VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Vielfalt erfahren.

GESCHÄFTSBERICHT 2012

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten [1]	2012	2011	%
Absatz (Automobile)	9.344.559	8.361.294	+11,8
Produktion (Automobile)	9.255.384	8.494.280	+9,0
Belegschaft am 31.12.	549.763	501.956	+9,5

Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	2012	2011	%
Umsatzerlöse	192.676	159.337	+20,9
Operatives Ergebnis	11.510	11.271	+2,1
Ergebnis vor Steuern	25.492	18.926	+34,7
Ergebnis nach Steuern	21.884	15.799	+38,5
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	21.717	15.409	+40,9
Cash-flow laufendes Geschäft	7.209	8.500	−15,2
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	16.840	16.002	+5,2
Konzernbereich Automobile [2]			
EBITDA [3]	19.906	17.815	+11,7
Cash-flow laufendes Geschäft	16.232	17.109	−5,1
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft [4]	16.455	15.998	+2,9
davon: Sachinvestitionen	10.271	7.929	+29,5
in % der Umsatzerlöse	5,9	5,6	
Entwicklungskosten (aktiviert)	2.615	1.666	+56,9
in % der Umsatzerlöse	1,5	1,2	
Netto-Cash-flow	−223	1.112	x
Netto-Liquidität am 31.12.	10.573	16.951	−37,6

Renditen in %	2012	2011	
Umsatzrendite vor Steuern	13,2	11,9	
Kapitalrendite nach Steuern (Automobilbereich)	16,6	17,7	
Eigenkapitalrendite vor Steuern (Finanzdienstleistungsbereich) [5]	13,1	14,0	

1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.
2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
3 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu- / Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.
4 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 12.528 (9.371) Mio. €.
5 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

VOLKSWAGEN AG

Mengendaten	2012	2011	%
Absatz (Automobile)	2.580.266	2.661.327	−3,0
Produktion (Automobile)	1.148.774	1.215.058	−5,5
Belegschaft am 31.12.	101.794	97.691	+4,2

Finanzdaten nach HGB in Mio. €	2012	2011	%
Umsatzerlöse	68.361	67.178	+1,8
Jahresüberschuss	6.380	3.418	+86,7
Dividende (€)			
je Stammaktie	3,50	3,00	
je Vorzugsaktie	3,56	3,06	

Mobilität, die weltweit begeistert

AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN – IN TSD. FZG.

NORDAMERIKA*

2010 549
2011 667
2012 842

+26,2%

EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE

2010 3.562
2011 3.991
2012 4.053

+1,6%

SÜDAMERIKA

2010 888
2011 933
2012 1.010

+8,2%

ASIEN-PAZIFIK

2010 2.141
2011 2.570
2012 3.170

+23,3%

* Gesamtmarkt enthält Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

INHALT
Vielfalt erfahren.

STRATEGIE.

14 Bericht des Aufsichtsrats

22 Brief an unsere Aktionäre

24 Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

VIELFALT ERFAHREN. HINGABE.

28 **Hingabe.**
6 Fragen / 6 Gedanken.
Im Gespräch mit Prof. Dr. Martin Winterkorn.

30 **Die Stadt. Der Mensch. Das Auto.**
Begegnungen in der Metropole: mit dem neuen Golf unterwegs in Berlin.

38 **Schritt für Schritt.**
Vorbildlich nachhaltig: In seinen Werken weltweit schont der Volkswagen Konzern die Ressourcen.

40 **Samba do Brasil.**
Volkswagen im Boom-Land Brasilien. Eine Ortsbesichtigung.

46 **MOMENTAUFNAHME Aufopferung für eine Sache.**
Wenn Armin Mueller-Stahl Geige spielt.

48 **Rendezvous am Piccadilly.**
Im Herzen von London zeigt Audi, wie der Automobilvertrieb der Zukunft funktioniert.

54 **Zukunfts-Macher.**
Bei Volkswagen arbeiten viele junge Menschen an ihren Diplom- und Doktorarbeiten. Vier Nachwuchsforscher im Porträt.

58 **Leichtkultur.**
Das Leichtbau-Gen ist jedem Porsche von Geburt an mitgegeben. Der neue Boxster zeigt, was möglich ist.

62 **Passione.**
Supercar trifft Superbike – die Testfahrer von Lamborghini und Ducati über das, was beide Marken verbindet.

66 **Family Business.**
Respekt vor dem großen Erbe verbindet die Mitarbeiter bei Bentley – über Generationen hinweg.

70 **MOMENTAUFNAHME Den Menschen sehen.**
Handicap-Schwimmerin Kirsten Bruhn macht es vor.

72 **Der Bus.**
Die Bulli-Werkstatt in Hannover bringt Oldtimer wieder zum Strahlen. Und ihre Eigentümer auch.

76 **Kultur-Management.**
Bei Scania in Södertälje spürt man: Die weichen Faktoren machen den Unterschied.

82 **Die Verwandlung.**
In der ŠKODA Motorsport-Werkstatt in Mladá Boleslav wird der Fabia zum Leistungssportler für den Rallye-Einsatz.

Zahlen und Fakten 2012

KONZERNBEREICHE

104 Marken und Geschäftsfelder
106 Volkswagen Pkw
108 Audi
110 ŠKODA
112 SEAT
114 Bentley
116 Porsche
118 Volkswagen Nutzfahrzeuge
120 Scania
122 MAN
124 Volkswagen Konzern in China
126 Volkswagen Finanzdienstleistungen

CORPORATE GOVERNANCE

131 Corporate Governance Bericht (Teil des Lageberichts)
137 Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)
143 Struktur und Geschäftstätigkeit (Teil des Lageberichts)
147 Organe (Teil des Konzernanhangs)

LAGEBERICHT

153 Geschäftsverlauf
166 Aktie und Anleihen
174 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
188 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
192 Wertsteigernde Faktoren
226 Risikobericht
237 Prognosebericht

KONZERNABSCHLUSS

250 Gewinn- und Verlustrechnung
251 Gesamtergebnisrechnung
253 Bilanz
254 Eigenkapitalentwicklung
256 Kapitalflussrechnung
257 Anhang
351 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
352 Bestätigungsvermerk

WEITERE INFORMATIONEN

354 Verbrauchs- und Emissionsangaben
357 Glossar
358 Stichwortverzeichnis
359 Tabellenverzeichnis
360 Impressum

86 **Power On!**
Kraft für eine saubere Welt: MAN Turbomaschinen verwandeln Sonnenenergie in Strom.

