display mit akustischer Rückmeldung, mehr Rechenleistung und neuen Audi connect Funktionen > Vorstellung im Juni 2019, Markteinführung ab Herbst 2019

Im Berichtszeitraum vorgestellte bzw. eingeführte elektrische und elektrifizierte Modelle

Elektrische Fahrzeuge	Plug-in-Hybridfahrzeuge
<ul style="list-style-type: none"> > Audi e-tron (Markteinführung seit März 2019) > Audi Q2 L e-tron (Markteinführung in China im Herbst 2019) ¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> > Audi A6 TFSI e (Vorstellung im März 2019) ¹⁾ > Audi A7 Sportback TFSI e (Vorstellung im März 2019) ¹⁾ > Audi A8 L TFSI e (Vorstellung im März 2019) ¹⁾ > Audi Q5 TFSI e (Markteinführung im dritten Quartal 2019)

1) Diese Automobile werden noch nicht zum Kauf angeboten. Sie besitzen noch keine Gesamtbetriebserlaubnis.

Markteinführungen 2019: Im Berichtszeitraum vorgestellte bzw. eingeführte Lamborghini Modelle

Modelle	Wesentliche Merkmale und Neuerungen
Lamborghini Aventador SVJ <i>(neues Modell)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > limitierte Generation des V12 Topmodells von Lamborghini > neue Designmerkmale mit Fokus auf aerodynamische Performance > Allradantrieb, Allradlenkung und Leichtbau für technische Brillanz und optimiertes Handling > Vorstellung im August 2018, sukzessive Markteinführung seit Anfang 2019
Lamborghini Huracán EVO <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > V10 Supersportwagen der nächsten Generation baut auf Leistung des Huracán Performante auf > Lamborghini Fahrdynamikkontrollsystem gepaart mit permanentem Allradantrieb und Allradlenkung sorgt für noch mehr Agilität und leichte Fahrbarkeit > neues Infotainmentsystem mit modernsten Konnektivitätslösungen > Vorstellung im Januar 2019, sukzessive Markteinführung im Frühjahr 2019
Lamborghini Huracán EVO Spyder <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > offene Version des Huracán EVO; leichtes, elektrohydraulisch betätigtes Verdeck für pures Spyder Feeling > Lamborghini Fahrdynamikkontrollsystem gepaart mit permanentem Allradantrieb und Allradlenkung sorgt für noch mehr Agilität und leichte Fahrbarkeit > neues Infotainmentsystem mit modernsten Konnektivitätslösungen > Vorstellung im Februar 2019, sukzessive Markteinführung ab Sommer 2019
Lamborghini Aventador SVJ Roadster <i>(neues Modell)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > Kraft, Leistung und Technologie des Aventador SVJ in einem Roadster in limitierter Stückzahl > neue Designmerkmale mit Fokus auf aerodynamische Performance > Allradantrieb, Allradlenkung und Leichtbau für technische Brillanz und optimiertes Handling > Vorstellung im März 2019, sukzessive Markteinführung ab Sommer 2019

Im Berichtszeitraum eingeführte Ducati Modelle

Bei der Marke Ducati steht im Jahr 2019 eine Vielzahl neuer bzw. überarbeiteter Modelle im Fokus. So ist die Panigale V4 R in den Handel gekommen, die das leistungsstärkste von Ducati jemals gebaute Serienmotorrad darstellt und bereits Ende des Jahres 2018 vorgestellt wurde. Zudem bietet die Modellvariante Ducati V4 S Corse einen exklusiven MotoGP-Anstrich. Neben der neuen Ducati Multistrada 1260 Enduro bietet die vielseitige Multistrada 950 bzw. 950 S als jüngstes Mitglied der Multistrada Baureihe modernste Technologie zur Steigerung von Sicherheit und Fahrkomfort. Ebenfalls neu sind im

Modelljahr 2019 die zweite Generation der Diavel 1260 bzw. 1260 S sowie die Ducati Hypermotard 950 bzw. 950 SP, die komplett überarbeitet wurden und neben einem verbesserten Fahrwerk ein hochmodernes Elektronikpaket bieten. Auch innerhalb der Ducati Monste Baureihe gibt es neben überarbeiteten Varianten der 797 bzw. 797+ mit der Monster 821 Stealth eine neue Variante. Zudem wurden für das Jahr 2019 die Scrambler Modelle Icon, Café Racer, Full Throttle und Desert Sled umfassend erneuert.

Die Werte für Kraftstoff- /Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 21.



Ducati Scrambler 1100

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

/ ERSTANWENDUNG NEUER BILANZIERUNGSSTANDARDS

Der Audi Konzern bilanziert seit dem 1. Januar 2019 Leasingverhältnisse nach den Vorgaben des IFRS 16. Aufgrund der erstmaligen Erfassung der Nutzungsrechte und der dazu korrespondierenden Leasingverbindlichkeiten hat sich die Bilanzsumme geringfügig erhöht. Zudem ergeben sich auch überschaubare Auswirkungen auf einzelne Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie auf unsere finanziellen Kennzahlen.



Lesen Sie mehr zu den Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 16 im **Anhang** auf den **Seiten 28 f.**

/ ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Zum 1. Januar 2019 wurde die Managementverantwortung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften Volkswagen Group Italia S.p.A., Verona (Italien), Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea), Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), und Audi Volkswagen Taiwan Co., Taipeh, durch ein Control Agreement auf die Volkswagen AG, Wolfsburg, übertragen und infolge dessen wurden die betroffenen Gesellschaften entkonsolidiert. Somit werden die Gesellschaften seit dem Geschäftsjahr 2019 im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung im Audi Konzernabschluss erfasst – die rechtlichen Eigentumsverhältnisse bleiben unverändert. Zudem wurde die Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG, im Konzernabschluss des Audi Konzerns vollkonsolidiert. Aus der Erstkonsolidierung dieser Gesellschaft ergaben sich keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns.

/ ERTRAGSLAGE

Der Audi Konzern erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2019 Umsatzerlöse in Höhe von 28.761 (31.183) Mio. EUR. Der Rückgang ist auf den Entfall von Umsatzerlösen mit sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. Im Vorjahr beeinflussten die Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften die Umsatzerlöse mit insgesamt 2,9 Mrd. EUR.

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse im Zuge dessen ebenfalls unter dem Vorjahreswert und erreichten 28.325 (30.735) Mio. EUR. Dabei haben sich die Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft der Marke Audi auf 20.517 (20.230) Mio. EUR verbessert, unter anderem durch den Markterfolg unseres neuen SUV-Modells Audi Q8 sowie

des vollelektrischen SUV Audi e-tron. Zudem haben sich die Umsatzerlöse der Marke Lamborghini insbesondere durch die hohe Nachfrage nach dem neuen Lamborghini Urus auf 978 (557) Mio. EUR erhöht. Rückläufig waren hingegen unsere Erlöse aus dem Geschäft mit Motoren, Aggregaten und Teilleistungen – unter anderem marktsteuerungsbedingt für unsere lokale Fertigung in China. Zudem gingen die Umsatzerlöse aus dem sonstigen Automobilgeschäft zurück. Hierin ist im Wesentlichen unser Originalteilengeschäft enthalten.

Im Segment Motorräder erwirtschafteten wir mit dem Geschäft rund um die Motorradmarke Ducati Umsatzerlöse in Höhe von 435 (449) Mio. EUR. Dabei standen dem rückläufigen Volumen überwiegend positive Mixeffekte gegenüber.

Verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	1-6/2019	1-6/2018
Umsatzerlöse	28.761	31.183
Herstellungskosten	- 24.597	- 25.963
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.163	5.221
Vertriebskosten	- 1.598	- 2.128
Allgemeine Verwaltungskosten	- 331	- 341
Sonstiges betriebliches Ergebnis	66	10
Operatives Ergebnis	2.300	2.761
Finanzergebnis	280	450
Ergebnis vor Steuern	2.580	3.211
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 588	- 831
Ergebnis nach Steuern	1.992	2.380

Die Herstellungskosten des Audi Konzerns reduzierten sich im Zeitraum von Januar bis Juni 2019 auf 24.597 (25.963) Mio. EUR, vor allem beeinflusst durch den Entfall der Einstandskosten aus dem Handelsgeschäft der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften. Belastende Wirkungen resultierten aus mixbedingt gestiegenen Material- und Einstandskosten. Auch höhere Abschreibungen auf das in den Vorjahren ausgebaute Produktionsnetzwerk und gestiegene Personalkosten beeinflussten die Herstellungskosten. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen bei 2.214 (2.020) Mio. EUR. Dies entspricht einer Forschungs- und Entwicklungskostenquote von 7,7 (6,5) Prozent in Relation zu den Umsatzerlösen, die damit über unserem strategischen Zielkorridor von 6,5 bis 7,0 Prozent lag. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2019 im Audi Konzern 571 (647) Mio. EUR an Entwicklungsleistungen aktiviert, was einer Aktivierungsquote von 25,8 (32,0) Prozent entspricht. Der ergebniswirksame Forschungs- und Entwicklungsaufwand lag im Berichtszeitraum bei 2.126 (1.790) Mio. EUR. Darin enthalten sind auch die

Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten in Höhe von 483 (418) Mio. EUR. Die Forschungskosten und nicht aktivierten Entwicklungskosten betragen 1.643 (1.372) Mio. EUR.

Die Vertriebskosten des Audi Konzerns verringerten sich in den ersten sechs Monaten auf 1.598 (2.128) Mio. EUR. Neben Priorisierungen bei unseren Vertriebs- und Marketingaktivitäten war für den Rückgang im Vorjahresvergleich auch die Entkonsolidierung von Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften ursächlich.

Die Allgemeinen Verwaltungskosten beliefen sich im Berichtszeitraum auf 331 (341) Mio. EUR.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis des Audi Konzerns betrug im ersten Halbjahr 66 (10) Mio. EUR. Positiv wirkten Effekte aus der verbesserten Restwertentwicklung des Fahrzeuggeschäfts sowie Effekte aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

Operative Ergebniskennzahlen Audi Konzern

in Mio. EUR	1-6/2019	1-6/2018
Operatives Ergebnis	2.300	2.761
Segment Automobile	2.256	2.718
Segment Motorräder	44	43
<i>bereinigt um PPA-Effekte¹⁾</i>	<i>56</i>	<i>54</i>
Ergebnis vor Steuern	2.580	3.211
in %	1-6/2019	1-6/2018
Operative Umsatzrendite	8,0	8,9
Segment Automobile	8,0	8,8
Segment Motorräder	10,2	9,5
<i>bereinigt um PPA-Effekte¹⁾</i>	<i>12,9</i>	<i>12,1</i>
Umsatzrendite vor Steuern	9,0	10,3

1) Effekte in Verbindung mit der Kaufpreisallokation

Das Operative Ergebnis des Audi Konzerns lag im ersten Halbjahr 2019 bei 2.300 (2.761) Mio. EUR. Dies entspricht einer Operativen Umsatzrendite von 8,0 (8,9) Prozent. Die Effekte aus der Entkonsolidierung von Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften hatten dabei einen positiven Einfluss auf die Rendite-kennzahl und dämpften ihren Rückgang ab.

