

Audi e-tron Sportback 55 quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,7 - 20,6 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom Reifen/Räderatz sowie der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.



Audi e-tron Sportback 55 quattro – geplante Markteinführung in Europa im 2. Quartal 2020

Audi Konzern Zwischenmitteilung

1. Januar bis 31. März 2020



AUDI KONZERN VON JANUAR BIS MÄRZ 2020 – KERNBOTSCHAFTEN

- ▶ **Coronapandemie stellt gesamte Wirtschaft und auch Audi vor große Herausforderungen:**
 - Nachfragerückgang und Engpässe bei Lieferanten führten zu Produktionsstopps und Kurzarbeit an Audi Standorten
 - Coronapandemie beeinflusste auch Auslieferungsvolumen und finanzielle Performance von Audi im ersten Quartal
 - Krisenstab im Audi Konzern steuert alle Gegenmaßnahmen und plant den schrittweisen Wiederanlauf der Produktion; dabei stehen die Gesundheit der Mitarbeiter, eine Stabilisierung der Kernprozesse und eine gezielte Liquiditätssteuerung im Fokus
- ▶ **Auslieferungen Automobile der Marke Audi an Kunden** verringerten sich im Zuge der um –23,3 Prozent gesunkenen weltweiten Automobilnachfrage um **–21,1 Prozent auf 352.993 (447.247) Fahrzeuge**; dabei führten im Zusammenhang mit der Coronapandemie auch gesetzliche Maßnahmen (u.a. Schließung der Händlerbetriebe und Ausgangsbeschränkungen) zu dieser Entwicklung
- ▶ **Umsatzerlöse mit 12,5 (13,8) Mrd. EUR** marktbedingt infolge der Coronapandemie unter Vorjahr; Audi Q3 Modelle und Audi e-tron wirkten positiv
- ▶ **Operatives Ergebnis bei 15 (1.100) Mio. EUR**; wesentliche Treiber neben der negativen Marktentwicklung auch Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten, die zu erheblichen negativen Fair-Value-Bewertungen auf Rohstoffsicherungen und negativen Währungseinflüssen führten (Belastung in Q1/2020 von rund –0,5 Mrd. EUR); **Operative Umsatzrendite bei 0,1 (8,0) Prozent**
- ▶ **Netto-Cashflow von 1,0 (1,2) Mrd. EUR** weiterhin solide; Audi verfügt mit einer **Netto-Liquidität** in Höhe von **18,8 Mrd. EUR (31.3.2020)** weiterhin über eine stabile finanzielle Basis
- ▶ **Ausblick 2020 aufgrund Coronapandemie erheblich beeinflusst:**
 - Auslieferungen Automobile der Marke Audi an Kunden, Umsatzerlöse sowie Operatives Ergebnis deutlich unter Vorjahr prognostiziert
 - Netto-Cashflow unter Vorjahresniveau erwartet; Kapitalrendite (RoI) voraussichtlich unter Vorjahr sowie unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent
 - FuE-Quote unter Vorjahr prognostiziert; Sachinvestitionsquote ungefähr auf Vorjahresniveau erwartet



Audi e-tron Sportback 55 quattro – geplante Markteinführung im 2. Quartal 2020

(Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,7 - 20,6 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie der gewählten Ausstattung.)

BESONDERE EREIGNISSE

/ WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende Dezember 2019 wurden erste Fälle einer Lungenerkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf in China bekannt. Diese Erkrankung wird durch ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren (SARS-CoV-2) hervorgerufen. Weltweit stieg die Zahl der infizierten Personen im ersten Quartal 2020 immer stärker an. Um die Ausbreitung des SARS-CoV-2 zu verlangsamen und die dadurch hervorgerufene Pandemie einzudämmen, haben im Verlauf des ersten Quartals 2020 weltweit zahlreiche Regierungen Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen beispielsweise Ausgangsbeschränkungen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben.

Die Folgen der Coronapandemie stellen die gesamte Wirtschaft und auch Audi vor große Herausforderungen. Der Audi Konzern reagierte umfassend auf das Absinken der Kundennachfrage und auf Engpässe bei Lieferanten im ersten Quartal 2020. An den deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm führte dies zu Produktionsstopps und damit zur Einführung von Kurzarbeit. Ebenso kam es zu Produktionsstopps an zahlreichen ausländischen Standorten. Um die Krise aktiv zu managen, wurde ein geschäftsbereichsübergreifender Krisenstab gegründet, der seitdem alle Maßnahmen steuert und den schrittweisen Wiederanlauf der Produktion unter Sicherstellung der Gesundheit der Mitarbeiter koordiniert. Gleichzeitig liegt der Fokus darauf, die Kernprozesse stabil zu halten und die Zahlungsabflüsse zu optimieren, um somit die langfristige Handlungsfähigkeit von Audi sicherzustellen. Neben den nachfrage- und lieferkettenbedingten Produktionsstopps beeinflussten die pandemiebedingten Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten das Ergebnis des Audi Konzerns im ersten Quartal 2020 signifikant.

Im Berichtszeitraum gab es insgesamt eine Vielzahl an Auswirkungen auf den Audi Konzern, die in dieser Zwischenmitteilung näher beschrieben sind.

/ VOLKSWAGEN AG PLANT VOLLSTÄNDIGE ÜBERNAHME DER AUDI AKTIEN

Im Zuge einer Neustrukturierung von Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Volkswagen Konzern plant die Volkswagen AG, Wolfsburg, über einen aktienrechtlichen Squeeze-out ihre Beteiligung an der AUDI AG, Ingolstadt, von derzeit 99,64 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen. Zu diesem Zweck hat die Volkswagen AG der AUDI AG im Februar 2020 ein Übertragungsverlangen übermittelt, wonach die Durchführung des aktienrechtlichen Squeeze-out von der 131. Ordentlichen Hauptversammlung der AUDI AG beschlossen werden soll. Die Ordentliche Hauptversammlung wurde aufgrund dessen auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Die Mitbestimmung der Beschäftigten und die Eigenständigkeit der Marke im Konzernverbund bleiben ebenso wie die Rechtsform als Aktiengesellschaft erhalten.