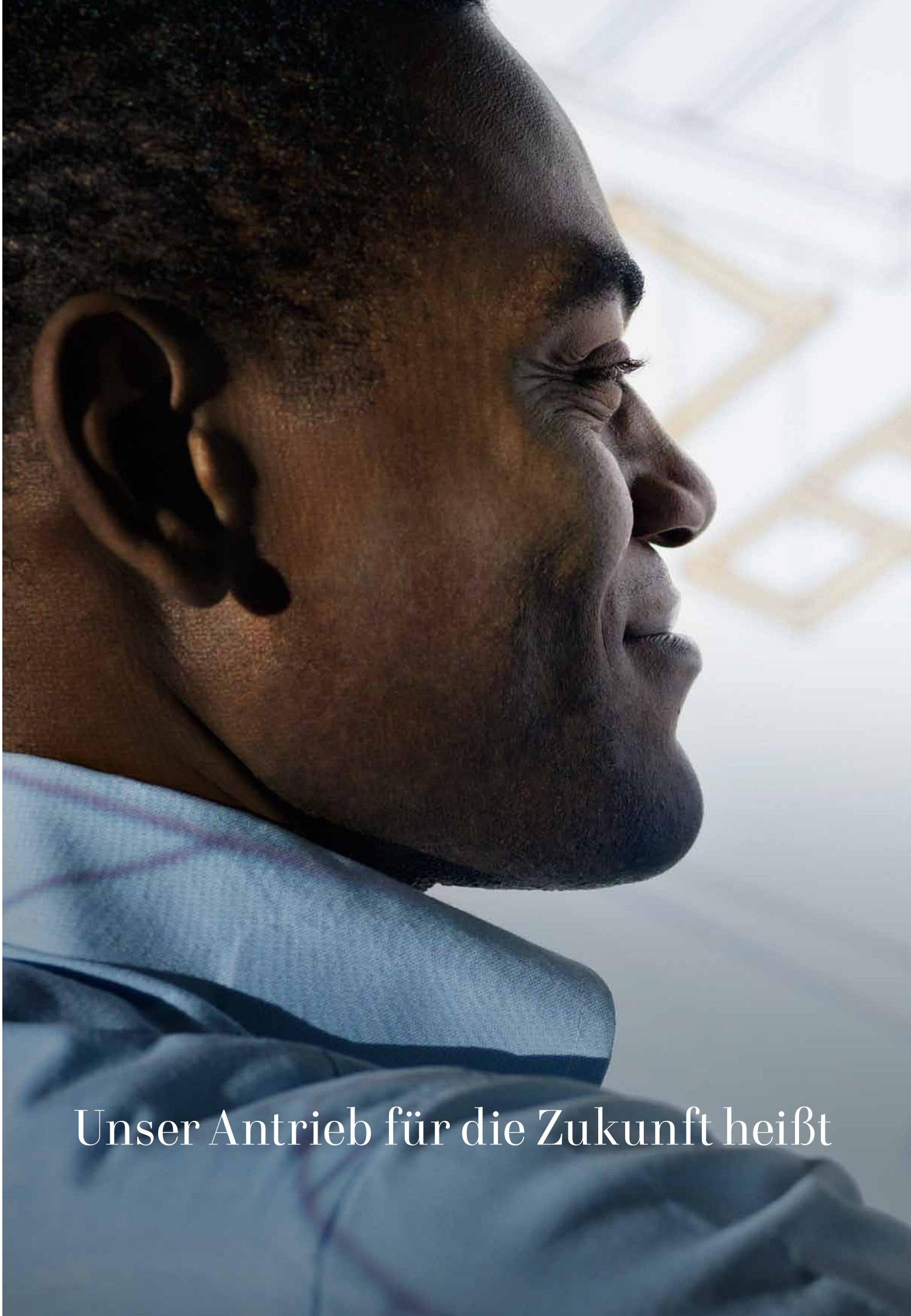
90 **Prinzip Verantwortung.**
Die duale Ausbildung bei SEAT bringt viele Vorteile – nicht nur für die jungen Leute.

96 **Nachbarschafts-Hilfe.**
Schraubschlüssel statt Businessplan: Volkswagen Credit unterstützt soziale Projekte in den USA.

98 **MOMENTAUFNAHME Schönheit und Erhabenheit.**
Kunstobjekt Bugatti – inszeniert von Bernar Venet.

Erleben Sie den neuen Volkswagen AG Geschäftsbericht auch als iPad App. Mit spannenden Artikeln, Filmen, Sounds und Animationen führt er Sie in die vielfältige Welt des Volkswagen Konzerns.

Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 14. März 2013 erschienen.