Im Segment Automobile erwirtschafteten wir ein Operatives Ergebnis von 2.256 (2.718) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 8,0 (8,8) Prozent. Belastungen ergaben sich dabei durch das geringere Fahrzeugvolumen und die damit einhergehende schwächere Auslastung unserer Werke. Zudem wirkten auch die gestiegenen finanziellen Vorleistungen für die Mobilität der Zukunft sowie die gestiegenen Personalkosten und Währungseffekte nachteilig auf die aktuelle Ertragskraft.

Neben einem verbesserten Modellmix und dem erfreulichen Ergebnis der Marke Lamborghini hatte im Berichtszeitraum auch der erfolgreich weitergeführte Audi Transformationsplan (ATP) einen positiven Einfluss auf unsere finanziellen Kennzahlen. Im ersten Halbjahr 2019 haben wir Maßnahmen mit Wirkung auf das Operative Geschäft von mehr als 1 Mrd. EUR implementiert. Seit Beginn des ATP im Jahr 2018 hat das Programm damit bereits über 3 Mrd. EUR eingespielt. Bis zum Jahr 2022 soll der ATP in Summe 15 Mrd. EUR heben.

Das Operative Ergebnis im Segment Motorräder erreichte im ersten Halbjahr 2019 mit 44 (43) Mio. EUR nahezu den Vorjahreswert. Dies entspricht einer Operativen Umsatzrendite von 10,2 (9,5) Prozent. Bereinigt um die mit der Kaufpreisallokation verbundenen Effekte erzielten wir ein Operatives Ergebnis in Höhe von 56 (54) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 12,9 (12,1) Prozent.

Finanzergebnis Audi Konzern

in Mio. EUR	1-6/2019	1-6/2018
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen ¹⁾	107	143
<i>davon FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.</i>	<i>92</i>	<i>92</i>
<i>davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd.</i>	<i>103</i>	<i>87</i>
<i>davon SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd.</i>	<i>12</i>	<i>5</i>
<i>davon There Holding B.V.</i>	<i>- 73</i>	<i>- 41</i>
Zinsergebnis	- 63	44
Übriges Finanzergebnis	236	263
<i>davon Markenausgleich / leistungsbezogene Erträge Chinageschäft²⁾</i>	<i>169</i>	<i>147</i>
<i>davon Dividende FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.³⁾</i>	<i>-</i>	<i>162</i>
Finanzergebnis	280	450
<i>davon Chinageschäft⁴⁾</i>	<i>376</i>	<i>493</i>

1) beeinflusst durch Effekt aus Erstkonsolidierung Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften

2) zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarter finanzieller Markenausgleich bzw. leistungsbezogene Erträge für das Chinageschäft im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen

3) Einmaleffekt im Jahr 2018

4) beinhaltet die Positionen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited, SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd., Markenausgleich Chinageschäft und Dividende FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns lag im ersten Halbjahr 2019 bei 280 (450) Mio. EUR. Dabei verringerte sich das Zinsergebnis in Folge gestiegener Aufwendungen zur Bewertung langfristiger Rückstellungen aufgrund von Zinssatzrückgängen. Darüber hinaus waren im Finanzergebnis des Vorjahres Dividendenerträge als Einmaleffekt aus dem als zur Veräußerung verfügbar klassifizierten Teil der Beteiligung an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., enthalten.

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2019 verringerten sich das Ergebnis vor Steuern des Audi Konzerns auf 2.580 (3.211) Mio. EUR und die Umsatzrendite vor Steuern auf 9,0 (10,3) Prozent. Das Ergebnis nach Steuern lag bei 1.992 (2.380) Mio. EUR.

/ VERMÖGENSLAGE

Zum 30. Juni 2019 erhöhte sich die Bilanzsumme des Audi Konzerns gegenüber dem 31. Dezember 2018 auf 67.016 (65.598) Mio. EUR.

Verkürzte Bilanz Audi Konzern

in Mio. EUR	30.6.2019	31.12.2018
Langfristige Vermögenswerte	33.792	32.393
Kurzfristige Vermögenswerte	33.223	33.205
Bilanzsumme Aktiva	67.016	65.598
Eigenkapital	29.312	29.698
Fremdkapital	37.704	35.900
<i>davon langfristige Schulden</i>	<i>16.722</i>	<i>14.549</i>
<i>davon kurzfristige Schulden</i>	<i>20.982</i>	<i>21.351</i>
Bilanzsumme Passiva	67.016	65.598

Die langfristigen Vermögenswerte beliefen sich auf 33.792 (32.393) Mio. EUR. Wesentlicher Treiber war der Anstieg der at-Equity-bewerteten Anteile im Zuge der erstmaligen at-Equity-Bewertung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften gegenüber dem Vorjahr. Die Erstanwendung des IFRS 16 führte am 1. Januar 2019 zu einer Zunahme in Höhe von 532 Mio. EUR.

Die kurzfristigen Vermögenswerte lagen bei 33.223 Mio. EUR gegenüber 33.205 Mio. EUR zum 31. Dezember 2018. Dabei wirkte sich vor allem die Entkonsolidierung von Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften positiv aus. Daneben hat sich unser Zahlungsmittelbestand erhöht.

Das Eigenkapital des Audi Konzerns lag zum 30. Juni 2019 bei 29.312 (29.698) Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote des Audi Konzerns verringerte sich, beeinflusst durch Zinseffekte bei Pensionsrückstellungen und Bewertungseffekte bei Sicherungsgeschäften, zum 30. Juni 2019 gegenüber dem 31. Dezember 2018 auf 43,7 (45,3) Prozent.

Zum Halbjahr 2019 haben sich die langfristigen Schulden auf 16.722 Mio. EUR gegenüber 14.549 Mio. EUR zum Jahresende 2018 verändert. Die Veränderung begründet sich im Wesentlichen durch zinsänderungsbedingt gestiegene langfristige Teile der Pensionsrückstellungen. Die lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind durch die Erstanwendung des IFRS 16 am 1. Januar 2019 um 535 Mio. EUR gestiegen.

Die kurzfristigen Schulden lagen bei 20.982 Mio. EUR gegenüber 21.351 Mio. EUR zum 31. Dezember 2018.

Die Werte für Kraftstoff- /Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 21.



Audi A6 allroad quattro

/ FINANZLAGE

Der Audi Konzern erwirtschaftete in der ersten Jahreshälfte 2019 einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 4.145 (4.552) Mio. EUR. Der Rückgang ist hauptsächlich auf das geringere Ergebnis vor Steuern zurückzuführen. Positiv wirkte sich hingegen die Verbesserung des Working Capital aus.

Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2019	1-6/2018
Zahlungsmittel Anfangsbestand	8.550	11.255
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	4.145	4.552
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ¹⁾	- 1.892	- 1.881
<i>davon Sachinvestitionen²⁾</i>	<i>- 857</i>	<i>- 1.047</i>
<i>davon aktivierte Entwicklungskosten</i>	<i>- 571</i>	<i>- 647</i>
<i>davon Erwerb und Verkauf von Beteiligungen³⁾</i>	<i>- 470</i>	<i>- 213</i>
Netto-Cashflow	2.253	2.672
Veränderung der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen	744	- 962
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 1.148	- 2.842
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	- 1.172	- 2.402
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	18	- 6
Veränderung der Zahlungsmittel	1.843	- 698
Zahlungsmittel Endbestand	10.393	10.557

1) Darin enthalten sind auch Sonstige zahlungswirksame Veränderungen von 6 (26) Mio. EUR.

2) Hierin sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte enthalten.

3) inklusive Kapitalveränderungen

<i>in Mio. EUR</i>	30.6.2019	30.6.2018
Zahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung ¹⁾	10.393	10.557
Kurzfristig fällige Termingeldanlagen ²⁾	117	905
Zahlungsmittel laut Bilanz	10.510	11.462
Wertpapiere, ausgereichte Darlehen an Beteiligungsgesellschaften und kurzfristig fällige Termingeldanlagen ³⁾	11.512	10.116
Brutto-Liquidität	22.022	21.578
Kreditstand ⁴⁾	- 988	- 647
Netto-Liquidität	21.034	20.931

1) Bankguthaben sowie Geldanlagen mit einer Anlagedauer von höchstens 3 Monaten

2) mit einer Restlaufzeit von < 3 Monaten

3) mit einer Anlagedauer > 3 Monaten

4) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten und Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im ersten Halbjahr 2019 bei 1.892 (1.881) Mio. EUR. Aufgrund unserer nochmals gestärkten Investitionsdisziplin haben wir die Sachinvestitionen im Vorjahresvergleich reduziert und somit eine Sachinvestitionsquote von 3,0 (3,4) Prozent erreicht. Die aktivierten Entwicklungskosten verringerten sich ebenfalls und lagen bei 571 (647) Mio. EUR.

In den ersten sechs Monaten 2019 erwirtschaftete der Audi Konzern einen Netto-Cashflow in Höhe von 2.253 (2.672) Mio. EUR. Belastungen gegenüber dem Vorjahr entstanden dabei durch den Abgang von Zahlungsmitteln aus der Entkonsolidierung von Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften. Insgesamt lag der Cashflow aus der Investitionstätigkeit unter Berücksichtigung von Veränderungen der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen bei -1.148 (-2.842) Mio. EUR. Die Veränderung im Vorjahresvergleich ist im Wesentlichen auf Umschichtungen von Termingeldanlagen in Zahlungsmittel zurückzuführen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit erreichte im ersten Halbjahr 2019 insgesamt -1.172 (-2.402) Mio. EUR. Dieser beinhaltet nahezu ausschließlich die Gewinnabführung in Höhe von -1.096 (-2.406) Mio. EUR an die Volkswagen AG, Wolfsburg.