/ PERSONELLE VERÄNDERUNGEN

Mit Wirkung zum 1. März 2020 übernahm Herr Dr. Arno Antlitz als Vorstand den Geschäftsbereich Finanz, China und Recht der AUDI AG, welcher bisher von Herrn Alexander Seitz geführt wurde. Des Weiteren wurden mit Wirkung zum 1. April 2020 folgende Veränderungen im Vorstand der AUDI AG wirksam: Herr Markus Duesmann übernahm die Zuständigkeit als Vorstandsvorsitzender der AUDI AG und folgte damit auf Herrn Abraham Schot. Gleichzeitig wurde Herr Duesmann vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG, Wolfsburg, zum Konzernvorstand mit Verantwortung für die Konzernforschung und -entwicklung bestellt. Darüber hinaus folgte Herr Dirk Große-Loheide, ebenfalls zum 1. April 2020, auf Herrn Dr. Bernd Martens im Vorstandsressort Beschaffung und IT, während Frau Dr. Sabine Maaßen ab dem gleichen Zeitpunkt den Geschäftsbereich Personal und Organisation von Herrn Wendelin Göbel übernommen hat.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 15.



WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN ¹⁾

/ WELTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

Bedingt durch die globale Verbreitung des Coronavirus wurden seitens zahlreicher Regierungen restriktive Maßnahmen – zum Beispiel Grenzschießungen und räumliche Distanzierung – ergriffen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben. Im Zuge der daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite ging das Wachstum der Weltwirtschaft in den ersten drei Monaten des Jahres 2020 mit –1,5 (2,8) Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich zurück. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften mit –0,1 (1,9) Prozent als auch bei den Schwellenländern mit –3,8 (4,2) Prozent im negativen Bereich. Dabei waren einzelne Länder aufgrund zeitlich versetzter Infektionsverläufe und voneinander abweichender restriktiver Maßnahmen unterschiedlich stark beeinträchtigt. Die Regierungen vieler betroffener Länder haben einerseits massive Maßnahmen zur Verhinderung der Ausbreitung der Coronapandemie eingeleitet und andererseits mit zum Teil erheblichen fiskalpolitischen und geldpolitischen Maßnahmen einer sich abzeichnenden Wirtschaftskrise entgegengewirkt. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau weiter. Ebenfalls deutlich sanken die Preise für viele Rohstoffe und auf den Kapitalmärkten kam es zu erheblichen Schwankungen der Wertpapierkurse.

In Westeuropa verringerte sich das BIP-Wachstum von Januar bis März 2020 im Vergleich zur Vorjahresperiode auf –0,5 (1,5) Prozent. Diese Entwicklung war nahezu in allen europäischen Ländern zu beobachten. Deutschland, als größte Volkswirtschaft der Region, verzeichnete eine negative BIP-Wachstumsrate von –1,1 (1,0) Prozent. Bei einer zum Jahresbeginn noch guten Lage

am deutschen Arbeitsmarkt gingen zuletzt eine Vielzahl von Betrieben in Kurzarbeit.

Die Region Zentral- und Osteuropa verzeichnete mit einer BIP-Wachstumsrate von 1,6 (1,6) Prozent ungefähr das Niveau des Vorjahreszeitraums. In Russland, der größten Volkswirtschaft der Region, erhöhte sich sogar das Wirtschaftswachstum mit 1,7 (0,4) Prozent gegenüber der Vorjahresperiode.

Das BIP-Wachstum der US-Wirtschaft schwächte sich im ersten Quartal des Jahres 2020 mit 0,7 (2,7) Prozent im Vorjahresvergleich ab. Zur Stärkung der Wirtschaft im Zuge der erwarteten negativen Auswirkungen der Coronapandemie beschloss die US-Regierung ein umfangreiches Rettungspaket. Die US-Notenbank unternahm unterdessen neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen zwei Zinssenkungen. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung stiegen im März 2020 in der zweiten Monatshälfte in den USA um mehrere Millionen an.

Indes verzeichnete Brasiliens Wirtschaft von Januar bis März 2020 eine gestiegene BIP-Wachstumsrate von 2,0 (0,6) Prozent. Die chinesische Wirtschaftsleistung, welche den negativen Effekten der Coronapandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt war, verringerte sich im Berichtszeitraum um –6,8 (6,4) Prozent gegenüber der Vorjahresperiode. Japan registrierte gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ebenfalls ein negatives BIP-Wachstum von –2,1 (0,8) Prozent.

/ INTERNATIONALE AUTOMOBILKONJUNKTUR

Im ersten Quartal 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahresquartal aufgrund der Coronapandemie um –23,3 Prozent auf 15,2 (19,8) Mio. Fahrzeuge erheblich zurückgegangen. Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei insbesondere die Gesamtmärkte Asien-Pazifik mit

¹⁾ Die Vorjahreswerte haben sich gegebenenfalls aufgrund aktualisierter Daten verändert; für Q1/2020 vorläufige Zahlen.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 15.



Audi RS Q3 Sportback

(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 – 8,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 203 – 202; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Radersatz sowie der gewählten Ausstattung.)

-31,2 Prozent auf 5,9 (8,6) Mio. Fahrzeuge und Westeuropa mit -27,0 Prozent auf 2,8 (3,8) Mio. Fahrzeuge. In der Region Zentral- und Osteuropa kam es mit -6,5 Prozent auf 0,8 (0,8) Mio. Fahrzeuge ebenfalls zu einem Nachfragerückgang. In Nord- bzw. Südamerika fiel die Automobilnachfrage auch mit -13,1 Prozent auf 4,1 (4,8) Mio. Fahrzeuge bzw. mit -14,9 Prozent auf 0,9 (1,0) Mio. Fahrzeuge deutlich rückläufig aus.

In Westeuropa entwickelten sich die Neuzulassungen bedingt durch das Coronavirus in allen großen Einzelmärkten in nahezu ähnlicher Höhe rückläufig.

Auch in der Region Zentral- und Osteuropa lagen die Pkw-Verkäufe im Berichtszeitraum unter dem Vorjahresniveau. Dabei entwickelten sich die einzelnen Märkte unterschiedlich. Während in den zentraleuropäischen EU-Ländern merkliche Rückgänge registriert wurden, zeigte sich der russische Pkw-Markt im Berichtsquartal stabil und übertraf mit 1,3 Prozent den Wert des Vorjahreszeitraums.

In der Region Nordamerika gingen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im größten Automobilmarkt USA

im Berichtszeitraum um -13,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert zurück. Von dem Rückgang waren neben dem Pkw-Segment auch die leichten Nutzfahrzeuge wie SUV- und Pickup-Modelle betroffen.