Unser Antrieb für die Zukunft heißt

COLLINS NTCHOUZOU NGANKO,
32, DOKTORAND

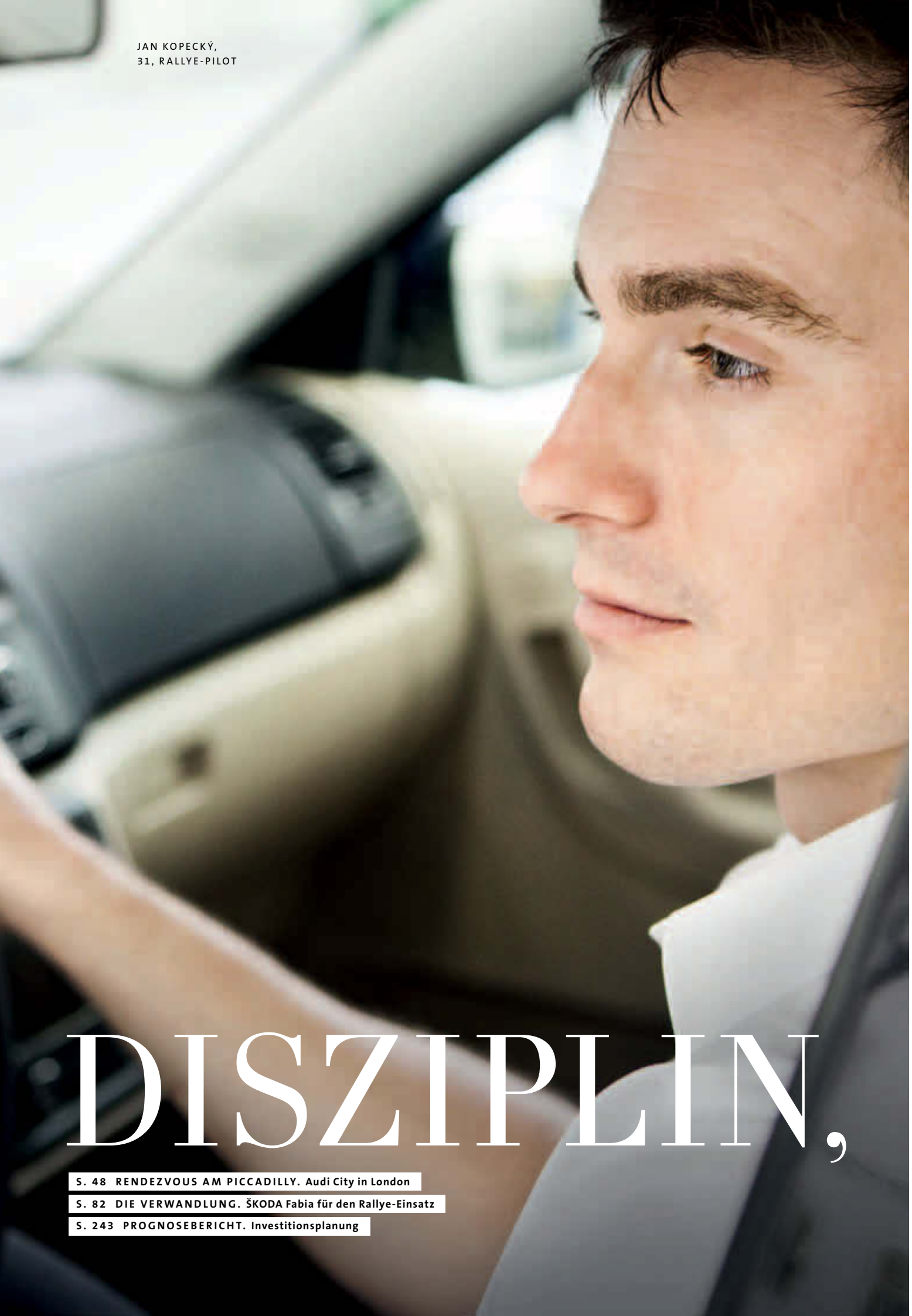
LEIDENSCHAFT,

S. 30 DIE STADT. DER MENSCH. DAS AUTO. Der neue Golf

S. 54 ZUKUNFTS-MACHER. Wie Nachwuchsforscher am Auto für morgen arbeiten

S. 211 WERTSTEIGERNDE FAKTOREN. Mitarbeiter

unsere Energie schöpfen wir aus



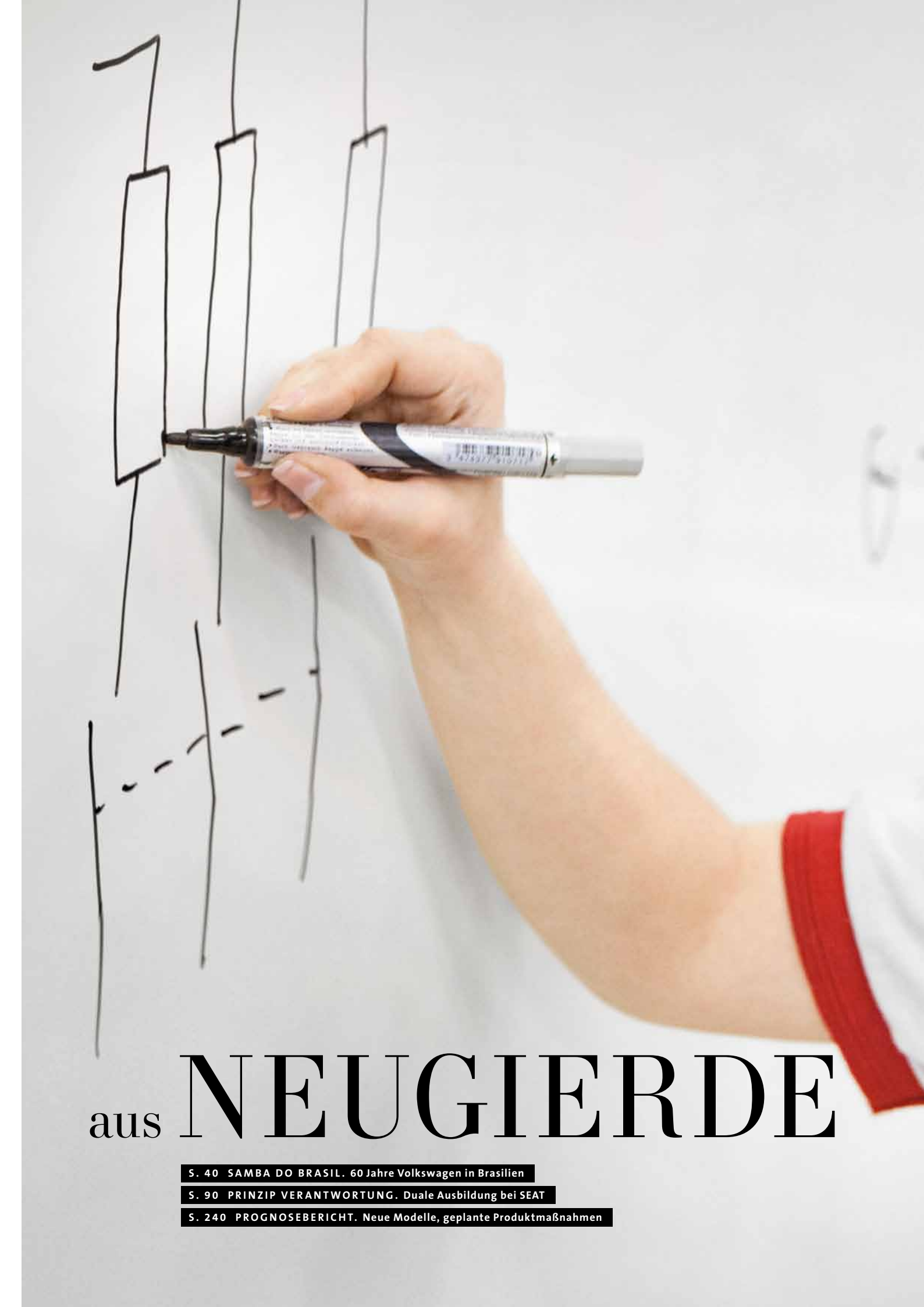
JAN KOPECKÝ,
31, RALLYE-PILOT

DISZIPLIN,

S. 48 RENDEZVOUS AM PICCADILLY. Audi City in London

S. 82 DIE VERWANDLUNG. ŠKODA Fabia für den Rallye-Einsatz

S. 243 PROGNOSEBERICHT. Investitionsplanung

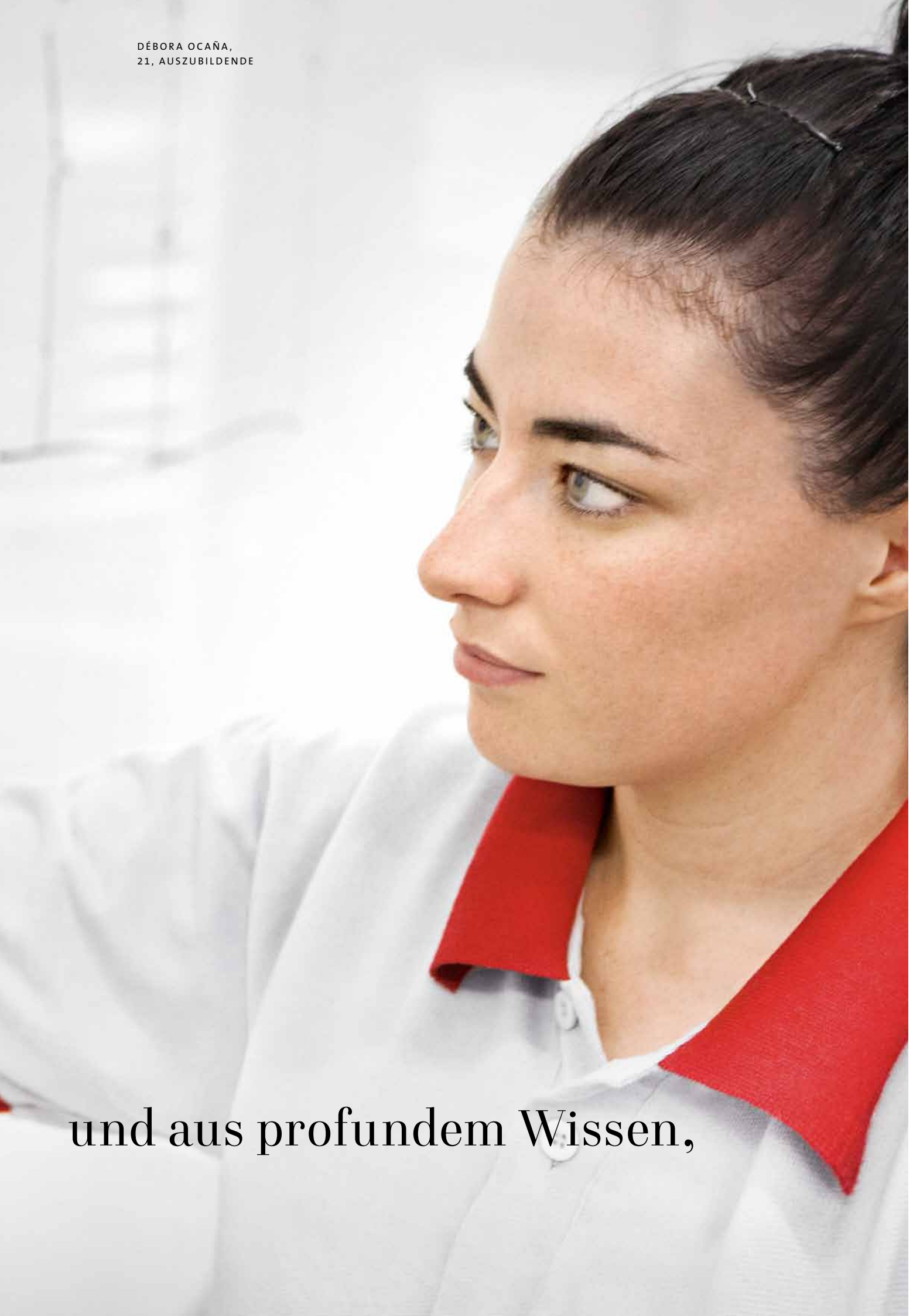


aus NEUGIERDE

S. 40 SAMBA DO BRASIL. 60 Jahre Volkswagen in Brasilien

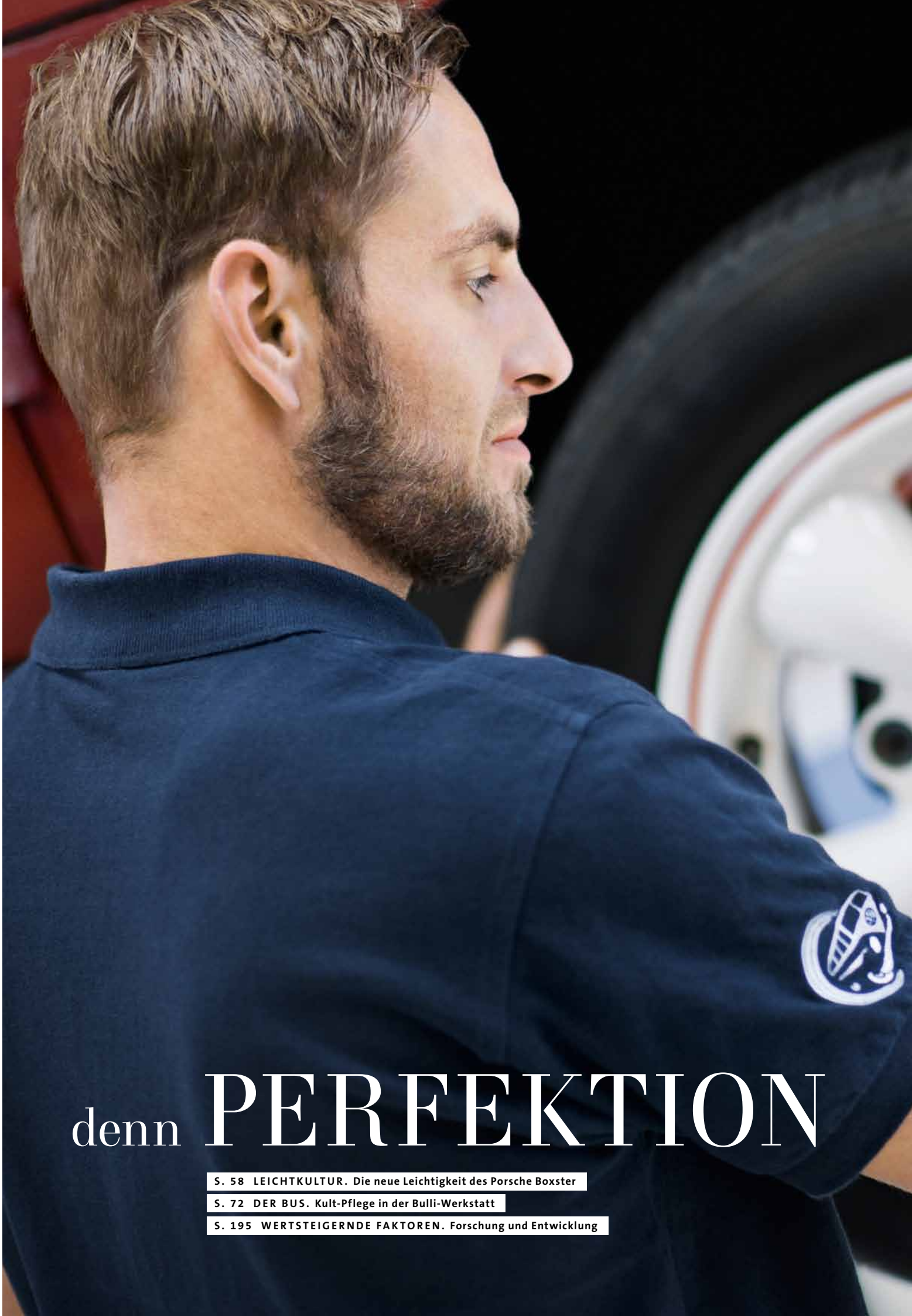
S. 90 PRINZIP VERANTWORTUNG. Duale Ausbildung bei SEAT

S. 240 PROGNOSEBERICHT. Neue Modelle, geplante Produktmaßnahmen



DÉBORA OCAÑA,
21, AUSZUBILDENDE

und aus profundem Wissen,

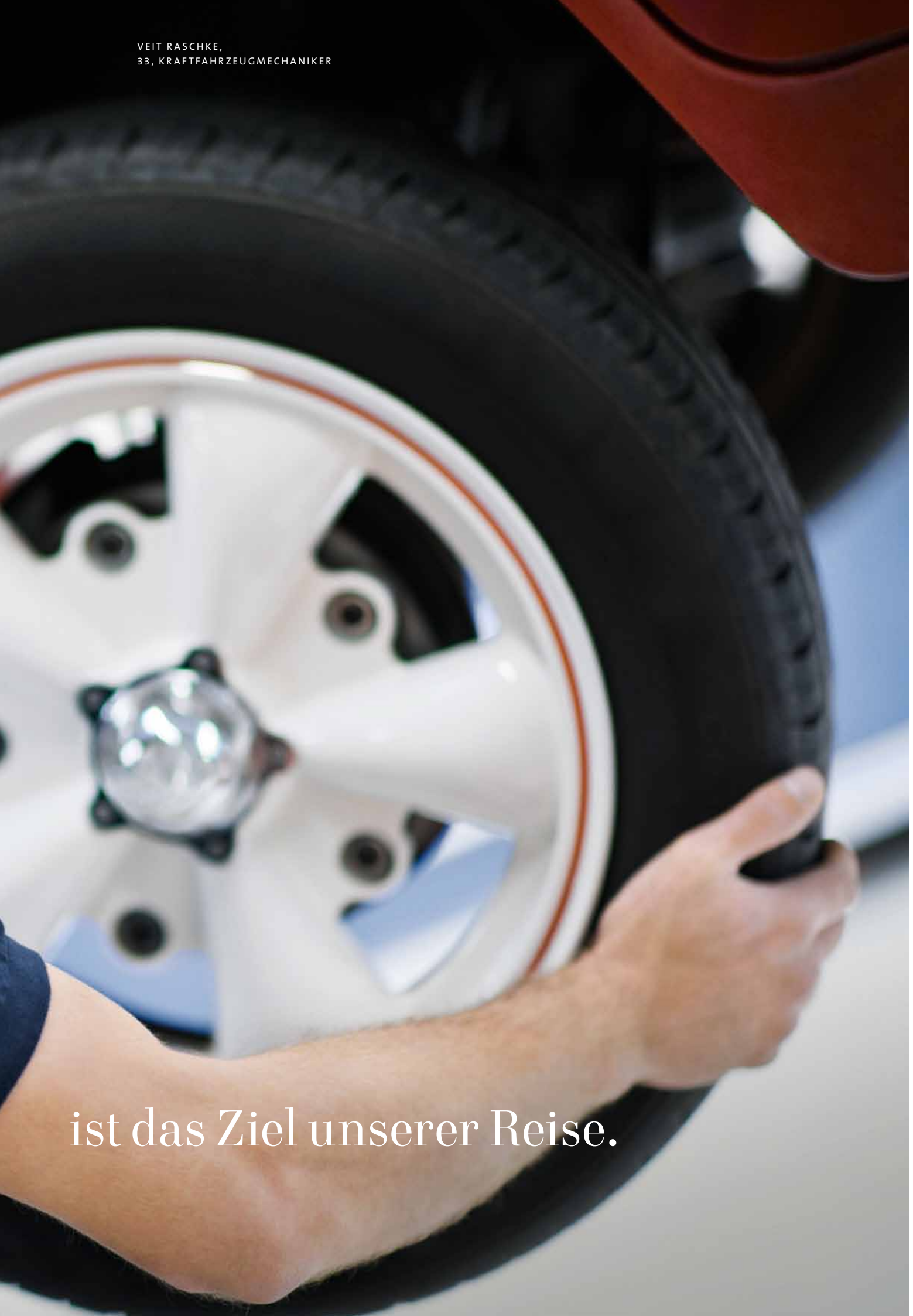


denn PERFEKTION

S. 58 LEICHTKULTUR. Die neue Leichtigkeit des Porsche Boxster

S. 72 DER BUS. Kult-Pflege in der Bulli-Werkstatt

S. 195 WERTSTEIGERNDE FAKTOREN. Forschung und Entwicklung



VEIT RASCHKE,
33, KRAFTFAHRZEUGMECHANIKER

ist das Ziel unserer Reise.

„Mit unserem Streben nach Innovation, Perfektion und verantwortungsvollem Handeln wollen wir bis 2018 an der Spitze der Automobilindustrie stehen – ökonomisch und ökologisch.“

PROF. DR. MARTIN WINTERKORN, VORSITZENDER DES VORSTANDS DER VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Strategie

2018

Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2012 befasste sich der Aufsichtsrat der Volkswagen AG regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Wir unterstützten – den gesetzlichen Vorschriften und den Anregungen und Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) folgend – den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung. In sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig diskutierten wir darüber hinaus mit dem Vorstand aktuelle strategische Überlegungen.

Der Vorstand berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig, pünktlich und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über die Geschäftsentwicklung, die Planung und die Situation des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Das galt auch für alle wesentlichen Fragen im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche sowie der strukturellen und personellen Neuausrichtung des Unternehmens. Zusätzlich informierte uns der Vorstand fortlaufend über Compliance und weitere aktuelle Themen. Entscheidungsrelevante Unterlagen erhielten wir stets rechtzeitig vor unseren Sitzungen. Im monatlichen Rhythmus erhielt der Aufsichtsrat einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das laufende Jahr. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen begründete der Vorstand ausführlich in schriftlicher oder mündlicher Form. Die Ursachen der Abweichungen analysierten wir gemeinsam mit dem Vorstand, um anschließend gegensteuernde Maßnahmen daraus abzuleiten.

Der Aufsichtsratsvorsitzende beriet sich auch zwischen den Sitzungsterminen in wiederkehrenden Gesprächen mit dem Vorsitzenden des Vorstands, unter anderem über die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Volkswagen Konzerns.