Der Endbestand der Zahlungsmittel lag zum 30. Juni 2019 bei 10.393 Mio. EUR.

Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns erhöhte sich zum gleichen Stichtag auf 21.034 Mio. EUR gegenüber 20.931 Mio. EUR zum 30. Juni 2018.

PERSONELLE VERÄNDERUNGEN

Mit Wirkung vom 1. Juli 2019 hat Hildegard Wortmann die Verantwortung für das Vorstandsressort Marketing und

Vertrieb übernommen, welches bisher kommissarisch von Abraham Schot in Personalunion geführt wurde.

MITARBEITER

/ BELEGSCHAFT

im Durchschnitt	1-6/2019	1-6/2018
Inländische Gesellschaften ¹⁾	60.114	59.743
<i>davon AUDI AG</i>	<i>59.000</i>	<i>58.808</i>
<i>Werk Ingolstadt</i>	<i>42.954</i>	<i>42.784</i>
<i>Werk Neckarsulm</i>	<i>16.047</i>	<i>16.024</i>
Ausländische Gesellschaften	27.849	28.763
<i>davon Audi Brussels S.A./N.V.</i>	<i>2.856</i>	<i>2.774</i>
<i>davon Audi Hungaria Zrt.</i>	<i>13.277</i>	<i>12.677</i>
<i>davon Audi México S.A. de C.V.</i>	<i>5.290</i>	<i>5.891</i>
<i>davon Automobili Lamborghini S.p.A.</i>	<i>1.784</i>	<i>1.586</i>
<i>davon Ducati Motor Holding S.p.A.</i>	<i>1.374</i>	<i>1.372</i>
Beschäftigte Arbeitnehmer	87.963	88.506
Auszubildende	2.414	2.368
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	90.376	90.874
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	443	445
Belegschaft Audi Konzern	90.819	91.319

1) Davon befanden sich 1.868 (1.661) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit.

Die Belegschaft des Audi Konzerns hat sich im ersten Halbjahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr auf durchschnittlich 90.819 (91.319) Mitarbeiter leicht reduziert. Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf der Entkonsolidierung von Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften, die zum 1. Januar 2019 in die Managementverantwortung der Volkswagen AG, Wolfsburg, übertragen wurden. Im Vorjahreszeitraum waren im Durchschnitt noch 1.320 Beschäftigte bei den betroffenen Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften erfasst. Wie geplant verringerte sich die Mitarbeiteranzahl bei der Audi México S.A. de C.V., San José Chiapa (Mexiko), nach erfolgreichem Hochlauf des Werks in den letzten beiden Jahren. Der Belegschaftsaufbau in den anderen Gesellschaften des Audi Konzerns begründet sich

durch die Einstellung von Experten für strategische Zukunftsfelder wie Elektromobilität und Digitalisierung sowie durch die Ausweitung unseres Modellportfolios.

Wir wollen den Wandel der Automobilbranche mitgestalten und uns mit unserem Audi Transformationsplan fit für die Zukunft machen. Das erfordert Flexibilität, um auch zukünftig wirtschaftlich zu bleiben. Daher überprüfen wir aktuell unsere Prozesse und Strukturen, schaffen neue Modelle der Zusammenarbeit und entwickeln neue Arbeitsformen. Mit der Arbeitnehmervertretung wollen wir über den gemeinsamen Pakt „Audi.Zukunft“ verhandeln und streben eine Vereinbarung zu den wichtigsten Eckpfeilern im Herbst 2019 an. Unter Berücksichtigung des zukünftigen Produktportfolios, der langfristigen Volumenplanung und der daraus abgeleiteten Werkbelegung liegt der Fokus dabei auf der Sicherstellung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens. Hierzu gehören die Anpassung der strategischen Kapazität unserer Werke und die Überprüfung der Beschäftigungsstrukturen entlang der demografischen Entwicklung. Zudem gehen veränderte Kundenanforderungen einher mit dem Bedarf einer erhöhten Flexibilität unseres Produktionsnetzwerks und der Schichtfahrweisen. Ein weiterer Schwerpunkt liegt zum Beispiel auf der Betrachtung von außertariflichen Komponenten sowie der Qualifizierung unserer Mitarbeiter im Hinblick auf Zukunftsaufgaben. Darüber hinaus werden bei Audi im Jahr 2019 erneut mehr als 800 junge Menschen ihre Ausbildung starten. Als Basis für unsere Zusammenarbeit gelten die Volkswagen Konzerngrundsätze. Ziel ist eine Unternehmenskultur im Sinne dieser Grundsätze und unseres Kodex der Zusammenarbeit.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

/ PROGNOSEBERICHT

Auf Basis aktueller Einschätzungen rechnet der Audi Konzern für das Gesamtjahr 2019 unverändert mit einem leicht abgeschwächten Wachstum der Weltwirtschaft. Sowohl für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch für die Schwellenländer gehen wir von einer geringeren konjunkturellen Dynamik als im Jahr 2018 aus. Der Audi Konzern erwartet, dass die höchsten Zuwächse des BIP nach wie vor in der Region Asien-Pazifik erreicht werden. Allerdings stellen geopolitische Spannungen und Konflikte, strukturelle Defizite einzelner Länder sowie Turbulenzen auf den Finanzmärkten und zunehmende Handelsstreitigkeiten weiterhin mögliche Störfaktoren im Hinblick auf das weltweite Wirtschaftswachstum dar.

Der Audi Konzern erwartet für das Jahr 2019 eine uneinheitliche Entwicklung der Automobilnachfrage in den einzelnen Regionen. Insgesamt gehen wir nun davon aus, dass die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich leicht unter dem Wert des Jahres 2018 liegen dürfte. Auch für Westeuropa rechnen wir jetzt mit Neuzulassungen leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Weiter steigende Neuzulassungen erwarten wir in der Region Zentral- und Osteuropa. In Nordamerikas größtem Absatzmarkt, den USA, dürften die Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen unter dem Vorjahresniveau liegen. Im Unterschied dazu sollte die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Südamerika im Bereich des Vorjahres liegen. Für die Region Asien-Pazifik rechnen wir aktuell

mit Neuzulassungen leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Sowohl der chinesische als auch der japanische Automobilmarkt dürften sich dabei nach aktueller Einschätzung rückläufig entwickeln.

Bei den etablierten Motorradmärkten im Hubraumsegment von über 500 ccm gehen wir im Prognosezeitraum von einer Nachfrageentwicklung auf dem Niveau des Vorjahres aus.

Die Prognose der Spitzenkennzahlen für das Gesamtjahr 2019, die im Geschäftsbericht 2018 auf den Seiten 137 f. ausführlich erläutert ist, hat – bei erfolgreicher Umsetzung der nächsten Stufe des Audi Transformationsplans – grundsätzlich weiterhin Bestand. Dabei sind die Auswirkungen aus der Entkonsolidierung von Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften bereits berücksichtigt. Allerdings rechnen wir gegenwärtig aufgrund verstärkter Entwicklungsaktivitäten mit einer Forschungs- und Entwicklungskostenquote moderat über dem strategischen Zielkorridor von 6,5 bis 7,0 Prozent. Im Geschäftsbericht 2018 waren wir noch von einer Forschungs- und Entwicklungskostenquote leicht oberhalb des Korridors von 6,5 bis 7,0 Prozent ausgegangen. Für die Sachinvestitionsquote gehen wir hingegen bei verstärkter Investitionsdisziplin nunmehr von einem Wert leicht unterhalb des strategischen Zielkorridors von 5,5 bis 6,0 Prozent aus. Im Geschäftsbericht 2018 waren wir noch von einer Sachinvestitionsquote innerhalb des Korridors von 5,5 bis 6,0 Prozent ausgegangen.

Die Werte für Kraftstoff- /Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 21.



Audi A4 Avant

/ RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Zentrale Aufgabe des Risiko- und Chancenmanagements ist es, Risiken systematisch transparent zu machen, deren Beherrschbarkeit zu verbessern, aber auch Impulse zur Chancengenerierung oder -nutzung zu erzeugen. Dabei steht die Wertsteigerung des Unternehmens im Vordergrund.

Die Funktion des Risiko- und Chancenmanagementsystems sowie die Chancen und Risiken, denen der Audi Konzern unterliegt, sind im Geschäftsbericht 2018 auf den Seiten 140 bis 152 ausführlich dargestellt. Darin enthalten sind die auch grundsätzlich weiterhin gültigen Aussagen bezüglich der Risikosituation für das Geschäftsjahr 2019.

Durch die aktuellen internationalen Handelsstreitigkeiten besteht weiterhin das Risiko der Erhebung von Zöllen auf Fahrzeugimporte mit entsprechenden Auswirkungen auf unser Auslieferungsvolumen und unsere finanziellen Kennzahlen. Zudem kann es aufgrund der aktuell bestehenden Handelssanktionen zwischen den USA und China auch zu negativen Auswirkungen auf unsere Lieferkette kommen. Durch eine laufende Überwachung mittels einer Taskforce sowie die Prüfung der Möglichkeiten zur Anpassung bei einzelnen Komponenten wird diesem Risiko entgegengewirkt.

Zudem besteht im Zusammenhang mit möglichen Veränderungen bei der strategischen Ausrichtung des Unternehmens, zum Beispiel in China, ein grundsätzliches Risiko der Marktversorgung durch unser globales Händlernetz. Daraus könnten Volumen- und Ergebnisrisiken resultieren. Die Risikosteuerung erfolgt über einen laufenden Austausch mit unseren Partnern und eine regelmäßige Berichterstattung an das Topmanagement.

Im Rechtsstreit um verbraucherenschutzrechtliche Ansprüche, die der Attorney General des Bundesstaates New Mexico gegen die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, geltend macht, hat ein Gericht des Bundesstaates New Mexico im März 2019 den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen und im April 2019 die von Volkswagen und Audi beantragte Zulassung von Rechtsmitteln gegen diese Entscheidung abgelehnt.

Die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc., und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, verteidigen sich weiterhin gegen die Klagen der Attorneys General bestimmter US-Bundesstaaten und Kommunen wegen angeblicher Verletzungen lokaler umweltrechtlicher Vorschriften. Im März 2019 ist die Klage des Attorney General des Bundesstaates Tennessee vom Berufungsgericht in Tennessee wegen Vorrangs des Bundesrechts

abgewiesen worden. Der Attorney General des Bundesstaates Tennessee hat davon abgesehen, weiter gegen die Klageabweisung vorzugehen, sodass die Entscheidung des Tennessee Court of Appeals rechtskräftig ist. Ebenfalls im März 2019 hat der Attorney General des Bundesstaates New Mexico seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgezogen.