Das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Brasilien entwickelte sich in den ersten drei Monaten 2020 ebenfalls um -8,1 Prozent rückläufig.

Die negative Entwicklung der Zahl der Pkw-Neuzulassungen in der Region Asien-Pazifik war vor allem auf die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen. Das Nachfragevolumen wurde dort im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit -40,2 Prozent aufgrund der Coronapandemie deutlich verfehlt. In Japan wurden in den ersten drei Monaten 2020 mit -10,4 Prozent weniger Fahrzeuge nachgefragt als im Vorjahr.

/ INTERNATIONALE MOTORRADKONJUNKTUR

Die Motorradmärkte im Hubraumsegment über 500 ccm verzeichneten von Januar bis März 2020 pandemiebedingt einen deutlichen Nachfragerückgang von -11,7 Prozent. Dabei waren alle Kernregionen rückläufig.

PRODUKTION

Im Zeitraum von Januar bis März 2020 produzierte der Audi Konzern insgesamt 369.975 (442.831) Automobile und 13.395 (16.183) Motorräder. Auf die Premiummarke Audi entfielen 368.229 (440.546) Automobile. Darin enthalten sind 91.180 (122.168) Audi Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden. Die Automobili Lamborghini S.p.A. produzierte im Berichtszeitraum an ihrem Unternehmenssitz in Sant'Agata Bolognese (Italien) 1.746 (2.285) Fahrzeuge der Marke Lamborghini.

Der Rückgang im Audi Konzern ist vor allem auf die weltwirtschaftliche Lage im Kontext der Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. So passten wir unsere Produktion nicht nur aufgrund der deutlich reduzierten Nachfrage an, sondern reagierten damit sowohl auf Schwierigkeiten in den Lieferketten als auch auf behördliche Vorgaben einiger Länder zu verordneten Produktionsschließungen. Die Fertigungsunterbrechung wirkte sich in den chinesischen Werken insbesondere im Februar 2020 aus, jedoch stabilisierte sich im März 2020 das Produktionsvolumen erfreulicherweise auf dem Vorjahresniveau. An den europäischen Standorten wurde die Produktion dagegen erst ab Mitte März 2020 gestoppt.

In Ingolstadt startete im ersten Quartal 2020 die Produktion des Audi A3 Sportback, der den Generationswechsel der A3 Familie einläutete.

Automobilproduktion der Marke Audi nach Werken

	1-3/2020	1-3/2019
Inland	142.329	152.753
Ingolstadt	94.357	105.628
Neckarsulm	47.972	47.125
Ausland	225.900	287.793
Győr (Ungarn)	43.722	42.309
Brüssel (Belgien)	8.668	5.811
San José Chiapa (Mexiko)	34.265	50.057
Martorell (Spanien)	23.083	27.299
Bratislava (Slowakei)	24.270	38.358
Changchun (China)	68.492	106.175
Foshan (China)	16.463	15.585
Tianjin (China)	6.225	408
São José dos Pinhais (Brasilien)	576	260
Aurangabad (Indien)	136	1.531
Marke Audi	368.229	440.546

Automobilproduktion nach Modellen¹⁾

	1-3/2020	1-3/2019
Audi A1 Sportback	23.082	27.286
Audi Q2 ²⁾	25.005	27.220
Audi A3 Sportback	22.957	27.526
Audi A3 Limousine	19.533	18.710
Audi A3 Cabriolet	2.817	3.344
Audi Q3	29.021	42.868
Audi Q3 Sportback	14.957	96
Audi TT Coupé	2.327	4.175
Audi TT Roadster	825	1.244
Audi A4 Limousine	33.333	57.836
Audi A4 Avant	17.725	19.556
Audi A4 allroad quattro	2.185	645
Audi A5 Sportback	11.882	18.126
Audi A5 Coupé	1.615	4.224
Audi A5 Cabriolet	3.171	4.653
Audi Q5	59.110	74.812
Audi A6 Limousine	41.914	37.224
Audi A6 Avant	11.528	14.803
Audi A6 allroad quattro	2.426	11
Audi A7 Sportback	4.579	4.531
Audi e-tron	7.986	5.769
Audi e-tron Sportback	682	42
Audi Q7	14.745	26.196
Audi Q8	9.525	12.403
Audi A8	4.763	6.601
Audi R8 Coupé	334	536
Audi R8 Spyder	202	109
Marke Audi	368.229	440.546
Lamborghini Urus	1.042	1.528
Lamborghini Huracán	489	489
Lamborghini Aventador	215	268
Marke Lamborghini	1.746	2.285
Segment Automobile	369.975	442.831

1) Die Tabelle enthält 91.180 (122.168) Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), hergestellt wurden.
 2) Darin enthalten sind 273 (27) vollelektrische Audi Q2 L e-tron, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), für den chinesischen Markt gefertigt wurden.



Lesen Sie mehr zu den Produktionsstandorten der jeweiligen Modelle im Audi Finanzbericht 2019 auf der Seite 10.

Produktion von Motoren und elektrischen Antrieben

	1-3/2020	1-3/2019
Audi Hungaria Zrt.	486.419	498.530
Automobili Lamborghini S.p.A.	206	258
Motorenproduktion Automobile	486.625	498.788

Motorradproduktion

	1-3/2020	1-3/2019
Scrambler	2.451	3.005
Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster, Streetfighter)	3.427	4.389
Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)	3.489	5.380
Sport (SuperSport, Panigale)	4.028	3.409
Marke Ducati	13.395	16.183
Segment Motorräder	13.395	16.183

Die Marke Ducati produzierte im ersten Quartal weltweit insgesamt 13.395 (16.183) Motorräder. Am Unternehmenssitz in Bologna (Italien) wurden 10.989 (14.067) Zweiräder gefertigt. Der starke Rückgang im Vorjahresvergleich ist auf die Folgen der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. Zudem stellte Ducati im gleichen Zeitraum 2.193 (2.006) Motorräder am thailändischen Standort Amphur Pluakdaeng her. Darüber hinaus wurden 213 (110) Zweiräder in Manaus (Brasilien) im Rahmen einer Auftragsfertigung produziert.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO₂-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 15.



Audi R8 Coupé V10 RWD

(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,9; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 294 – 293; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie der gewählten Ausstattung.)

VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN ¹⁾

Die Auslieferungen an Kunden des Audi Konzerns lagen in den ersten drei Monaten des Jahres 2020 weltweit bei 354.946 (449.252) Automobilen. Von der Marke Audi wurden 352.993 (447.247) Fahrzeuge an Kunden übergeben. Der pandemiebedingte Rückgang von –21,1 Prozent lag leicht unter der deutlich abgeschwächten Gesamtnachfrage von –23,3 Prozent. Nachdem im Februar vor allem der chinesische Markt durch die Folgen der Coronapandemie belastet wurde, breitete sich im Laufe des Monats März die Pandemie in allen Kernregionen aus. Insbesondere gesetzliche Maßnahmen wie das Schließen der Händlerbetriebe und Ausgangsbeschränkungen führten zu signifikanten Rückgängen bei den Auslieferungen. In China sind zum Ende des ersten Quartals erste Anzeichen einer Erholung in den Auslieferungszahlen erkennbar. Von den insgesamt ausgelieferten Audi Modellen wurden 109.445 (144.754) Einheiten lokal bei FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), gefertigt.

Auslieferungen Automobile an Kunden der Marke Audi nach Regionen

	1-3/2020	1-3/2019
Europa	165.403	204.180
<i>davon: Deutschland</i>	<i>62.959</i>	<i>76.763</i>
<i>Großbritannien</i>	<i>30.684</i>	<i>41.884</i>
<i>Italien</i>	<i>12.435</i>	<i>16.025</i>
<i>Spanien</i>	<i>10.479</i>	<i>14.289</i>
<i>Frankreich</i>	<i>9.169</i>	<i>12.730</i>
<i>Belgien</i>	<i>5.039</i>	<i>6.984</i>
China inkl. Hongkong	113.330	159.334
Japan	5.647	4.672
USA	41.367	48.115
Kanada	4.964	6.404
Mexiko	2.409	2.914
Brasilien	1.480	1.429
Übrige Märkte	18.393	20.199
Weltweit	352.993	447.247

Die Marke Lamborghini lieferte im ersten Quartal des Jahres 2020 insgesamt 1.944 (1.992) Fahrzeuge an Kunden aus. Im Vergleich zur Vorjahresperiode konnte der Rückgang der Auslieferungen trotz erheblicher Widrigkeiten durch die weltweite Coronapandemie auf –2,4 Prozent eingegrenzt werden.

Auslieferungen Automobile an Kunden nach Modellen ²⁾

	1-3/2020	1-3/2019
Audi A1	-	120
Audi A1 Sportback	19.192	22.655
Audi Q2 ³⁾	29.836	33.056
Audi A3	-	12
Audi A3 Sportback	23.420	42.132
Audi A3 Limousine	18.490	25.930
Audi A3 Cabriolet	1.786	2.771
Audi Q3	34.806	39.113
Audi Q3 Sportback	10.326	85
Audi TT Coupé	1.930	1.885
Audi TT Roadster	802	1.058
Audi A4 Limousine	36.720	58.921
Audi A4 Avant	18.417	21.164
Audi A4 allroad quattro	1.597	1.060
Audi A5 Sportback	12.056	18.450
Audi A5 Coupé	1.637	3.538
Audi A5 Cabriolet	1.952	2.820
Audi Q5	50.169	64.506
Audi A6 Limousine	37.810	46.799
Audi A6 Avant	9.396	16.435
Audi A6 allroad quattro	1.819	739
Audi A7 Sportback	3.120	5.092
Audi e-tron	10.678	3.400
Audi Q7	14.224	19.333
Audi Q8	8.608	10.207
Audi A8	3.858	5.478
Audi R8 Coupé	207	353
Audi R8 Spyder	137	135
Marke Audi	352.993	447.247
Lamborghini Urus	1.153	1.179
Lamborghini Huracán	566	526
Lamborghini Aventador	225	287
Marke Lamborghini	1.944	1.992
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	9	13
Segment Automobile	354.946	449.252

2) Die Tabelle enthält 109.445 (144.754) ausgelieferte Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden.

3) Darin enthalten sind 780 (-) vollelektrische Audi Q2 L e-tron für den chinesischen Markt.

1) Die Vorperiodenwerte wurden geringfügig angepasst.

In den ersten drei Monaten 2020 lieferte die Marke Ducati weltweit 9.585 (12.565) Motorräder an Kunden aus. Der starke Rückgang von -23,7 Prozent im Vorjahresvergleich ist auch in diesem Fall auf die Folgen der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen.

Auslieferungen Motorräder an Kunden

	1-3/2020	1-3/2019
Scrambler	1.765	2.905
Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster, Streetfighter)	2.468	3.067
Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)	2.894	4.141
Sport (SuperSport, Panigale)	2.458	2.452
Marke Ducati	9.585	12.565
Segment Motorräder	9.585	12.565

Im Berichtszeitraum eingeführte Audi und Lamborghini Modelle

Elektrische Modelle



Audi A6 Limousine TFSI e



Audi A7 Sportback TFSI e

Modelle mit konventionellem Antrieb



Audi R8 V10 RWD Coupé/Spyder



Audi A5/S5 Familie



Audi RS 5 Sportback/Coupé



Lamborghini Huracán EVO RWD

Neues Modell ohne Vorgänger // Neues Modell // Produktaufwertung

Im Berichtszeitraum eingeführte Ducati Modelle

Das erste neue Modell, das im Jahr 2020 bei den Händlern verfügbar war, war die Panigale V2 mit zahlreichen Verbesserungen hinsichtlich Optik und Leistung. Die neue Panigale V4 mit einer Reihe von Verbesserungen wurde ebenfalls bereits an die Händler übergeben.

Im März 2020 kam dann die neue Streetfighter V4 auf den Markt, die seitdem auch in der S-Version angeboten wird. Neu im Modelljahr 2020 ist zudem die Multistrada 1260 S Grand Tour, eine spezielle Version der 1260 S, die sich vor

allem an Kunden richtet, die gerne schnell reisen, ohne auf Komfort zu verzichten.

Des Weiteren wurden für das Jahr 2020 zwei neue Icon Dark Modelle der Scrambler Reihe präsentiert: Seit Ende März sind die Scrambler 1100 PRO und die Scrambler 1100 Sport PRO verfügbar.