Der Aufsichtsrat kam im Geschäftsjahr 2012 zu insgesamt sechs Sitzungen zusammen. Alle Aufsichtsratsmitglieder waren bei mehr als der Hälfte der Sitzungen anwesend, die durchschnittliche Präsenzquote betrug 94 %. Eilbedürftige Angelegenheiten wurden zudem schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel entschieden.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Um die ihm obliegenden Aufgaben wahrzunehmen, hatte der Aufsichtsrat insgesamt sechs Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Ausschuss für Geschäfte mit Großaktionären (AfGG), den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG, den Prüfungsausschuss und den Ausschuss Integrierter Automobilkonzern (IAK). Der AfGG und der IAK wurden am 21. September 2012 aufgelöst. Die verbliebenen Aufgaben des AfGG wurden vom Präsidium übernommen. Seiner Geschäftsordnung entsprechend setzt sich das Präsidium aus jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. Der AfGG bestand aus jeweils vier Vertretern beider Seiten. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss; den übrigen drei Ausschüssen gehören beziehungsweise gehörten je zwei Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer an. Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum 31. Dezember 2012 und zum Berichtszeitpunkt finden Sie auf Seite 150 dieses Geschäftsberichts.

Das Präsidium des Aufsichtsrats traf sich im Berichtsjahr acht Mal. Bei diesen Sitzungen wurden insbesondere die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vorbereitet sowie nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten des Vorstands behandelt. In der Sitzung am 5. November 2012 hat das Präsidium die abschließenden Konditionen zur Begebung einer Pflichtwandelanleihe besprochen und genehmigt. Hierzu wurde das Präsidium durch einen Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG mit Beschlusstag 5. November 2012 ermächtigt.

Bis zu seiner Auflösung am 21. September 2012 kam der AfGG im Berichtsjahr ein Mal zusammen.

Dem Nominierungsausschuss obliegt die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu nennen. Dieser Ausschuss tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Mal.

Der Vermittlungsausschuss musste im Jahr 2012 nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss kam im Berichtsjahr vier Mal zusammen. Seine Themenschwerpunkte waren der Konzernabschluss, das Risikomanagement einschließlich des internen Kontrollsystems sowie die Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Konzerns sowie mit aktuellen Fragen der Rechnungslegung und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer.

Der IAK fasste Beschlüsse, die im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche standen. Dieser Ausschuss tagte bis zu seiner Auflösung am 21. September 2012 im abgelaufenen Geschäftsjahr zwei Mal.

Die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer trafen sich zusätzlich jeweils vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

In der Aufsichtsratssitzung am 27. Februar 2012 billigten wir nach eingehender Prüfung den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2011 sowie den zusammengefassten Lagebericht. Darüber hinaus prüften wir den vom Vorstand vorgelegten Abhängigkeitsbericht und kamen zu dem Schluss, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts keine Einwände zu erheben waren. Weiterhin stand die Abgabe einer angepassten Entsprechenserklärung zum DCGK auf der Agenda. Zudem haben wir uns mit dem vom Vorstand vorgelegten Konzept zur Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns im Wege der Einbringung des Geschäftsbetriebs der Porsche Automobil Holding SE in die Volkswagen AG befasst und den IAK ermächtigt, alle weiteren diesbezüglich erforderlichen Beschlüsse, einschließlich der endgültigen Zustimmung zur Umsetzung, zu fassen.

Den Schwerpunkt der Sitzungen am 18. und 19. April 2012 bildeten strategische Themen. Unter anderem stimmten wir den Plänen des Vorstands zu, die Kapazitäten des Konzerns in China und Nordamerika auszubauen und den Motorradhersteller Ducati zu erwerben. Des Weiteren beschäftigten wir uns mit der Vor- beziehungsweise der Nachbereitung der 52. Ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 19. April 2012. So wählten wir turnusgemäß den Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinen Stellvertreter und entschieden auch neu über die Besetzung des Präsidiums und der anderen Ausschüsse des Aufsichtsrats.

In der Sitzung am 1. Juni 2012 wurde das Konzept zur umfangreichen personellen und strukturellen Neuausrichtung des Konzerns präsentiert, das unter anderem die weitere Ausgestaltung des Vorstandsressorts Nutzfahrzeuge und die Schaffung des Ressorts China vorsah. Nach eingehender Prüfung billigten wir dieses Konzept. Darüber hinaus erhielten wir einen detaillierten Statusbericht hinsichtlich der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche und ermächtigten den Vorstand, den Anteil an der MAN SE auf über 75 % zu erhöhen.

Am 21. September 2012 traf sich der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung und befasste sich dabei überwiegend mit strategischen Themen. Unter anderem wurde beschlossen, die Ausschüsse AfGG und IAK aufzulösen.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 23. November 2012 beschäftigten wir uns eingehend mit der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2013 bis 2015 und stimmten den diesbezüglichen Plänen des Vorstands zu. Ein weiteres Thema dieser Sitzung war die Neufassung der Entsprechenserklärung zum DCGK.

Ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie zu den im Berichtsjahr tatsächlich geleisteten Vergütungen an die Organmitglieder finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 137 bis 142 dieses Geschäftsberichts.

INTERESSENKONFLIKTE

In der gesetzlich erforderlichen jährlichen Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG vor dem Hintergrund bestehender Rechtsunsicherheiten hinsichtlich des Berichtsumfangs über Interessenkonflikte und ihre Behandlung vorsorglich die Ausnahme von Nummer 5.5.3 Satz 1 DCGK (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) erklärt; nähere Einzelheiten und Verweise finden Sie im nachfolgenden Abschnitt „Corporate Governance und Entsprechenserklärung". Dessen ungeachtet berichten wir im Folgenden über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung im bisherigen Umfang:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG Herr Dr. Hans Michel Piëch und Herr Dr. Wolfgang Porsche, die zugleich Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE sind und dort dem Ausschuss Integrierter Automobilkonzern angehörten, haben sich bei der Beschlussfassung zum IAK am 27. Februar 2012 der Stimme enthalten. Die Herren Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche, die ebenfalls Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE sind, aber nicht dessen Ausschuss Integrierter Automobilkonzern angehörten, haben an der Beschlussfassung mitgewirkt.

Der Aufsichtsrat beschloss in seiner Sitzung am 18. April 2012, dass der Vorstand der Volkswagen AG in der Hauptversammlung der AUDI AG für die Wahl von Frau Dr. Christine Hawighorst, Chefin der Staatskanzlei in Niedersachsen, und Herrn Dr. Wolfgang Porsche zu Aufsichtsratsmitgliedern stimmen wird. Bei dieser Beschlussfassung enthielt sich Herr Dr. Wolfgang Porsche der Stimme. Die vom Land Niedersachsen entsandten Aufsichtsratsmitglieder nahmen an der Stimmabgabe teil.

Der Aufsichtsrat stimmte in seiner Sitzung am 21. September 2012 der Gründung einer strategischen Kooperation zwischen der Volkswagen Financial Services AG und der Allianz SE als Anbieter von Kraftfahrzeugversicherungen zu. Bei dieser Abstimmung enthielt sich Frau Annika Falkengren, die auch Aufsichtsratsmitglied der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG ist, vorsorglich der Stimme.

Das Präsidium des Aufsichtsrats hat sich in seinen Sitzungen vom 5. und 22. November 2012 mit Themen befasst, die vormals vom am 21. September 2012 aufgelösten AfGG wahrgenommen wurden. Das Präsidium hat in diesem Rahmen Einzelzustimmungen zu Geschäften mit der Porsche Automobil Holding SE und dem Land Niedersachsen erteilt. Der Vorsitzende des Präsidiums, Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, sowie das Präsidiumsmitglied Herr Dr. Wolfgang Porsche

sind auch Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE. Das Präsidiumsmitglied Herr David McAllister war Ministerpräsident des Landes Niedersachsen. Wesentliche materielle Interessenkonflikte waren insoweit nicht festzustellen. Die Zustimmung erfolgte jeweils einvernehmlich.

In der Sitzung des Präsidiums vom 20. September 2012 wurde zudem die bestehende Einwilligung im Hinblick auf die ausgeübten Vorstandsmandate der Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch in der Porsche Automobil Holding SE bestätigt.

Im Rahmen des am 21. September 2012 aufgelösten AfGG wurden ebenfalls Einzelzustimmungen erteilt und zwar am 27. Februar 2012 zu Geschäften mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nebst einiger Tochtergesellschaften sowie dem Land Niedersachsen. Einige Mitglieder des AfGG sind auch Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE beziehungsweise der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG; Herr Jörg Bode war niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Wesentliche materielle Interessenkonflikte waren insoweit nicht festzustellen. Die Zustimmung erfolgte jeweils einvernehmlich.