Im Juni 2019 hat der U.S. District Court des Northern District von Kalifornien zwei vermeintliche Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil dem klägerischen Vortrag keine plausible Begründung der behaupteten wettbewerbswidrigen Absprachen zu entnehmen war. Das Gericht hat den Klägern Gelegenheit gegeben, überarbeitete Klageschriften einzureichen.

Im April 2019 hat die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informiert die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gibt Gelegenheit zur Stellungnahme. Volkswagen und Audi werden die Beschwerdepunkte prüfen. Der Gegenstand des Verfahrens beschränkt sich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR-Systemen und Otto-Partikelfiltern für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Volkswagen und Audi haben im Juli 2019 Einsicht in die Untersuchungsakte erhalten und bereiten die Erwiderung auf die Beschwerdepunkte der Europäischen Kommission vor. Zudem hat die chinesische Wettbewerbsbehörde im März 2019 ein Auskunftersuchen in dieser Angelegenheit an die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet. Im Zusammenhang mit den genannten Sachverhalten besteht das Risiko, dass es zu Auswirkungen auf unsere finanziellen Kennzahlen im Geschäftsjahr 2019 kommen kann.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Audi Konzerns im Geschäftsjahr 2019 in den Kapiteln „Prog-

nosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte im Kapitel „Dieselthematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2018 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der AUDI AG basierend auf den vorhandenen und ge-

wonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würde.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

20

Am 12. Juli 2019 hat die Volkswagen AG, Wolfsburg, bekanntgegeben, dass sie zusammen mit der Ford Motors Corp., Dearborn, in das auf Softwareplattformen für autonomes Fahren spezialisierte Unternehmen Argo AI, Pittsburgh, investieren wird und dies unter anderem durch die Einbringung der hundertprozentigen AUDI AG Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, erfolgen wird.

Die AUDI AG muss zuvor ihre Anteile an der Autonomous Intelligent Driving GmbH auf Volkswagen übertragen, wobei der Verkaufspreis derzeit noch nicht feststeht und insofern auch keine Aussage getroffen werden kann, ob und ggf. in welcher Höhe ein Veräußerungsgewinn entstehen wird.

Nach dem 30. Juni 2019 ergaben sich darüber hinaus keine weiteren Ereignisse von besonderer Bedeutung.

Die Werte für Kraftstoff- /Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 21.



Audi A4 allroad quattro

VERBRAUCHS- UND EMISSIONSWERTE SOWIE EFFIZIENZKLASSEN

Nachfolgend werden die Verbrauchs- und Emissionswerte sowie die Effizienzklassen der im Dokument genannten Personenkraftwagen dargestellt.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert): 20,1–2,1

Elektrofahrzeuge: Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert): 24,6–23,7

Plug-In-Hybridfahrzeuge: Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert): 19,1–17,5

Hybridgasfahrzeuge: Kraftstoffverbrauch (CNG) in kg/100 km (kombiniert): 4,1–3,5

CO₂-Emissionen in g/km (kombiniert): 464–0

Effizienzklassen: G–A+

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere

Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

DISCLAIMER

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Audi Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, 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 Audi Konzern relevanten Währungskursverhältnissen oder Rohstoffen ergeben,

wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2018 dargestellten Einschätzungen zu den Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Die Zahlen in Klammern stellen die Werte des entsprechenden Vorjahreszeitraums dar. Alle Zahlen sind jeweils für sich gerundet, was bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann.

AUDI KONZERNABSCHLUSS ZUM 30. JUNI 2019

**GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG
DES AUDI KONZERNS**

<i>in Mio. EUR</i>	Anhang	1-6/2019	1-6/2018
Umsatzerlöse	1	28.761	31.183
Herstellungskosten	2	- 24.597	- 25.963
Bruttoergebnis vom Umsatz		4.163	5.221
Vertriebskosten	3	- 1.598	- 2.128
Allgemeine Verwaltungskosten		- 331	- 341
Sonstige betriebliche Erträge	5	995	949
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	- 929	- 939
Operatives Ergebnis		2.300	2.761
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen		107	143
Zinserträge		129	128
Zinsaufwendungen		- 192	- 84
Übriges Finanzergebnis		236	263
Finanzergebnis	6	280	450
Ergebnis vor Steuern		2.580	3.211
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		- 588	- 831
Ergebnis nach Steuern		1.992	2.380
<i>davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG</i>		<i>1.950</i>	<i>2.313</i>
<i>davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter</i>		<i>42</i>	<i>67</i>
Der Volkswagen AG bei Gewinnabführung gemäß HGB-Ergebnis zustehender Ergebnisanteil		1.172	1.265
<i>in EUR</i>		1-6/2019	1-6/2018
Ergebnis je Aktie	7	45,35	53,79
Verwässertes Ergebnis je Aktie	7	45,35	53,79

GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2019	1-6/2018
Ergebnis nach Steuern	1.992	2.380
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	- 1.241	- 57
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	370	17
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	- 871	- 40
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	0	-
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste nach Steuern	- 871	- 40
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	28	45
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Währungsumrechnungsdifferenzen	- 30	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	- 3	45
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	- 3	45
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen von Cashflow-Hedges	- 144	- 419
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Fair-Value-Änderungen von Cashflow-Hedges	- 198	- 227
Cashflow-Hedges vor Steuern	- 342	- 646
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges	102	193
Cashflow-Hedges nach Steuern	- 240	- 453
Im Eigenkapital erfasste Kosten der Sicherungsbeziehung	- 295	- 125
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Kosten der Sicherungsbeziehung	167	1
Kosten der Sicherungsbeziehung vor Steuern	- 128	- 124
Latente Steuern auf Kosten der Sicherungsbeziehung	38	37
Kosten der Sicherungsbeziehung nach Steuern	- 90	- 87
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	- 3	6
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste nach Steuern	- 335	- 489
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	- 1.716	- 777
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	510	247
Sonstiges Ergebnis nach Steuern ¹⁾	- 1.206	- 529
Gesamtergebnis	786	1.851
<i>davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG</i>	<i>735</i>	<i>1.772</i>
<i>davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter</i>	<i>50</i>	<i>79</i>

1) Vom Sonstigen Ergebnis nach Steuern entfällt auf die anderen Gesellschafter aus den erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern ein Anteil von 9 (11) Mio. EUR.

BILANZ DES AUDI KONZERNS

AKTIVA in Mio. EUR	Anhang	30.6.2019	31.12.2018
Immaterielle Vermögenswerte		7.612	7.585
Sachanlagen		14.293	14.293
Vermietete Vermögenswerte		9	11
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		325	332
At-Equity-bewertete Anteile		2.678	1.627
Sonstige Beteiligungen		366	357
Aktive latente Steuern		2.828	2.319
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		5.580	5.742
Sonstige Forderungen		101	128
Langfristige Vermögenswerte	8	33.792	32.393
Vorräte	9	8.821	9.406
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		5.494	5.800
Effektive Ertragsteueransprüche		129	51
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		1.562	1.999
Sonstige Forderungen		1.009	914
Wertpapiere		5.699	5.726
Zahlungsmittel		10.510	9.309
Kurzfristige Vermögenswerte		33.223	33.205
Bilanzsumme		67.016	65.598
PASSIVA in Mio. EUR	Anhang	30.6.2019	31.12.2018
Gezeichnetes Kapital		110	110
Kapitalrücklage		12.175	12.175
Gewinnrücklagen		16.126	16.219
Übrige Rücklagen		225	569
Anteile der Aktionäre der AUDI AG		28.636	29.073
Anteile anderer Gesellschafter		676	625
Eigenkapital		29.312	29.698
Finanzverbindlichkeiten		817	319
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		458	463
Sonstige Verbindlichkeiten		1.274	1.224
Rückstellungen für Pensionen		6.481	5.194
Sonstige Rückstellungen		6.581	6.288
Effektive Ertragsteuerpflichtungen		781	792
Passive latente Steuern		331	270
Langfristige Schulden		16.722	14.549
Finanzverbindlichkeiten		171	108
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		7.732	8.565
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		4.549	4.067
Sonstige Verbindlichkeiten		3.230	2.634
Sonstige Rückstellungen		4.896	5.593
Effektive Ertragsteuerpflichtungen		404	383
Kurzfristige Schulden		20.982	21.351
Fremdkapital		37.704	35.900
Bilanzsumme		67.016	65.598

KAPITALFLUSSRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2019	1-6/2018
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	2.580	3.211
Ertragsteuerzahlungen	- 728	- 701
Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	483	418
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.466	1.287
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	4	- 12
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	- 71	21
Veränderung der Vorräte	- 418	- 1.400
Veränderung der Forderungen	- 332	- 1.496
Veränderung der Verbindlichkeiten	933	2.912
Veränderung der Rückstellungen	435	256
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	0	- 5
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	- 207	60
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	4.145	4.552
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	- 571	- 647
Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte	- 857	- 1.047
Erwerb von Tochtergesellschaften und Kapitalveränderungen ¹⁾	16	- 28
Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Kapitalveränderungen	- 69	- 367
Veräußerung von Tochtergesellschaften, Anteilen an assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Kapitalveränderungen ¹⁾	- 417	182
Sonstige zahlungswirksame Veränderungen	6	26
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	92	- 238
Veränderung der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen	652	- 724
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 1.148	- 2.842
Gewinnabführung	- 1.096	- 2.406
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	- 29	8
Leasingauszahlungen	- 47	- 4
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	- 1.172	- 2.402
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	18	- 6
Veränderung der Zahlungsmittel	1.843	- 698
Zahlungsmittel Anfangsbestand	8.550	11.255
Zahlungsmittel Endbestand	10.393	10.557

1) Darin sind unter anderem die Zahlungsmittelzugänge und Zahlungsmittelabgänge aus Erst- und Entkonsolidierungen enthalten.