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

/ ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Seit dem 1. Januar 2020 bündelt der Volkswagen Konzern in der Car.Software-Organisation Beteiligungen und Tochterunternehmen, die Software im Fahrzeug und für die digitalen Ökosysteme entwickeln. In diesem Zusammenhang veräußerte Audi im Januar 2020 die bis zum 31. Dezember 2019 als vollkonsolidierte Holdinggesellschaft ohne eigenen Geschäftsbetrieb in den Konzernabschluss einbezogene Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim.

Zudem wurde zum 31. März 2020 die Audi Japan Sales K.K., Tokio (Japan), innerhalb des Volkswagen Konzerns veräußert und entkonsolidiert.

Darüber hinaus ergaben sich keine weiteren Änderungen des Konsolidierungskreises.

/ ERTRAGSLAGE

Im ersten Quartal des Jahres 2020 lagen die Umsatzerlöse des Audi Konzerns bei 12.454 (13.812) Mio. EUR. Der Rückgang im Vorjahresvergleich ist dabei insbesondere auf die negative Entwicklung wesentlicher Märkte im Zusammenhang mit der Coronapandemie zurückzuführen.

Im Segment Automobile erwirtschafteten wir Umsatzerlöse in Höhe von 12.308 (13.631) Mio. EUR. Dabei reduzierte sich der Umsatz aus dem Verkauf von Fahrzeugen der Marke Audi marktbedingt auf 8.778 (9.915) Mio. EUR. Positive Impulse resultierten trotz des rückläufigen Gesamtmarktes aus der vollen Verfügbarkeit der Audi Q3 Modelle sowie aus dem Markterfolg unseres vollelektrischen Audi e-tron. Im Wesentlichen aufgrund der gestiegenen Erlöse aus Teilesatzlieferungen für die lokale Fertigung in China erhöhten sich die Umsatzerlöse aus Motoren, Aggregaten und Teilelieferungen auf 2.064 (1.946) Mio. EUR. Die Umsatzerlöse der Marke Lamborghini erreichten von Januar bis März 2020 mit 483 (491) Mio. EUR trotz schwieriger Marktbedingungen nahezu das Vorjahresniveau.

Im Segment Motorräder erwirtschafteten wir mit dem Geschäft rund um die Motorradmarke Ducati Umsatzerlöse in Höhe von 147 (181) Mio. EUR. Der Rückgang im Vorjahresvergleich war dabei ebenfalls auf die Coronapandemie zurückzuführen.

Ergebniskennzahlen Audi Konzern

in Mio. EUR	1-3/2020	1-3/2019
Operatives Ergebnis	15	1.100
Segment Automobile	16	1.090
Segment Motorräder	- 1	10
<i>bereinigt um PPA-Effekte¹⁾</i>	<i>4</i>	<i>16</i>
Ergebnis vor Steuern	545	1.196

in %	1-3/2020	1-3/2019
Operative Umsatzrendite	0,1	8,0
Segment Automobile	0,1	8,0
Segment Motorräder	- 0,8	5,4
<i>bereinigt um PPA-Effekte¹⁾</i>	<i>3,0</i>	<i>8,6</i>
Umsatzrendite vor Steuern	4,4	8,7

1) Effekte in Verbindung mit der Kaufpreisallokation

Das Operative Ergebnis des Audi Konzerns lag im ersten Quartal 2020 bei 15 (1.100) Mio. EUR, was einer Operativen Umsatzrendite von 0,1 (8,0) Prozent entspricht. Wesentliche Treiber neben der negativen Marktentwicklung waren auch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten, die zu erheblichen negativen Fair-Value-Bewertungen auf Rohstoffsicherungen und negativen Währungseinflüssen von rund -0,5 Mrd. EUR im ersten Quartal 2020 führten. Des Weiteren beeinflussten Aufwendungen für das Vorruhestandsprogramm im Zusammenhang mit „Audi.Zukunft“ die Entwicklung des Operativen Ergebnisses negativ. Gegenläufig wirkten im Vorjahresvergleich geringere Aufwendungen im Bereich Forschung und Entwicklung. Der Rückgang begründet sich dabei vor allem durch Effizienzsteigerungen. Darüber hinaus reduzierten sich die Entwicklungskosten im Audi Konzern durch die Bündelung der Softwareentwicklung bei der Car.Software-Organisation innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Im Segment Automobile erwirtschafteten wir ein Operatives Ergebnis von 16 (1.090) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 0,1 (8,0) Prozent.

Im Segment Motorräder lag das Operative Ergebnis im ersten Quartal 2020 bei -1 (10) Mio. EUR. Dies entspricht einer Operativen Umsatzrendite von -0,8 (5,4) Prozent. Bereinigt um die mit der Kaufpreisallokation verbundenen Effekte erzielten wir ein Operatives Ergebnis in Höhe von 4 (16) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 3,0 (8,6) Prozent. Dabei beeinflusste vor allem die aktuelle Marktsituation auch das Operative Ergebnis im Segment Motorräder.

Finanzergebnis Audi Konzern

in Mio. EUR	1-3/2020	1-3/2019
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	- 8	2
<i>davon FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.</i>	23	45
<i>davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd.</i>	30	45
<i>davon SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd.</i>	0	6
<i>davon There Holding B.V.</i>	- 21	- 43
Zinsergebnis	188	- 46
Übriges Finanzergebnis	350	140
<i>davon Markenausgleich Chinageschäft¹⁾</i>	41	98
Finanzergebnis	530	96
<i>davon Chinageschäft²⁾</i>	95	193

1) zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarter finanzieller Markenausgleich für das Chinageschäft im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen
 2) beinhaltet die Positionen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd., SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd., Markenausgleich Chinageschäft

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns lag in den ersten drei Monaten des Jahres 2020 bei 530 (96) Mio. EUR. Dabei verzeichneten wir eine Verbesserung des Zinsergebnisses durch Erträge aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Des Weiteren war der Zuwachs auf die Entwicklung des Übrigen Finanzergebnisses zurückzuführen. Hier sorgte im Wesentlichen das höhere Beteiligungsergebnis aufgrund der Veräußerung der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, für den Anstieg. Gegenläufig wirkten Bewertungseffekte auf den Wertpapierfonds im Zusammenhang mit den pandemiebedingten Turbulenzen auf den Kapitalmärkten.

Im Berichtszeitraum reduzierte sich das Ergebnis vor Steuern des Audi Konzerns auf 545 (1.196) Mio. EUR und die Umsatzrendite vor Steuern auf 4,4 (8,7) Prozent. Das Ergebnis nach Steuern lag bei 431 (929) Mio. EUR.