Der IAK, dessen Vorsitzender bis zur Auflösung des IAK am 21. September 2012 Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch war, stimmte am 4. Juli 2012 der Umsetzung des Konzeptes zur Einbringung des Geschäftsbetriebs der Porsche Automobil Holding SE in die Volkswagen AG zu und gab am 29. Juli 2012 die Zustimmung zur Erhöhung des Grundkapitals der Volkswagen AG um eine Stammaktie unter Einbringung des Geschäftsbetriebs der Porsche Automobil Holding SE in die Volkswagen AG; nähere Erläuterungen dazu finden Sie auf Seite 144 des Geschäftsberichts. Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch hat an den Beschlüssen mitgewirkt.

Andere erkennbare Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr weder angezeigt worden noch aufgetreten.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Anwendung des DCGK im Volkswagen Konzern war Thema der Aufsichtsratssitzungen am 27. Februar und 23. November 2012. In der Februar-Sitzung befassten wir uns insbesondere mit notwendigen unterjährigen Änderungen der Entsprechenserklärung, deren Inhalt im Corporate Governance Bericht auf Seite 131 dieses Geschäftsberichts dargestellt ist. In der November-Sitzung diskutierten wir insbesondere über die von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex am 15. Juni 2012 veröffentlichten Änderungen am Kodex. Vorstand und Aufsichtsrat haben am 27. Februar und 23. November 2012 jeweils eine Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Kodex abgegeben.

Die gemeinsamen Entsprechenserklärungen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite der Volkswagen AG – www.volkswagenag.com/ir – dauerhaft zugänglich. Im Corporate Governance Bericht ab Seite 131 und im Anhang zum Konzernabschluss auf Seite 349 finden Sie weitere Angaben zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Am 22. März 2012 wurde bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat Herr Uwe Fritsch, Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Braunschweig, als Nachfolger von Herrn Peter Jacobs erstmalig zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG gewählt. Die übrigen bisherigen Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wurden für eine weitere Amtszeit wiedergewählt.

Die 52. Ordentliche Hauptversammlung wählte Frau Ursula Piëch und Herrn Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch für eine volle Amtszeit zu Mitgliedern des Aufsichtsrats. Anschließend wählte der Aufsichtsrat in seiner konstituierenden Sitzung am 19. April 2012 Herrn Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Berthold Huber zu dessen Stellvertreter.

Die Herren Wolfgang Ritmeier, Jürgen Stumpf und Bernd Wehlauer haben ihre Mandate mit Ablauf des Jahres 2012 beendet, da sie altersbedingt aus dem Unternehmen ausgeschieden sind beziehungsweise ausscheiden werden. Wir danken ihnen für ihre engagierte Mitarbeit in unserem Gremium. Als Nachfolger wurden mit Wirkung vom 1. Januar 2013 die Herren Dr. Hans-Peter Fischer, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association, Jürgen Dorn, Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MAN SE und Stephan Wolf, stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Volkswagen AG, gerichtlich zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt.

Im Rahmen der strukturellen Neuausrichtung des Volkswagen Konzerns übernahm Herr Prof. Dr. Jochem Heizmann im Vorstand das neu geschaffene Ressort China. Das zuvor von ihm geleitete Ressort Nutzfahrzeuge verantwortet seit dem 1. September 2012 Herr Dr. Leif Östling, der bis dahin Vorstandsvorsitzender bei Scania war.

Das ehemalige Mitglied des Aufsichtsrats Herr Minister a. D. Erich Küpker verstarb am 15. März 2012 im Alter von 78 Jahren. In seiner Funktion als Niedersächsischer Minister für Wirtschaft und Verkehr gehörte Herr Küpker dem Aufsichtsrat von 1974 bis 1978 an und hat während dieser Zeit mit hohem persönlichen Einsatz die erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens begleitet.

Unser ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrats Herr Walter Häfner ist am 19. Juni 2012 im Alter von 101 Jahren verstorben. Herr Häfner gehörte dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG von 1951 bis 1974 an und war uns mit seinem umfangreichen automobilen Fachwissen stets ein kompetenter Ratgeber.

Am 17. August 2012 verstarb unser ehemaliger Arbeitsdirektor Herr Karl-Heinz Briam im Alter von 89 Jahren. Herr Briam hat mit großer Initiative und außerordentlichem Engagement maßgeblichen Einfluss auf die erfolgreiche Entwicklung des Volkswagen Konzerns genommen.

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurde am 19. April 2012 von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2012 gewählt. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den gemeinsamen Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Bericht der Volkswagen AG über Beziehungen mit verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war."

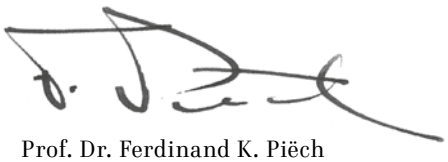
Für die Sitzung des Prüfungsausschusses am 21. Februar 2013 und des Aufsichtsrats am 22. Februar 2013 erhielten die Mitglieder dieser Gremien jeweils rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers. In beiden Sitzungen berichtete der Abschlussprüfer ausführlich über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie seiner eigenen Feststellungen die Unterlagen für unsere eigene Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Lageberichts sowie des Abhängigkeitsberichts vorbereitet und darüber in der Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Februar 2013 berichtet. Im Anschluss daran hat er uns empfohlen, den Jahresabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts des Abschlussprüfers sowie in Gespräch und Diskussion mit diesen haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass sie ordnungsgemäß sind und die im Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen. Wir stimmten deshalb in unserer Sitzung am 22. Februar 2013 dem Ergebnis

der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Unsere Prüfung des Abhängigkeitsberichts hat ergeben, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwände zu erheben sind. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen.

Für die im Jahr 2012 geleistete Arbeit sprechen wir dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management sowie allen Mitarbeitern der Volkswagen AG und den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen unseren Dank und unsere Anerkennung aus. Sie alle haben mit großem Einsatz dazu beigetragen, dass der Volkswagen Konzern auch in einem schwierigen Marktumfeld seine positive Entwicklung fortgesetzt hat.

Wolfsburg, 22. Februar 2013



Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2012 war ein forderndes Autojahr. Die Schuldenkrise in Europa hat unsere Branche hart getroffen. Dennoch können wir sagen: Für den Volkswagen Konzern war 2012 ein gutes, ein sehr erfolgreiches Jahr.

Wir haben weltweit 9,3 Millionen Fahrzeuge ausgeliefert – erneut eine Million mehr als im Vorjahr. Den Umsatz konnten wir um rund 21 Prozent auf 193 Milliarden Euro steigern. Und auch beim Operativen Ergebnis haben wir – trotz konjunkturellen Gegenwinds – mehr als Wort gehalten: Es ist uns gelungen, mit 11,5 Milliarden Euro das Rekordniveau des Vorjahres zu übertreffen.

Diese operative Stärke macht sich auch an den Börsen bezahlt: Die Volkswagen Aktien haben sich deutlich besser entwickelt als der Automobilsektor und der DAX insgesamt. Sie, unsere Aktionärin-

nen und Aktionäre, haben von dieser überdurchschnittlichen Performance profitiert. Ihr Vertrauen soll sich aber auch in anderer Hinsicht auszahlen: Daher schlagen Vorstand und Aufsichtsrat eine deutlich gestiegene Dividende von 3,50 Euro je Stamm- und 3,56 Euro je Vorzugsaktie vor.

2012 war für Volkswagen nicht nur ein Jahr starker finanzieller Kennzahlen. Wir haben auch wichtige strategische Wegmarken für die Zukunft gesetzt. So haben wir unserer Strategie 2018 mit einer umfassenden strukturellen und personellen Neuaufstellung zusätzliche Schubkraft gegeben. Seit dem 1. August 2012 gehört die Marke Porsche vollständig zum Volkswagen Konzern – ein historischer Schritt für beide Unternehmen. Mit dem Kauf von Ducati haben wir unser Spektrum zudem um eine ebenso legendäre wie wertvolle Motorrad-Marke erweitert. Und mit der Allianz aus MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge haben wir das Fundament gelegt, um künftig auch im zyklischen, aber renditestarken Nutzfahrzeuggeschäft an die Spitze zu fahren.