<i>in Mio. EUR</i>	30.6.2019	30.6.2018
Zahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung (Bankguthaben sowie Geldanlagen mit einer Anlagedauer von höchstens 3 Monaten)	10.393	10.557
Kurzfristig fällige Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von < 3 Monaten	117	905
Zahlungsmittel laut Bilanz	10.510	11.462
Wertpapiere, ausgereichte Darlehen an Beteiligungsgesellschaften und kurzfristig fällige Termingeldanlagen mit einer Anlagedauer > 3 Monaten	11.512	10.116
Brutto-Liquidität	22.022	21.578
Kreditstand	- 988	- 647
Netto-Liquidität	21.034	20.931

EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	
			Gesetzliche und andere Gewinn- rücklagen	
Stand vor Anpassung am 1.1.2018	110	12.175	14.015	
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9 und IFRS 15	-	-	-96	
Stand 1.1.2018	110	12.175	13.919	
Ergebnis nach Steuern	-	-	2.313	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-40	
Gesamtergebnis	-	-	2.273	
Übrige Veränderungen ¹⁾	-	-	-1.265	
Stand 30.6.2018	110	12.175	14.927	
Stand 1.1.2019	110	12.175	16.219	
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.950	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-871	
Gesamtergebnis	-	-	1.079	
Übrige Veränderungen ¹⁾	-	-	-1.172	
Stand 30.6.2019	110	12.175	16.126	

1) Die übrigen Veränderungen beinhalten den der Volkswagen AG, Wolfsburg, bei Gewinnabführung gemäß HGB-Ergebnis zustehenden Ergebnisanteil.

Übrige Rücklagen					Eigenkapital		
Währungs- umrech- nungs- rücklage	Sicherungsgeschäfte		Eigen- und Fremd- kapitalinstrumente	At-Equity- bewertete Anteile	Anteil der Aktionäre der AUDI AG	Anteil anderer Gesell- schafter	Gesamt
	Rücklage für Cashflow- Hedges	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung					
-3	1.329	-	-23	81	27.685	487	28.171
-	30	15	23	-	-28	-3	-31
-3	1.359	15	-	81	27.657	483	28.140
-	-	-	-	-	2.313	67	2.380
34	-453	-87	-	6	-541	11	-529
34	-453	-87	-	6	1.772	79	1.851
-	-	-	-	-	-1.265	-	-1.265
31	906	-72	-	87	28.164	562	28.725
55	685	-211	-	41	29.073	625	29.698
-	-	-	-	-	1.950	42	1.992
-11	-240	-90	-	-3	-1.215	9	-1.206
-11	-240	-90	-	-3	735	50	786
-	-	-	-	-	-1.172	-	-1.172
44	445	-301	-	38	28.636	676	29.312

ANHANG

ALLGEMEINE ANGABEN

/ GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Die AUDI AG erstellt ihren Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) und nach den dazu erfolgten Auslegungen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC). Alle in der Europäischen Union (EU) verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) wurden beachtet. Der Konzernhalbjahresabschluss zum 30. Juni 2019 wurde nach den Maßgaben des IAS 34 erstellt und enthält gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 einen verkürzten Berichtsumfang. Die Vorjahreszahlen wurden nach denselben Grundsätzen ermittelt. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Bei der Addition kann es daher zu geringfügigen Abweichungen kommen.

/ BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Der Audi Konzern hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

// IFRS 16 – LEASINGVERHÄLTNISSE

IFRS 16 ändert die Vorschriften zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen und ersetzt den bisherigen Standard IAS 17 sowie die zugehörigen Interpretationen.

Zentrales Ziel von IFRS 16 ist die bilanzielle Erfassung aller Leasingverhältnisse. Entsprechend entfällt für Leasingnehmer die bisherige Klassifizierung in Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnisse. Stattdessen müssen diese für alle Leasingverhältnisse grundsätzlich ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in der Bilanz erfassen. Die Leasingverbindlichkeit wird im Audi Konzern nach den mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinsten ausstehenden Leasingzahlungen bemessen, während das Nutzungsrecht grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich anfänglicher direkter Kosten bewertet wird. Während der Leasinglaufzeit ist das Nutzungsrecht abzuschreiben und die Leasingverbindlichkeit unter Anwendung der Effektivzinsmethode und unter Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortzuschreiben. Anwendungserleichterungen bestehen nach IFRS 16 für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse. Diese nimmt der Audi Konzern in Anspruch und setzt daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit

an. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden unverändert als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Im Zeitpunkt der Erstanwendung wurden Leasingverträge, deren Leasinglaufzeit vor dem 1. Januar 2020 endet, unabhängig von dem Startdatum des Leasingvertrags als kurzfristige Leasingverhältnisse klassifiziert. Darüber hinaus wurde im Zeitpunkt der Erstanwendung für bestehende Verträge keine Neubeurteilung dahingehend vorgenommen, ob diese nach den Kriterien des IFRS 16 ein Leasingverhältnis enthalten oder nicht. Stattdessen werden bestehende Verträge, die bereits unter IAS 17 beziehungsweise IFRIC 4 als Leasingverhältnis eingestuft waren auch weiterhin als Leasingverhältnis klassifiziert. Bestehende Verträge, die unter IAS 17 beziehungsweise IFRIC 4 nicht als Leasingverhältnis eingestuft waren, werden auch weiterhin nicht als Leasingverhältnis behandelt.

Die Leasinggeberbilanzierung entspricht im Wesentlichen den ehemaligen Vorschriften des IAS 17. Leasinggeber müssen auch weiterhin auf Grundlage der Verteilung der Chancen und Risiken aus dem Vermögenswert eine Klassifizierung in Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnisse vornehmen.

Der Audi Konzern bilanziert erstmalig zum 1. Januar 2019 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode Leasingverhältnisse nach den Vorgaben des IFRS 16. Die Vorjahresperioden wurden nicht angepasst. Die Leasingverbindlichkeit ist nach dieser Methodik zum Umstellungszeitpunkt mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen anzusetzen. Der Barwertermittlung liegen dabei Grenzfremdkapitalzinssätze vom 1. Januar 2019 zu Grunde. Der gewichtete durchschnittliche Zinssatz betrug im Audi Konzern 3,2 Prozent.

Vereinfachend werden die Nutzungsrechte mit dem Betrag der jeweiligen Leasingverbindlichkeit – bereinigt um im Voraus geleistete oder abgegrenzte Leasingzahlungen – bilanziert. Unter Anwendung der Ausnahmeregelung wird das Nutzungsrecht um diejenigen Beträge korrigiert, die zum 31. Dezember 2018 als Rückstellungen für belastende Operating-Leasingverträge in der Bilanz angesetzt waren. Auf eine Wertminderungsprüfung der Nutzungsrechte im Zeitpunkt der Erstanwendung wurde in diesem Zusammenhang verzichtet. Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären,

wenn sie im Eigentum des Audi Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den langfristigen Vermögenswerten, im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen, ausgewiesen.

Zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 am 1. Januar 2019 ergaben sich hinsichtlich Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten folgende Effekte:

- > Es wurden Nutzungsrechte in Höhe von insgesamt 796 Mio. EUR erfasst (davon 585 Mio. EUR in den Sachanlagen und 211 Mio. EUR in den Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien). Aktivierte Vorauszahlungen, abgegrenzte Schulden und Rückstellungen für belastende Operating-Leasingverträge wurden mit den Nutzungsrechten verrechnet. Von den angesetzten Nutzungsrechten waren zum 31. Dezember 2018 bereits 264 Mio. EUR im Rahmen von Finanzierungs-Leasingverhältnissen bilanziell erfasst.
- > Leasingverbindlichkeiten wurden in Höhe von 832 Mio. EUR passiviert und unter den lang- und kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen. Von den angesetzten Leasingverbindlichkeiten waren zum 31. Dezember 2018 bereits 298 Mio. EUR im Rahmen von Finanzierungs-Leasingverhältnissen bilanziell erfasst.
- > Im Eigenkapital ergaben sich keine Effekte aus der Erstanwendung.

Die Differenz zwischen den mit dem Grenzfremdkapitalzinsatz zum 31. Dezember 2018 diskontierten erwarteten Auszahlungen für Operating-Leasingverhältnisse in Höhe von 621 Mio. EUR und den in der Eröffnungsbilanz erfassten Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 832 Mio. EUR ergibt sich im Wesentlichen aus der Berücksichtigung bereits bestehender Finanzierungs-Leasingverhältnisse und einer Neueinschätzung der erwarteten Leasingzahlungen, etwa aufgrund der Aktivierung bestimmter variabler Leasingzahlungen. Auch wurden die bei der Passivierung berücksichtigten Leasinglaufzeiten nach den Vorgaben des IFRS 16 neu beurteilt. Dabei wurden hinreichend sichere Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen bei der Bestimmung der zu aktivierenden Leasingzahlungen berücksichtigt. Daneben sind Leasingzahlungen für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse nicht in den Leasingverbindlichkeiten der Eröffnungsbilanz enthalten.

Im Gegensatz zur bisherigen Vorgehensweise, nach der Aufwendungen für Operating-Leasingverhältnisse vollständig im Operativen Ergebnis gezeigt wurden, werden nach IFRS 16 nur noch die Abschreibungen auf die Nutzungsrechte dem Operativen Ergebnis zugerechnet. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Dadurch kommt es im ersten Halbjahr 2019

zu einer Entlastung im Operativen Ergebnis in Höhe von 10 Mio. EUR.

Durch die geänderte Erfassung von Aufwendungen aus Operating-Leasingverhältnissen in der Kapitalflussrechnung ergibt sich im ersten Halbjahr 2019 eine Verbesserung des Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit und des Netto-Cashflow in Höhe von 43 Mio. EUR. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit verringert sich entsprechend. Der aus der Änderung der Bilanzierungsregeln resultierende Anstieg der Finanzschulden wirkt sich zum 30. Juni 2019 mit 586 Mio. EUR negativ auf die Netto-Liquidität des Audi Konzerns aus.

Neben den zuvor beschriebenen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns werden sich zum Geschäftsjahresende, gegenüber dieser verkürzten Zwischenberichterstattung zum Halbjahr, deutlich umfangreichere Anhangangaben ergeben.

/ SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Halbjahresfinanzbericht wurde für Pensionsrückstellungen im Inland ein Abzinsungssatz von 1,2 (31. Dezember 2018: 2,0) Prozent verwendet.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für die Zwischenberichtsperiode erfolgt gemäß IAS 34 auf Basis des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Im Übrigen wurden in der verkürzten Darstellung des Konzernabschlusses für das erste Halbjahr 2019 grundsätzlich die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angewendet wie im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2018. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden kann dem Geschäftsbericht 2018 entnommen werden. Die Erläuterungen zu den vom IASB verabschiedeten neuen bzw. geänderten Rechnungslegungsnormen, die noch nicht anzuwenden sind, können dem entsprechenden Punkt des Geschäftsberichts 2018 entnommen werden. Dieser ist im Internet abrufbar unter www.audi.com/geschaeftsbericht.