/ VERMÖGENSLAGE

Zum 31. März 2020 verringerte sich die Bilanzsumme des Audi Konzerns gegenüber dem 31. Dezember 2019 auf 63.762 (66.878) Mio. EUR.

Verkürzte Bilanz Audi Konzern

in Mio. EUR	31.03.2020	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte	33.434	34.211
Kurzfristige Vermögenswerte	30.294	32.422
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	34	246
Bilanzsumme Aktiva	63.762	66.878
Eigenkapital	29.493	28.395
Fremdkapital	34.239	38.431
<i>davon langfristige Schulden</i>	<i>15.534</i>	<i>16.212</i>
<i>davon kurzfristige Schulden</i>	<i>18.705</i>	<i>22.219</i>
Zur Veräußerung klassifizierte Schulden	30	52
Bilanzsumme Passiva	63.762	66.878

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns beliefen sich auf 33.434 (34.211) Mio. EUR. Wesentlicher Treiber für die Entwicklung war ein Rückgang der Investitionen in Sachanlagen aufgrund verstärkter Investitionsdisziplin. Die kurzfristigen Vermögenswerte lagen zum 31. März 2020 bei 30.294 Mio. EUR gegenüber 32.422 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019. Grund für den Rückgang war insbesondere ein geringerer Bestand an Zahlungsmitteln aufgrund der im ersten Quartal 2020 erfolgten Gewinnabführung für das Geschäftsjahr 2019 an die Volkswagen AG, Wolfsburg.

Das Eigenkapital des Audi Konzerns erhöhte sich zum 31. März 2020 auf 29.493 (28.395) Mio. EUR. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 46,3 Prozent gegenüber 42,5 Prozent zum 31. Dezember 2019. Dabei war der Anstieg vor allem auf erfolgsneutral zu erfassende versicherungsmathematische Effekte bei der Bewertung von Pensionsrückstellungen zurückzuführen.



Ducati Scrambler 1100 PRO

(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,2; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 119)

Zum Ende des ersten Quartals 2020 beliefen sich die langfristigen Schulden auf 15.534 Mio. EUR gegenüber 16.212 Mio. EUR zum Jahresende 2019. Hier verringerten sich im Zuge der erfolgsneutralen versicherungsmathematischen Bewertungsänderungen die Pensionsrückstellungen. Die kurzfristigen Schulden des Audi Konzerns reduzierten sich auf 18.705 Mio. EUR gegenüber 22.219 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019. Dabei begründet sich der Rückgang mit der im ersten Quartal 2020 erfolgten Gewinnabführung für das Geschäftsjahr 2019 an die Volkswagen AG, Wolfsburg.

Zum 31. März 2020 standen die Bilanzpositionen Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte bzw. Schulden im Wesentlichen in Verbindung mit dem geplanten Verkauf der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München. Dieser soll voraussichtlich im zweiten Quartal 2020 erfolgen. Zum 31. Dezember 2019 waren in diesen Bilanzpositionen zudem die im Zusammenhang mit der geplanten Veräußerung der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, gehaltenen Vermögenswerte und Schulden enthalten. Dieser Verkauf fand im ersten Quartal 2020 statt.

/ FINANZLAGE

Von Januar bis März 2020 erwirtschaftete der Audi Konzern einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.028 (2.113) Mio. EUR. Der Rückgang begründete sich dabei unter anderem durch das geringere Ergebnis sowie die nachteilige Entwicklung des Working Capital. Gegenläufig wirkte indessen die Korrektur des Ergebnisses um die nicht cashwirksamen sonstigen Aufwendungen vor allem im Zusammenhang mit negativen Fair-Value-Bewertungen auf Rohstoffsicherungen und negativen Währungseinflüssen.

Der Netto-Cashflow des Audi Konzerns erreichte im ersten Quartal 2020 insgesamt 952 (1.207) Mio. EUR. Dabei wurde der rückläufige Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit im Wesentlichen durch den Verkaufspreis in Höhe von 650 Mio. EUR aus der Veräußerung der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, teilweise kompensiert.

Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns reduzierte sich zum 31. März 2020 auf 18.792 Mio. EUR gegenüber 21.754 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019. Wesentlicher Treiber war die im ersten Quartal 2020 erfolgte Gewinnabführung in Höhe von 3.752 (1.096) Mio. EUR für das Geschäftsjahr 2019 an die Volkswagen AG, Wolfsburg. Der Audi Konzern ist in das Cashpooling des Volkswagen Konzerns eingebunden.

Netto-Cashflow und Netto-Liquidität Audi Konzern

in Mio. EUR	1-3/2020	1-3/2019
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	1.028	2.113
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	- 76	- 906
Netto-Cashflow	952	1.207
in Mio. EUR	31.03.2020	31.12.2019
Netto-Liquidität	18.792	21.754

MITARBEITER

Aufgrund schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen durch die Ausbreitung des Coronavirus vereinbarten die AUDI AG und die Arbeitnehmervertretung kurzfristig, in Teilen der Standorte Ingolstadt und Neckarsulm gegen Ende des Berichtszeitraums Kurzarbeit einzuführen. Insbesondere Nachfragerückgänge und Engpässe in der Lieferkette im Zusammenhang mit der Coronapandemie führten in verschiedenen direkten und indirekten Bereichen des Unternehmens zu Arbeitsausfällen. Um Kontakte der Beschäftigten auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren, wurden an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm strenge Sicherheitsvorkehrungen getroffen. In Bereichen, in denen die persönliche Anwesenheit für die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes nicht notwendig ist, haben die Mitarbeiter die Möglichkeit, mobil zu arbeiten. Auch an den ausländischen Standorten des Audi Konzerns reagierte man mit diversen Sicherheitsmaßnahmen, um die Ausbreitung des Coronavirus zu verhindern.

Pläne zu einem schrittweisen und kontrollierten Wiederanlauf der Produktion und Regelbetrieb sind bereits erstellt und Arbeitsplätze dabei umfassend unter allen gesundheitlichen Sicherheitsaspekten bewertet. Der Audi Gesundheitsschutz spielt eine maßgebliche Rolle im Coronavirus-Krisenstab. Die Fürsorgepflicht des Unternehmens gegenüber den Mitarbeitern und deren Gesundheit steht an erster Stelle.

Im Rahmen von „Audi.Zukunft“ haben wir das Vorruhestandsprogramm im ersten Quartal 2020 ausgeweitet.