Bei den Pkw stand 2012 vor allem im Zeichen der Einführung des Modularen Querbaukastens. Die siebte Generation des Golf, der Audi A3, der SEAT Leon und nun auch der ŠKODA Octavia geben einen Vorgeschmack auf die Vielseitigkeit, die Innovationskraft und die wirtschaftlichen Potenziale dieses technischen Systems. Wir sind stolz auf diese Fahrzeuge; nicht zuletzt, weil sie neue Maßstäbe in Sachen Verbrauch und Emissionen setzen. Dazu passt eine weitere wesentliche Weichenstellung: Wir haben im Frühjahr 2012 den fundamentalsten ökologischen Umbau der Konzerngeschichte auf den Weg gebracht. Unsere Fahrzeuge und Werke richten wir mit ganzer Konsequenz auf Umweltfreundlichkeit und Effizienz aus. Wie ernst wir es damit meinen, zeigt auch die Tatsache, dass sich der Volkswagen Konzern als erster Autobauer zum extrem ehrgeizigen europäischen CO_2-Ziel von 95 g/km bis 2020 bekennt.

In Summe hat sich Volkswagen in schwierigem Fahrwasser als überaus stabil, robust und zukunftsfähig erwiesen. Dies ist vor allem das Verdienst der 550.000 Menschen, die inzwischen für unseren Konzern arbeiten. Sie alle stellen ihr Können und ihre ganze Kraft in den Dienst unseres Unternehmens. Wir im Vorstand sind stolz auf diese Mannschaft – und wir sagen Danke für den Einsatz und die Leidenschaft der zurückliegenden zwölf Monate.

Die unsichere konjunkturelle Großwetterlage, die anhaltende Marktschwäche in Europa und der immer schärfere Wettbewerb stellen die Automobilindustrie auch 2013 vor eine Bewährungsprobe. Ich bin überzeugt, Volkswagen ist darauf gut vorbereitet: Nicht zuletzt, weil wir mit unseren zwölf Marken, 280 Modellen und 100 Werken so global und so vielfältig aufgestellt sind, wie kein zweiter Hersteller. Und weil die Kunden bei unseren Konzernmarken und Fahrzeugen genau die Substanz und Werthaltigkeit finden, auf die es in diesen Zeiten mehr denn je ankommt.

Sei es im Auf- oder im Abschwung: Unser Ziel ist es, den Volkswagen Konzern bis 2018 an die Spitze der Automobilindustrie zu führen – ökonomisch und ökologisch. Daran arbeiten wir mit voller Konzentration und viel Hingabe. Ich verspreche Ihnen: Dabei behalten wir all Jene fest im Blick, die zu Recht viel von uns erwarten – unsere Kunden und Mitarbeiter, unsere Geschäftspartner und die Gesellschaft, und natürlich Sie: unsere Aktionärinnen und Aktionäre.

Gemeinsam haben wir es in der Hand, den eingeschlagenen Weg kraftvoll und erfolgreich weiter zu gehen. Dabei setzen wir weiterhin auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

Ihr

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

(von links nach rechts)

PROF. DR. RER. POL. DR.-ING. E.H. JOCHEM HEIZMANN
China

PROF. DR. RER. POL. HORST NEUMANN
Personal und Organisation

CHRISTIAN KLINGLER
Vertrieb und Marketing

DR. H.C. LEIF ÖSTLING
Nutzfahrzeuge

DR. RER. POL. H.C. FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ
Beschaffung

PROF. DR. DR. H.C. MULT. MARTIN WINTERKORN
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Aktiengesellschaft
Forschung und Entwicklung

HANS DIETER PÖTSCH
Finanzen und Controlling

PROF. RUPERT STADLER
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

DR.-ING. E.H. MICHAEL MACHT
Produktion

KURZBIOGRAFIEN
www.volkswagenag.com > Der Konzern > Organe

VIELFALT ERFAHREN. HINGABE.

28 Hingabe. 6 Fragen / 6 Gedanken.
30 Die Stadt. Der Mensch. Das Auto.
38 Schritt für Schritt.
40 Samba do Brasil.
46 MOMENTAUFNAHME Aufopferung für eine Sache.
48 Rendezvous am Piccadilly.
54 Zukunfts-Macher.
58 Leichtkultur.
62 Passione.
66 Family Business.
70 MOMENTAUFNAHME Den Menschen sehen.
72 Der Bus.
76 Kultur-Management.
82 Die Verwandlung.
86 Power On!
90 Prinzip Verantwortung.
96 Nachbarschafts-Hilfe.
98 MOMENTAUFNAHME Schönheit und Erhabenheit.

Vielfalt erfahren.
Hingabe

Die besten Autos, die umweltverträglichsten Fabriken, die innovativste Technik, der kundenfreundlichste Service: Spitzenleistung entsteht, wenn Menschen ihr Bestes geben. Wenn sie sich nie zufriedengeben. Wenn sie mit Hingabe daran arbeiten, immer noch besser zu werden. So wie mehr als eine halbe Million Volkswagen Mitarbeiter. Ihre Hingabe ist ein Schlüssel dafür, die anspruchsvollen Ziele unserer Strategie 2018 zu erreichen.

Hingabe.
6 Fragen / 6 Gedanken.

Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender des Volkswagen Konzerns und Manager des Jahres 2012 des „manager magazin“, über Hingabe als Triebfeder für unternehmerischen Erfolg und persönliche Erfüllung.

1 **Herr Professor Winterkorn, lassen Sie uns über Hingabe sprechen: Was bedeutet dieser Begriff für Sie?**
Ich habe früh die Erfahrung gemacht, dass man nur mit echter Hingabe an eine Aufgabe, mit Leidenschaft für die Sache, Großes schaffen kann. Hingabe ist dabei vor allem eine Haltung: Hier gibt ein Mensch sein Bestes, egal ob es sich um einen Sportler, Wissenschaftler oder Ingenieur handelt. Vor Menschen, die diesen Anspruch leben, habe ich großen Respekt.

2 **Woran erkennen Sie, dass jemand seinem Beruf mit Hingabe nachgeht?**
Wer nicht mit dem Herzen dabei ist, gibt sich schneller zufrieden, akzeptiert das Erreichte. Hingabe führt uns Menschen dazu, dass wir immer weiterwollen, dass wir darüber nachdenken, wie man die Dinge immer noch besser machen kann. Insofern treibt Hingabe an, ist unbequem. Letztlich sorgt sie aber für eine tiefe innere Zufriedenheit.

3 **Hingabe ist immer auf ein Ziel gerichtet. Wie haben Sie entdeckt, dass es Ihr Ziel ist, perfekte Autos zu bauen?**
Als kleiner Junge habe ich in meiner schwäbischen Heimat die Porsche Testfahrer in ihren 911ern vorbeifahren sehen. Diese Bilder haben mich nicht mehr losgelassen. Später, als junger Qualitätssicherer bei Audi, habe ich gelernt, dass es im Automobilbau auf zwei Dinge ankommt: die große Idee, sprich das Konzept hinter dem Fahrzeug. Richtig gut wird ein Auto aber erst, wenn jede scheinbare Kleinigkeit, jedes Detail in Gestaltung und Ausführung stimmt. Dazu braucht es Beharrlichkeit. Nur so schaffen wir Perfektion.

4 **Warum ist Hingabe so typisch für den Volkswagen Konzern?**
Weil der Automobilbau für uns mehr ist als ein Geschäft. Wir lieben unsere Fahrzeuge. Und wir arbeiten – wie beim neuen Golf – mit ganzer Kraft daran, sie noch ästhetischer, effizienter und perfekter zu machen. Dieses Ziel verbindet alle im Unternehmen – vom Mitarbeiter am Band bis zum Vorstand. Nur so entsteht das bestmögliche Ergebnis: das beste Auto, die innovativste Technik, die umweltverträglichste Fabrik und die beste Ausbildung. Deshalb ist Hingabe ein Schlüssel dafür, dass wir die Ziele unserer Strategie 2018 erreichen können.

5 **Hingabe, sagen Psychologen, entstehe in völliger Konzentration auf eine augenblicklich ausgeführte Tätigkeit. Wann erleben Sie solche Momente?**
Bei unseren Testfahrten, wenn wir die Autos, die bald in die Serie gehen, auf Herz und Nieren prüfen. Da blende ich alles andere aus, konzentriere mich ganz auf den Augenblick. Ich versuche, das Fahrzeug, seine Eigenschaften und Materialien wirklich zu spüren, diskutiere die Details von Motor, Getriebe, Fahrwerk mit meinen Kollegen und versuche zu erfassen, ob das alles zur jeweiligen Marke und ihrem Leitbild passt. Das sind sehr intensive Stunden.