/ KONSOLIDIERUNGSKREIS

In den Konzernabschluss werden neben der AUDI AG alle wesentlichen in- und ausländischen Gesellschaften bzw. strukturierten Einheiten einbezogen, bei denen die AUDI AG unmittelbar oder mittelbar die Entscheidungsmacht über die relevanten Aktivitäten hat, um daraus die eigenen variablen Rückflüsse zu steuern.

Seit dem 1. Januar 2019 sind die Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul, Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai, Audi Volkswagen Taiwan Co., Ltd., Taipeh, und Volkswagen Group Italia S.p.A., Verona, nicht mehr vollkonsolidiert, sondern werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Hintergrund sind Verträge, die im Dezember 2018 mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, unterzeichnet wurden und die es der Volkswagen AG mit Wirkung zum 1. Januar 2019 uneingeschränkt erlauben, die für die Finanz- und Geschäftspolitik relevanten Organe bei den genannten Gesellschaften zu besetzen. Ein beherrschender Einfluss durch die AUDI AG ist infolgedessen nicht mehr möglich. Die Gesellschaften wurden daraufhin entkonsolidiert. Aufgrund einer nach wie vor bestehenden Vertretung in den relevanten Organen sowie wesentlicher Geschäftsbeziehungen hat die AUDI AG die Möglichkeit, einen maßgeblichen Einfluss auszuüben. Da weiterhin 100 Prozent der Anteile an den Vertriebsgesellschaften gehalten werden, erfolgt auf dieser Basis ab dem 1. Januar 2019 eine Bilanzierung nach der Equity-Methode. Durch den Verlust der Beherrschung ergibt sich ein einmaliger positiver Effekt in Höhe von 54 Mio. Euro auf das Sonstige betriebliche Ergebnis. In diesem Betrag enthalten sind Realisierungen von bisher eliminierten Zwischengewinnen auf Vorräte in Höhe von 24 Mio. Euro. Diese werden im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode auf die verbleibenden 100 Prozent der Anteile im Finanzergebnis in gleicher Höhe eliminiert, so dass sich im Ergebnis vor Steuern insgesamt ein positiver Effekt von 30 Mio. Euro ergibt.

In den jeweiligen Erläuterungen zu den Abschlussposten werden die wesentlichen Effekte des geänderten Konsolidierungskreises auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns dargestellt.

Des Weiteren hat sich der Konsolidierungskreis um die Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, erweitert. Aus der Erstkonsolidierung dieser Gesellschaft ergaben sich keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns. Darüber hinaus gab es keine Veränderungen des Konsolidierungskreises.

/ BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Im Januar 2019 wurde bei der There Holding B.V., Rijswijk, eine Kapitalerhöhung vorgenommen, an der Audi teilgenommen hat. Die At-Equity-bewerteten Anteile an der There Holding B.V. erhöhten sich dadurch um 69 Mio. EUR und die Beteiligungsquote beträgt nun rund 29,7 Prozent.

Darüber hinaus ist der Audi Konzern seit dem 22. Juni 2018 mit 1 Prozent an der SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, einem chinesischen Unternehmen, das Automobile entwickelt, produziert und vertreibt, beteiligt. Der Audi Konzern ist aufgrund eines Organbesetzungsrechts in der Lage, einen maßgeblichen Einfluss auszuüben. Daher wird die SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd. nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Der Kaufpreis für den 1-prozentigen Anteil an der SAIC Volkswagen Automotive Company, Ltd., den Audi von der Volkswagen AG, Wolfsburg, erworben hat, betrug 328 Mio. EUR. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis und dem identifizierten Nettovermögen wurde vollständig dem Goodwill zugeordnet und beträgt 291 Mio. EUR.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

1 / UMSATZERLÖSE

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2019	1-6/2018
Marke Audi	20.517	20.230
Marke Lamborghini	978	557
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	9	2.575
Motoren, Aggregate und Teilleieferungen	4.154	4.264
Sonstiges Automobilgeschäft	2.562	2.669
Effekte aus Sicherungsgeschäften	106	440
Automobile	28.325	30.735
Marke Ducati	435	448
Motorräder	435	448
Umsatzerlöse	28.761	31.183

Der Rückgang der Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen sonstiger Marken des Volkswagen Konzerns ist durch die Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften begründet. Die Umsätze aus dem sonstigen Automobilgeschäft enthalten im Wesentlichen Erlöse aus dem Originalteilgeschäft und aus langfristigen Entwicklungs- und Werkzeugbauaufträgen.

2 / HERSTELLUNGSKOSTEN

In den Herstellungskosten von 24.597 (25.963) Mio. EUR sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Kosten und die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Die gesunkenen Herstellungskosten sind im Wesentlichen auf die Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften

zurückzuführen. Im ersten Halbjahr 2019 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 59 (29) Mio. EUR auf Sachanlagen vorgenommen.

3 / VERTRIEBSKOSTEN

Die Vertriebskosten in Höhe von 1.598 (2.128) Mio. EUR umfassen im Wesentlichen die Personal- und Sachkosten für Marketing und Verkaufsförderung, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit und Ausgangsfrachten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs. Der Rückgang ist vor allem auf die Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften zurückzuführen.

4 / FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWAND

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2019	1-6/2018
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	2.214	2.020
<i>davon aktivierte Entwicklungskosten</i>	<i>571</i>	<i>647</i>
Aktivierungsquote	25,8 %	32,0 %
Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	483	418
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.126	1.790

5 / SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von 66 (10) Mio. EUR enthält unter anderem Aufwendungen für Prozesskosten und Erträge und Aufwendungen aus derivativen Finanzinstrumenten sowie aus Weiterberechnungen.

6 / FINANZERGEBNIS

Das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen beträgt 107 (143) Mio. EUR und ergibt sich im Wesentlichen aus der At-Equity-Bewertung der Anteile an der Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin, in Höhe von 103 (87) Mio. EUR und der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, in Höhe von 92 (92) Mio. EUR.

Zudem sind darin nun die anteiligen Ergebnisse nach Steuern der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften enthalten.

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 192 (84) Mio. EUR resultieren im Wesentlichen aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Im Übrigen Finanzergebnis in Höhe von 236 (263) Mio. EUR sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften und Wertpapieren ausgewiesen. Darüber hinaus beinhaltet das Übrige Finanzergebnis einen zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarten finanziellen Ausgleich bezüglich der von der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., und der SAIC Volkswagen Automot-

ive Company Ltd., Shanghai, erzielten wirtschaftlichen Leistung der jeweiligen Marken in Höhe von 169 (147) Mio. EUR. Im Vorjahr waren außerdem Dividendenerträge aus dem als zur Veräußerung verfügbar klassifizierten Teil der Beteiligung an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., in Höhe von 162 Mio. EUR enthalten.

7 / ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der AUDI AG durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Berichtszeitraums im Umlauf befindlichen Aktien. Bei der AUDI AG entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie, da weder zum 30. Juni 2019 noch zum 30. Juni 2018 potenzielle Aktien ausstanden.

	1-6/2019	1-6/2018
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	1.950	2.313
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	43.000.000	43.000.000
Ergebnis je Aktie in EUR	45,35	53,79

8 / LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

in Mio. EUR	Nettobuchwert 1.1.2019 ¹⁾	Änderungen Konsolidierungskreis	Zugänge	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen/ Zuschreibungen	Nettobuchwert 30.6.2019
Immaterielle Vermögenswerte	7.585	- 10	588	- 2	554	7.612
Sachanlagen	14.826	- 73	936	3	1.393	14.293

1) Der Anfangsbestand der Sachanlagen wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 16).

9 / VORRÄTE

in Mio. EUR	30.6.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	999	909
Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	923	942
Fertige Erzeugnisse und Waren ¹⁾	5.452	6.468
Kurzfristiges Vermietvermögen	1.446	1.087
Vorräte	8.821	9.406

1) Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften zurückzuführen.

10 / ANGABEN ZUM FAIR VALUE

Die Prinzipien und Methoden zur Fair-Value-Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen können den entsprechenden Kapiteln des Geschäftsberichts 2018 entnommen werden.

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 zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder durch die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle ermittelt.

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht nach den Regelungen des Hedge Accounting bilan-

ziert werden. Hierzu zählen im Wesentlichen Devisen- und Warentermingeschäfte sowie finanzielle Vermögenswerte, die im Rahmen des Wertpapierspezialfonds gehalten werden.

Zu den erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten zählen im Wesentlichen Beteiligungen, bei denen es sich nicht um Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen handelt. Fair-Value-Änderungen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern im Eigenkapital erfasst.

Die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen werden in Abhängigkeit des zugrunde liegenden Grundgeschäfts entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum Fair Value bewertet.

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen.

Die Durchführung der Fair-Value-Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufen 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben durchgeführt.

10.1 / BUCHWERTE DER FINANZINSTRUMENTE

Die nachfolgenden Angaben enthalten nur Finanzinstrumente und Vermögenswerte bzw. Schulden, die nach IFRS 9 zu bewerten sind. Ein Abgleich mit der Bilanz ist daher nur eingeschränkt möglich.