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

Der Vorstand der AUDI AG geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eine negative Wachstumsrate aufweisen wird. Risiken sehen wir darüber hinaus weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir erwarten, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine deutlich rückläufige Wirtschaftsentwicklung verzeichnen werden. Gleichwohl gehen wir von einer einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Verlauf des Jahres 2020 aus.

Für die Entwicklung der Automobilmärkte im Jahr 2020 haben wir aufgrund der Coronapandemie für einzelne Regionen Szenarien entwickelt, die zum Beispiel auch die aktuellen Erfahrungen aus der Entwicklung in China berücksichtigen. Die Szenarien reflektieren die zeitlich unterschiedliche geographische Ausbreitung der Pandemie. Insgesamt erwarten wir, dass das weltweite Nachfragevolumen nach Neufahrzeugen im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 15 und 20 Prozent unter dem des Vorjahres liegen wird.

In Westeuropa rechnen wir für das Jahr 2020 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das um bis zu 20 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Dabei haben wir unterstellt, dass es nach einem sehr starken Rückgang im zweiten Quartal im dritten Quartal 2020 zu einer schnellen Erholung des Marktes kommt und im vierten Quartal das Vorjahresniveau fast wieder erreicht wird.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa legen wir denselben Verlauf zugrunde, erwarten aber, dass die Zahl der Verkäufe im Jahr 2020 den Vorjahreswert voraussichtlich etwas weniger stark unterschreiten wird.

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika rechnen wir für das Jahr 2020 mit einem Nachfragevolumen, das 25 bis 30 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Dabei gehen wir davon aus, dass es nach einem drastischen Rückgang im zweiten Quartal 2020 in den verbleibenden Quartalen des Jahres 2020 nur zu einer langsamen Erholung des Marktes kommt.

Wir nehmen an, dass die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf den südamerikanischen Märkten im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um bis zu 30 Prozent sinken werden. Nach einem drastischen Rückgang im zweiten Quartal und einer schnellen Erholung im dritten Quartal könnten im vierten Quartal die Werte des Vorjahres wieder erreicht werden.

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 10 und 15 Prozent unter dem Vorjahresniveau liegen. In China rechnen wir mit einer Erholung bereits im zweiten Quartal 2020 und kontinuierlichen Aufholeffekten gegenüber dem Vorjahr in den verbleibenden Quartalen des Jahres 2020.

In den für die Marke Ducati relevanten Motorradmärkten im Hubraumsegment über 500 ccm erwarten wir aufgrund der Coronapandemie einen weltweit deutlich rückläufigen Gesamtmarkt für das Gesamtjahr 2020.

Auf Basis des in der Entwicklung der Automobilmärkte erläuterten Szenarios gehen wir für das Geschäftsjahr 2020 derzeit von folgender Entwicklung der Audi Spitzenkennzahlen aus:

Aufgrund der Auswirkungen der Coronapandemie rechnen wir aktuell damit, dass die Auslieferungen an Kunden der Marke Audi und die Umsatzerlöse des Audi Konzerns voraussichtlich deutlich unter dem Wert des Vorjahres liegen dürften.

Für das Operative Ergebnis des Audi Konzerns erwarten wir derzeit ein Ergebnis, das sich ebenfalls deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahres bewegen sollte. Neben der negativen Marktentwicklung gehen wir dabei für das Gesamtjahr 2020 mit für uns im Vorjahresvergleich negativen Währungs- und Rohstoffbewertungseffekten aus – insbesondere infolge der Coronapandemie. Ein positiver Effekt auf das Operative Ergebnis 2020 wird aus den geplanten Maßnahmen des Audi Transformationsplans (ATP) erwartet. Zudem dürften die geplante Veräußerung der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, sowie ge-

ringere Entwicklungskosten durch die Bündelung der Softwareentwicklung in der Car.Software-Organisation im Volkswagen Konzern einen positiven Effekt auf das Operative Ergebnis 2020 haben.

Für das Geschäftsjahr 2020 prognostizieren wir derzeit eine Kapitalrendite (RoI) für den Audi Konzern unter dem Vorjahreswert und unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent. Der Rückgang ist dabei vor allem auf das prognostizierte niedrigere Operative Ergebnis zurückzuführen.

Zum aktuellen Zeitpunkt erwarten wir für das Geschäftsjahr 2020 – insbesondere infolge der Coronapandemie – einen Netto-Cashflow, der unter dem Wert des Vorjahres liegen sollte. Die Mittelzuflüsse aus der Veräußerung unserer Tochtergesellschaften Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, und Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, wirken positiv.

Trotz im Vorjahresvergleich deutlich geringerer Umsatzerlöse prognostizieren wir für das Geschäftsjahr 2020 derzeit eine Forschungs- und Entwicklungskostenquote, die unter der Quote des Vorjahres liegen sollte. Dies begründet sich vor allem durch geringere Entwicklungskosten im Zusammenhang mit der Bündelung der Softwareentwicklung in der Car.Software-Organisation im Volkswagen Konzern.

Im Zusammenhang mit der Coronapandemie stellen wir insbesondere nicht produktbezogene Investitionen auf den Prüfstand. So rechnen wir trotz der aktuell prognostizierten negativen Umsatzentwicklung mit einer Sachinvestitionsquote, die sich ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres bewegen dürfte.

/ RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Zentrale Aufgabe des Risiko- und Chancenmanagements ist es, Risiken systematisch transparent zu machen, deren Be-

herrschbarkeit zu verbessern, aber auch Impulse zur Chancengenerierung oder -nutzung zu erzeugen. Dabei steht die Wertsteigerung des Unternehmens im Vordergrund.



Audi RS 5 Sportback

(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 209; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie der gewählten Ausstattung.)

Die Funktion des Risiko- und Chancenmanagementsystems sowie die Chancen und Risiken, denen der Audi Konzern unterliegt, sind im Audi Finanzbericht 2019 auf den Seiten 89 bis 108 ausführlich dargestellt. Die darin enthaltenen Aussagen bezüglich der Risikosituation für das Geschäftsjahr 2020 sind grundsätzlich weiterhin gültig. Die Gesamtrisikoscores der im Folgenden genannten Kategorien haben sich im Vergleich zum Finanzbericht 2019 nicht wesentlich verändert, wenngleich es bei Einzelrisiken zwischenzeitlich Änderungen gab. Die Risikoquartalerfassung fand im März 2020 statt und wurde dem Audi Topmanagement vorgestellt. Die Veränderung der Risiken wird im Folgenden beschrieben.

// RISIKEN AUS GESAMTWIRTSCHAFT, BRANCHE UND MÄRKTEN

Grundsätzlich hat sich die Risikosituation aufgrund der Coronapandemie seit Veröffentlichung des Audi Finanzberichts 2019 verschärft. Seitens der Regierungen wurden und werden verstärkt Maßnahmen (unter anderem nationale Ausgangssperren, Isolation von Städten und Regionen, Verbote von Großveranstaltungen wie Messen und Schließung von Kindergärten, Schulen, etc.) ergriffen, um die weitere Ausbreitung der Coronapandemie zu verlangsamen. Im Audi Konzern haben wir frühzeitig reagiert. Um die Krise aktiv zu managen, wurde ein geschäftsbereichsübergreifender Krisenstab bei Audi gegründet, der alle gegensteuernden Maßnahmen koordiniert und den schrittweisen Wiederanlauf der Produktion sicherstellt. Die Aufrechterhaltung der Gesundheit unserer Mitarbeiter spielt dabei eine maßgebliche Rolle. Gleichzeitig liegt der Fokus darauf, die Kernprozesse stabil zu halten und die Zahlungsabflüsse zu optimieren, um somit die kurz- und langfristige Handlungsfähigkeit von Audi sicherzustellen. Neben den nachfrage- und lieferkettenbedingten Produktionsstopps beeinflussten die pandemiebedingten Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten das Ergebnis des Audi Konzerns im ersten Quartal 2020 signifikant. Die Auswirkungen der Pandemie werden den Audi Konzern auch im weiteren Jahresverlauf beeinflussen. Dies wird voraussichtlich rückläufige Auslieferungen in allen Regionen und damit negative Einflüsse auf die Spitzenkennzahlen zur Folge haben. Die Risiken aus einer anhaltend rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Wettbewerbsintensität könnten durch staatliche Konjunkturprogramme gemindert werden.

Ein weiteres Risiko, das sich im Vergleich zum Finanzbericht 2019 verändert hat, besteht in den USA durch vermehrte Händlerforderungen bezüglich der Vergütung von Leistungen und Teilpreisen bei der Bearbeitung von Garantiefällen. Eine laufende Überwachung sowie erste Gegenmaßnahmen wurden durch die Audi of America eingeführt.

Im Rahmen des weltweiten Ausbaus der Mobilfunknetzwerke, kann es in einzelnen Regionen dazu kommen, dass ältere Mobilfunkstandards nicht länger unterstützt werden. Dadurch könnten sich Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von fahrzeugbezogenen Dienstleistungen in Fahrzeugen älterer Modelljahre ergeben. Wir analysieren und bewerten die Situation fortlaufend. Technische Maßnahmen befinden sich derzeit in Prüfung.

// FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSRISIKEN

Sich stetig verschärfende Gesetzgebungen zur Fahrzeugzulassung stellen große Herausforderungen für Audi dar. In diesem Kontext stehen die technische Realisierbarkeit, die organisatorische Leistungsfähigkeit, die rechtzeitige Umsetzung sowie notwendige Änderungen von Entwicklungsprozessen, um neue Anforderungen abzubilden. Das bestehende Risiko hat sich aufgrund aktueller marktbedingter Ressourcenengpässe erhöht. Durch eine weitere Fokussierung der Projektmittel innerhalb der technischen Entwicklung wird dem Risiko entgegengewirkt.

// OPERATIVE RISIKEN

Im Zusammenhang mit den Batteriezellen unserer vollelektrischen Fahrzeuge besteht grundsätzlich das Risiko von Versorgungslücken, woraus Auswirkungen auf die Werkauslastungen sowie auf unsere Volumen-, Ergebnis- und CO₂-Ziele entstehen könnten. Noch im ersten Quartal 2020 zeigte sich eine Verschärfung dieses Risikos gegenüber der Darstellung im Finanzbericht 2019. Insbesondere vor dem Hintergrund der pandemiebedingt rückläufig erwarteten Entwicklung unserer Auslieferungen für das Jahr 2020 ist das genannte Risiko im zweiten Quartal 2020 jedoch neu zu bewerten.

Abweichende Stückzahlen gegenüber vertraglichen Vereinbarungen mit Lieferanten aufgrund der aktuellen Marktsituation haben das Risiko erhöhter Lieferantenforderungen gegenüber Audi verschärft. Es wurden Maßnahmen ergriffen, um dem Risiko entgegenzuwirken.

Des Weiteren besteht ein neues Risiko im Zusammenhang mit Verzögerungen bei der Verhandlung mit unseren chinesischen Partnern bezüglich der Verortung einer lokalen Fertigung von Elektrofahrzeugen. Dadurch könnten sich geplante Produktionsstarts einzelner Fahrzeugmodelle verschieben und daraus Volumen- und finanzielle Risiken resultieren. Die strategischen Alternativen wurden im Vorstand diskutiert, sowie die Verhandlungen priorisiert, um eine zeitnahe Entscheidung herbeizuführen.

// RECHTSRISIKEN

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Volkswagen hat die Überprüfung dieser

Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) beantragt.

Im Februar 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien einen Sammelklagevergleich zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley endgültig genehmigt.

Im März 2020 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG, die AUDI 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 durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Ab-

sprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Audi Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Finanzbericht 2019 keine wesentlichen Änderungen. 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 würden.

15

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem 31. März 2020 ergaben sich keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

VERBRAUCHS- UND EMISSIONSWERTE SOWIE EFFIZIENZKLASSEN

Stand: April 2020; alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.

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

Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert): 20,1–3,4

Elektrofahrzeuge: Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert): 24,3–20,6

Plug-in-Hybridfahrzeuge: Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert): 22,9–16,6; Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert): 3,0–1,7

Hybridgasfahrzeuge: Kraftstoffverbrauch (CNG) in kg/100 km (kombiniert): 4,1–3,8

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 zum Beispiel 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 Kraftstoff- und Stromverbrauch und zu 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 Rohstoffpreisen ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Finanzbericht 2019 dargestellten Einschätzungen zu den Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken bzw. 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 A6 Limousine TFSI e

(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1 - 1,7; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,9 - 16,6; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 47 - 39; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie gewählter Ausstattung.)

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.com/investor-relations