Der Fair Value von den zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinsses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

in Mio. EUR	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Erfolgsneutral zum Fair Value bewertet	Derivate in Sicherungsbeziehungen	Keiner Kategorie zugeordnet	Buchwert gemäß Bilanz zum 30.6.2019
	Buchwert	Fair Value					
Sonstige Beteiligungen	-	-	-	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.317	5.523	71	-	171	21	5.580
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	5.317	5.523	71	1	171	21	5.580
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.120	5.120	213	-	-	161	5.494
Effektive Ertragsteueransprüche	63	63	-	-	-	-	63
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.092	1.092	249	-	216	4	1.562
Wertpapiere	-	-	5.699	-	-	-	5.699
Zahlungsmittel	10.510	10.510	-	-	-	-	10.510
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	16.786	16.786	6.161	-	216	165	23.328
Finanzielle Vermögenswerte	22.103	22.309	6.232	1	387	186	28.908
Finanzverbindlichkeiten	35	35	-	-	-	782	817
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6	6	372	-	80	-	458
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	775	775	-	-	-	-	775
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	815	815	372	-	80	782	2.049
Finanzverbindlichkeiten	66	66	-	-	-	105	171
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.732	7.732	-	-	-	-	7.732
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.986	3.986	350	-	213	-	4.549
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	115	115	-	-	-	-	115
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	11.899	11.899	350	-	213	105	12.567
Finanzielle Verbindlichkeiten	12.714	12.714	722	-	294	886	14.616

in Mio. EUR	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Erfolgsneutral zum Fair Value bewertet	Derivate in Sicherungsbeziehungen	Keiner Kategorie zugeordnet	Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2018
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	Buchwert	Buchwert	
Sonstige Beteiligungen	-	-	-	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.296	5.675	48	-	379	20	5.742
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	5.296	5.675	48	1	379	20	5.743
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.630	5.630	1	-	-	169	5.800
Effektive Ertragsteueransprüche	2	2	-	-	-	-	2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.418	1.418	225	-	352	4	1.999
Wertpapiere	-	-	5.726	-	-	-	5.726
Zahlungsmittel	9.309	9.309	-	-	-	-	9.309
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	16.359	16.359	5.953	-	352	173	22.836
Finanzielle Vermögenswerte	21.654	22.034	6.000	1	732	193	28.580
Finanzverbindlichkeiten	30	30	-	-	-	289	319
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	7	7	399	-	57	-	463
Effektive Ertragsteuerpflichtungen	786	786	-	-	-	-	786
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	823	823	399	-	57	289	1.567
Finanzverbindlichkeiten	86	86	-	-	-	23	108
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.565	8.565	-	-	-	-	8.565
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.563	3.563	333	-	171	-	4.067
Effektive Ertragsteuerpflichtungen	277	277	-	-	-	-	277
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	12.491	12.491	333	-	171	23	13.018
Finanzielle Verbindlichkeiten	13.314	13.314	732	-	228	311	14.585

Die Leasingforderungen haben zum 30. Juni 2019 einen Buchwert in Höhe von 25 (23) Mio. EUR. Der Fair Value wird aus Wesentlichkeitsgründen dem Buchwert gleichgesetzt. Die Leasingverbindlichkeiten haben einen Buchwert in Höhe von 886 (311) Mio. EUR und einen Fair Value in Höhe von 911 (336) Mio. EUR. Der Anstieg der Leasingverbindlichkeiten

ist im Wesentlichen durch die erstmalige Anwendung des IFRS 16 begründet.

Bei den effektiven Ertragsteueransprüchen und Ertragsteuerpflichtungen handelt es sich um Forderungen und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Steuerumlagen.

10.2 / ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZINSTRUMENTE

<i>in Mio. EUR</i>	30.6.2019			
	Buchwert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Sonstige Beteiligungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	242	-	229	13
Zum Fair Value bewertete langfristige finanzielle Vermögenswerte	243	-	229	14
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	213	-	-	213
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	465	-	464	1
Wertpapiere	5.699	5.699	-	-
Zum Fair Value bewertete kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	6.377	5.699	464	214
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	6.620	5.699	693	228
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	452	-	127	326
Zum Fair Value bewertete langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	452	-	127	326
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	563	-	316	248
Zum Fair Value bewertete kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	563	-	316	248
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	1.016	-	442	573

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2018			
	Buchwert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Sonstige Beteiligungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	427	-	425	2
Zum Fair Value bewertete langfristige finanzielle Vermögenswerte	428	-	425	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	578	-	576	1
Wertpapiere	5.726	5.726	-	-
Zum Fair Value bewertete kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	6.305	5.726	576	3
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	6.733	5.726	1.001	5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	456	-	83	372
Zum Fair Value bewertete langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	456	-	83	372
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	504	-	251	253
Zum Fair Value bewertete kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	504	-	251	253
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	960	-	335	625

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. Fair Values der Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise 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 Audi Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt für die jeweiligen Rohstoffe auf der Basis von beobachtbaren Inputfaktoren, welche über Preisseviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren wird in Stufe 3

das Restwertsicherungsmodell ausgewiesen, dessen Bewertung auf der Basis von Inputfaktoren (modellbezogene Gebrauchtwagenrestwerte) erfolgt, die nicht auf aktiven Märkten beobachtbar sind, sondern von verschiedenen, unabhängigen Institutionen prognostiziert werden. Außerdem sind bestimmte Forderungen, die entsprechend dem Geschäftsmodell zum Fair Value zu bewerten sind, der Stufe 3 zugeordnet.

// ÜBERLEITUNGSRECHNUNG DER ZUM FAIR VALUE NACH STUFE 3 BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

36

<i>in Mio. EUR</i>	2019	2018
Positive Fair Values von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum 1.1.	5	17
Währungsänderungen	0	-
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	+ 14	- 3
Zugänge	212	147
Abgänge	0	-
Realisierungen	0	- 1
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	- 2	- 5
Positive Fair Values von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum 30.6.	228	154
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne (+)/Verluste (-) von Finanzinstrumenten der Stufe 3, die zum 30.6. noch im Bestand sind	+ 14	- 3

<i>in Mio. EUR</i>	2019	2018
Negative Fair Values von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum 1.1.	625	573
Währungsänderungen	-	-
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne (-)/Verluste (+)	+ 36	+ 137
Realisierungen	- 76	- 49
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	- 11	- 1
Negative Fair Values von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum 30.6.	573	661
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne (-)/Verluste (+) von Finanzinstrumenten der Stufe 3, die zum 30.6. noch im Bestand sind	+ 36	+ 137

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

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalysen wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Steuern und das Eigenkapital dargestellt. Wenn die Rohstoffpreise der Warentermingeschäfte, die der Stufe 3 zugeordnet sind, zum 30. Juni 2019 um 10 Prozent höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 20 (5) Mio. EUR höher (niedriger) ausgefallen. Auf das

Eigenkapital würden sich im aktuellen Jahr, wie auch im Vorjahr, durch Preisveränderungen keine Auswirkungen ergeben.

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Audi 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 Steuern quantifiziert. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2019 um 10 Prozent höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 263 (260) Mio. EUR höher (niedriger) ausgefallen.

11 / EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 53 Mio. EUR auf 62 Mio. EUR erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus möglichen Verpflichtungen aufgrund von Gesetzesänderungen im Energierecht.

Darüber hinaus haben sich die Einschätzungen zu den Eventualverbindlichkeiten gegenüber dem 31. Dezember 2018 nicht wesentlich geändert. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen zu den Eventualverbindlichkeiten im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2018 verwiesen.

12 / RECHTSSTREITIGKEITEN

12.1 / DIESELTHEMATIK

Im Rechtsstreit um verbraucherschutzrechtliche Ansprüche, die der Attorney General des Bundesstaates New Mexico gegen die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, geltend macht, hat ein Gericht des Bundesstaates New Mexico im März 2019 den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen und im April 2019 die von Volkswagen und Audi beantragte Zulassung von Rechtsmitteln gegen diese Entscheidung abgelehnt.

Die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc., und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, verteidigen sich weiterhin gegen die Klagen der Attorneys General bestimmter US-Bundesstaaten und Kommunen wegen angeblicher Verletzungen lokaler umweltrechtlicher Vorschriften. Im März 2019 ist die Klage des Attorney General des Bundesstaates Tennessee vom Berufungsgericht in Tennessee wegen Vorrangs des Bundesrechts abgewiesen worden. Der Attorney General des Bundesstaates Tennessee hat davon abgesehen, weiter gegen die Klageabweisung vorzugehen, sodass die Entscheidung des Tennessee Court of Appeals rechtskräftig ist. Ebenfalls im März 2019 hat der Attorney General des Bundesstaates New Mexico seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgezogen.

12.2 / WEITERE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im Juni 2019 hat der U.S. District Court des Northern District von Kalifornien zwei vermeintliche Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise

deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil dem klägerischen Vortrag keine plausible Begründung der behaupteten wettbewerbswidrigen Absprachen zu entnehmen war. Das Gericht hat den Klägern Gelegenheit gegeben, überarbeitete Klageschriften einzureichen.

Im April 2019 hat die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informiert die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gibt Gelegenheit zur Stellungnahme. Volkswagen und Audi werden die Beschwerdepunkte prüfen. Der Gegenstand des Verfahrens beschränkt sich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR-Systemen und Otto-Partikelfiltern für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Volkswagen und Audi haben im Juli 2019 Einsicht in die Untersuchungsakte erhalten und bereiten die Erwiderung auf die Beschwerdepunkte der Europäischen Kommission vor. Zudem hat die chinesische Wettbewerbsbehörde im März 2019 ein Auskunftsersuchen in dieser Angelegenheit an die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet.

Im Zusammenhang mit den genannten Sachverhalten besteht das Risiko, dass es zu Auswirkungen auf die finanziellen Kennzahlen des Audi Konzerns im Geschäftsjahr 2019 kommen kann.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter dem Punkt „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ des Zwischenlageberichts verwiesen. Darüber hinaus haben sich im Hinblick auf Rechtsstreitigkeiten im Vergleich zum 31. Dezember 2018 keine wesentlichen Veränderungen ergeben. Insbesondere liegen dem Vorstand der AUDI AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würde.

13 / SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum 31. Dezember 2018 von 4.758 Mio. EUR auf 4.125 Mio. EUR gesunken. Die Verringerung resultiert im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 (siehe Erläuterungen zu IFRS 16).

14 / LEISTUNGEN AUF BASIS VON PERFORMANCE SHARES (AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG)

Der Aufsichtsrat der AUDI AG beschloss Ende des Jahres 2018, das Vorstandsvergütungssystem mit Wirkung zum 1. Januar 2019 anzupassen. Die Zustimmung der Vorstandsmitglieder zum Wechsel in das neue Vergütungssystem steht nach wie vor aus. Weiterführende Informationen zur aktienbasierten Vergütung können den entsprechenden Kapiteln des Geschäftsberichts 2018 entnommen werden.

15 / BEZIEHUNGEN ZU NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

in Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	1-6/2019	1-6/2018	1-6/2019	1-6/2018
Volkswagen AG	3.310	3.456	1.296	3.493
Nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und sonstige Beteiligungen der Volkswagen AG	7.891	8.160	3.777	4.448
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie deren Tochterunternehmen	5.679	4.327	277	202
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen der AUDI AG	42	25	69	63

Alle Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gemäß IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

An das Land Niedersachsen und Unternehmen, an denen das Land Niedersachsen mehrheitlich beteiligt ist, wurden im

ersten Halbjahr 2019 Lieferungen und Leistungen in einem Gesamtwert von 178 (187) Tsd. EUR erbracht.

Die an die Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats der AUDI AG bzw. der Volkswagen AG, Wolfsburg, im ersten Halbjahr 2019 erbrachten Lieferungen und Leistungen lagen bei 9 (43) Tsd. EUR.

in Mio. EUR	Forderungen gegen		Verpflichtungen gegenüber	
	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018
Volkswagen AG	6.934	7.595	3.978	4.224
Nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und sonstige Beteiligungen der Volkswagen AG	2.020	2.769	6.590	8.789
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie deren Tochterunternehmen	1.492	998	838	775
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen der AUDI AG	136	136	62	154

Die Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen wurden in Höhe von 25 (35) Mio. EUR wertberichtigt. Darüber hinaus wurden Risikovorsorgen für Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen sowie nicht konsolidierten Tochterunternehmen aufgrund des „Expected Credit Loss Model“ des IFRS 9 in Höhe von 55 (43) Mio. EUR bilanziert. Für Forderungen gegen

über der Volkswagen AG sowie nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen der Volkswagen AG wurden Risikovorsorgen in Höhe von 78 (83) Mio. EUR bilanziert.

Von den Zahlungsmitteln gemäß Bilanz sind 9.456 (8.484) Mio. EUR bei der Volkswagen AG sowie Tochterunternehmen der Volkswagen AG außerhalb des Audi Konzerns

angelegt. Außerdem wurden im ersten Halbjahr 2019 Kapitaleinzahlungen bei nicht konsolidierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 80 (404) Mio. EUR geleistet.

16 / SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten orientiert sich gemäß IFRS 8 an der internen Unternehmenssteuerung. Entscheidungsträger beider Segmente im Hinblick auf die Verteilung der Ressourcen und die Bewertung der Ertragskraft ist der Gesamtvorstand.

Die Segmentberichterstattung folgt den wirtschaftlichen Aktivitäten des Audi Konzerns und ist in die beiden Segmente Automobile und Motorräder unterteilt. Das Segment Motorräder unterschreitet zwar die quantitativen Schwellenwerte des IFRS 8, wird hier jedoch zu Informationszwecken als gesondertes Segment angegeben.

Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf die Entwicklung, Fertigung, Montage und den Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Audi und der Marke Lamborghini sowie das Geschäft mit entsprechenden Zubehör- und Ersatzteilen.

Die Aktivitäten des Segments Motorräder beinhalten die Entwicklung, Fertigung, Montage und den Vertrieb von Motorrädern der Marke Ducati einschließlich des Zubehör- und Ersatzteilesgeschäfts.

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem

Konzernabschluss zugrunde. Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Audi Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten erfolgt in der Spalte Überleitung.

Die Definition und die Zusammensetzung des Operativen Ergebnisses sind in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns auf Seite 22 des Halbjahresfinanzberichts dargestellt. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse kann der korrespondierenden Anhangangabe auf Seite 31 entnommen werden.

Die interne Berichterstattung entspricht der externen IFRS-Berichterstattung. Darüber hinaus überwacht der Gesamtvorstand regelmäßig unter anderem die folgenden finanziellen und wirtschaftlichen Kenngrößen.

Die Operative Umsatzrendite des Audi Konzerns beträgt 8,0 (8,9) Prozent.

Das Segment Automobile verzeichnete eine Operative Umsatzrendite von 8,0 (8,8) Prozent. Das Segment Motorräder verzeichnete unter Berücksichtigung von zusätzlichen planmäßigen Abschreibungen aufgrund der Neubewertung von Vermögenswerten und Schulden im Rahmen der damaligen Kaufpreisallokation ein Operatives Ergebnis von 44 (43) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 10,2 (9,5) Prozent. Bereinigt um diese Effekte beträgt das Operative Ergebnis 56 (54) Mio. EUR und die Operative Umsatzrendite 12,9 (12,1) Prozent.

16.1 / ÜBERLEITUNG DER SEGMENTE

in Mio. EUR

	1-6/2019			
	Automobile	Motorräder	Überleitung	Audi Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	28.325	435	-	28.761
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	-	0	0	-
Umsatzerlöse	28.325	435	0	28.761
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.256	44	-	2.300

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2018			
	Automobile	Motorräder	Überleitung	Audi Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	30.735	448	-	31.183
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	-	1	-1	-
Umsatzerlöse	30.735	449	-1	31.183
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.718	43	-	2.761

16.2 / ÜBERLEITUNG ZUM KONZERNERGEBNIS

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2019	1-6/2018
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.300	2.761
Konsolidierung	-	-
Operatives Ergebnis	2.300	2.761
Finanzergebnis	280	450
Konzernergebnis vor Steuern	2.580	3.211

16.3 / UMSATZERLÖSE NACH REGIONEN

	1-6/2019		1-6/2018	
	<i>in Mio. EUR</i>	<i>in %</i>	<i>in Mio. EUR</i>	<i>in %</i>
Deutschland	6.467	22,5	6.468	20,7
Übriges Europa	9.223	32,1	11.395	36,5
Nordamerika	6.423	22,3	5.394	17,3
Asien-Pazifik	6.186	21,5	7.103	22,8
Südamerika	193	0,7	261	0,8
Afrika	163	0,6	123	0,4
Effekte aus Sicherungsgeschäften	106	0,4	440	1,4
Umsatzerlöse	28.761	100,0	31.183	100,0

Die Umsatzerlöse nach Regionen gemäß IFRS 8.33 wurden nach Sitz der externen Kunden ermittelt.

DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG sind auf der Internetseite www.audi.com/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich.

EREIGNISSE NACH DEM HALBJAHRESSTICHTAG

Am 12. Juli 2019 hat die Volkswagen AG, Wolfsburg, bekanntgegeben, dass sie zusammen mit der Ford Motors Corp., Dearborn, in das auf Softwareplattformen für autonomes Fahren spezialisierte Unternehmen Argo AI, Pittsburgh, investieren wird und dies unter anderem durch die Einbringung der hundertprozentigen AUDI AG Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, erfolgen wird.

Die AUDI AG muss zuvor ihre Anteile an der Autonomous Intelligent Driving GmbH auf Volkswagen übertragen, wobei

der Verkaufspreis derzeit noch nicht feststeht und insofern auch keine Aussage getroffen werden kann, ob und ggf. in welcher Höhe ein Veräußerungsgewinn entstehen wird.

Nach dem 30. Juni 2019 ergaben sich darüber hinaus keine weiteren Ereignisse, über die nach IAS 10 berichtet werden muss.

„VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Halbjahresfinanzberichterstattung der Konzernhalbjahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf ein-

schließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.“

42

Ingolstadt, 23. Juli 2019

Der Vorstand



Abraham Schot



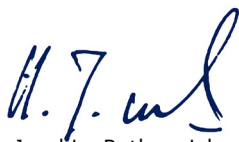
Wendelin Göbel



Peter Kössler



Dr. Bernd Martens



Hans-Joachim Rothenpieler



Alexander Seitz



Hildegard Wortmann

BESCHEINIGUNG NACH PRÜFERISCHER DURCHSICHT

An die AUDI AKTIENGESELLSCHAFT, Ingolstadt

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der AUDI AKTIENGESELLSCHAFT, Ingolstadt, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2019, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 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 des Vorstands 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 sind.

Wir verweisen auf die im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses in den Abschnitten „Dieselthematik“ sowie „Weitere Rechtsstreitigkeiten“ und im Konzern-Zwischenlagebericht im Kapitel „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrundeliegenden Ursachen, zu der Nicht-Involvierung von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft bis zur Information durch die US-Umweltschutzbehörde EPA (Environmental Protection Agency) im Herbst 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Untersuchungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder zur Dieselthematik gewonnen werden, könnten diese gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht als auch auf den Jahres- bzw. Konzernabschluss sowie auf den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2018 und die Vorjahre haben.

Die bislang gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der Vielzahl der erforderlichen technischen Lösungen sowie der mit den laufenden und erwarteten Rechts-

streitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Unsere Urteile zum verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

München, den 24. Juli 2019

—
44 PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Jürgen Schumann
Wirtschaftsprüfer

KENNZAHLEN AUDI KONZERN

		1-6/2019	1-6/2018	Veränderung in %
Produktion				
Segment Automobile	Automobile ¹⁾	920.677	1.024.753	-10,2
	Motoren	1.064.105	1.122.388	-5,2
Segment Motorräder	Motorräder	34.759	37.997	-8,5
Auslieferungen an Kunden				
Segment Automobile ²⁾	Automobile	910.759	1.099.921	-17,2
davon Marke Audi ^{2) 3)}	Automobile	906.180	949.233	-4,5
davon Marke Lamborghini	Automobile	4.553	2.327	95,7
Segment Motorräder ²⁾	Motorräder	31.716	32.289	-1,8
Marke Ducati ²⁾	Motorräder	31.716	32.289	-1,8
Belegschaft	Durchschnitt	90.819	91.319	-0,5
Umsatzerlöse	Mio. EUR	28.761	31.183	-7,8
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	2.300	2.761	-16,7
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	2.580	3.211	-19,6
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	1.992	2.380	-16,3
Operative Umsatzrendite	Prozent	8,0	8,9	
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	9,0	10,3	
Sachinvestitionsquote ⁴⁾	Prozent	3,0	3,4	
Forschungs- und Entwicklungskostenquote	Prozent	7,7	6,5	
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	4.145	4.552	-8,9
Netto-Cashflow	Mio. EUR	2.253	2.672	-15,7
		30.6.2019	31.12.2018	Veränderung in %
Bilanzsumme	Mio. EUR	67.016	65.598	2,2
Eigenkapitalquote	Prozent	43,7	45,3	

1) Darin enthalten sind 267.104 (306.438) Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), hergestellt wurden.

2) Vorperiodenwerte wurden angepasst

3) Darin enthalten sind 279.276 (282.584) ausgelieferte Audi Modelle, die von der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden.

4) Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) gemäß Kapitalflussrechnung im Verhältnis zu den Umsatzerlösen.

AUDI AG

Financial Communication / Analytics, Investor Relations

I/FU-23

Auto-Union-Straße 1

85045 Ingolstadt

Deutschland

Telefon +49 841 89-40300

Telefax +49 841 89-30900

E-Mail ir@audi.de

www.audi.de/investor-relations

Finanzpublikation erstellt mit firesys