6 **Im Automobilbau wird Umweltfreundlichkeit immer mehr zum Erfolgsfaktor. Kann man für geringere CO_2-Emissionen die gleiche Hingabe entfalten wie für einen Zwölfzylinder-Motor?**
Ich sehe da keinen Widerspruch. Ob Ein-Liter-Auto oder Bugatti Veyron – es geht letztlich um das Überwinden scheinbarer Grenzen. So etwas gelingt nur mit ganzer Hingabe – und natürlich mit der technischen Kompetenz eines Konzerns mit über 40.000 Forschern und Entwicklern. Hingabe und Können gehören zusammen. Erst in dieser Kombination kann der Mensch sein ganzes Potenzial entfalten.

FOTOGRAF Hartmut Nägele

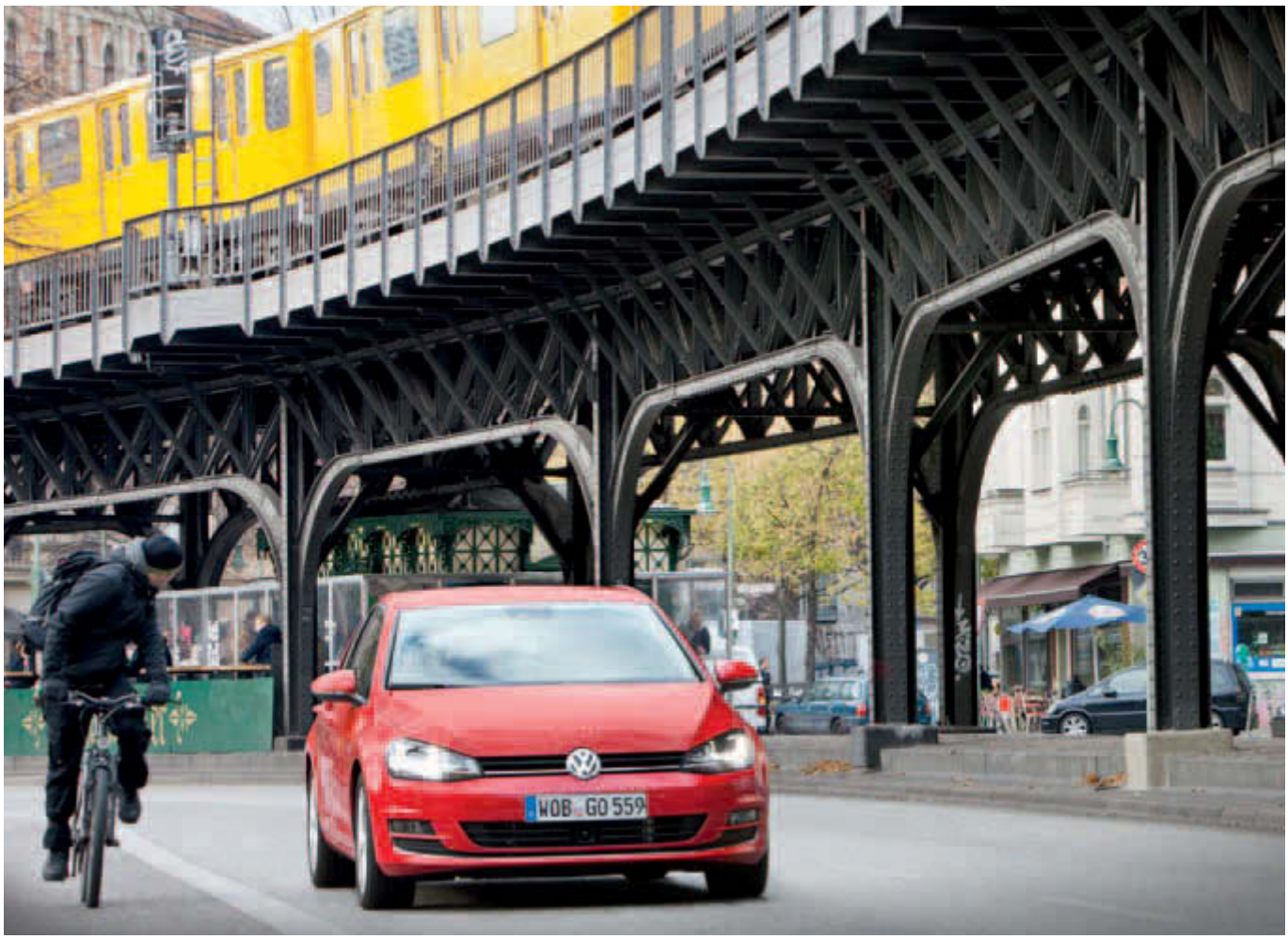
Die Stadt. Der Mensch.
DAS AUTO.

Auf den Straßen Berlins fällt ein neues Gesicht meist nicht weiter auf. Die Hauptstädter gehen ihren Geschäften nach oder genießen die Herbstsonne im Straßencafé. Doch der leuchtend rote neue Golf weckt Aufmerksamkeit, während er auf ein wichtiges Rendezvous wartet. Gleich will er junge Großstädter von seinen Werten überzeugen.

„Wie gut der sich fährt! Als ob ich schon immer hier am Steuer gesessen hätte."

AGATA WOJCIECHOWSKI, FRIEDRICHSHAIN, BERLIN

STUDENTIN DER ENERGIETECHNIK AN DER TECHNISCHEN UNIVERSITÄT BERLIN



Auto fahren in der Großstadt? Nutzt man nicht besser den öffentlichen Nahverkehr? Brauchen junge Menschen in den Metropolen überhaupt noch ein Auto? Dazu kann man eine vorgefertigte Meinung haben. Oder es einfach ausprobieren. Fünf junge Berliner testen die siebte Generation des Volkswagen Golf[1] schon vor der Markteinführung auf seine Stadttauglichkeit.

BERLIN-KREUZBERG, SCHÖNEBERGER STRASSE, 9.21 UHR

Agata hat sich für ihre erste Begegnung mit dem neuen Golf den Vormittag freigenommen. Die Wirtschaftsingenieurin macht gerade einen Master in Energietechnik und will mehr über den Neuen aus Wolfsburg erfahren. Unter der Hochbahnbrücke am Gleisdreieck treffen Auto und Studentin zum ersten Mal aufeinander. Agata blickt den Wagen prüfend an und lässt sich nach dem Einsteigen zunächst genau erklären, welche Neuerungen im Golf VII stecken: die automatische Distanzregelung, die City-Notbremsfunktion, der Park- und Spurhalte-Assistent sowie die Verkehrszeichen- und Müdigkeitserkennung.

Ihr berufliches Interesse für Ressourcenschonung und nachhaltige Mobilität ist geweckt, als die Sprache auf den Verbrauch kommt. Nie war ein Golf sparsamer: Verbrauch und Emission wurden gegenüber dem Vorgänger um bis zu 23 Prozent reduziert. Dass durch intelligenten Leichtbau bis zu 100 Kilogramm Gewicht im Vergleich zum Vorgängermodell eingespart wurden, hat daran einen wesentlichen Anteil. Da kann der mehr als 20 Jahre alte VW-Bus ihres Freundes nicht mithalten. Den Heckmotor-Veteranen hat sie zwar ins Herz geschlossen, sie träumt aber von einem Bulli der ersten Generation, „den mit geteilter Frontscheibe“. Am liebsten für eine Weltreise.

Bei der Tour im neuen Golf sprudeln noch mehr Reisepläne aus der blonden Studentin heraus. Nach einer kleinen Pause sagt sie plötzlich: „Wie gut der sich fährt! Als ob ich schon immer hier am Steuer gesessen hätte.“ Dabei fädelt sie sich gekonnt an Transportern, die in zweiter Reihe geparkt haben, an Radfahrern und den in Berlin allgegenwärtigen Baustellen vorbei.

„Street Art gehört zu Berlin wie die Schrippen zum Bäcker."

ATTILA SZAMOSI, KÜNSTLERDUO PEACHBEACH, NEUKÖLLN, BERLIN

DER NEUE GOLF

bis zu **23 %** sparsamer (gegenüber Vorgängermodell)

bis zu **100 kg** leichter als das Vorgängermodell

ab **3,2 l** Verbrauch auf 100 km im Golf BlueMotion

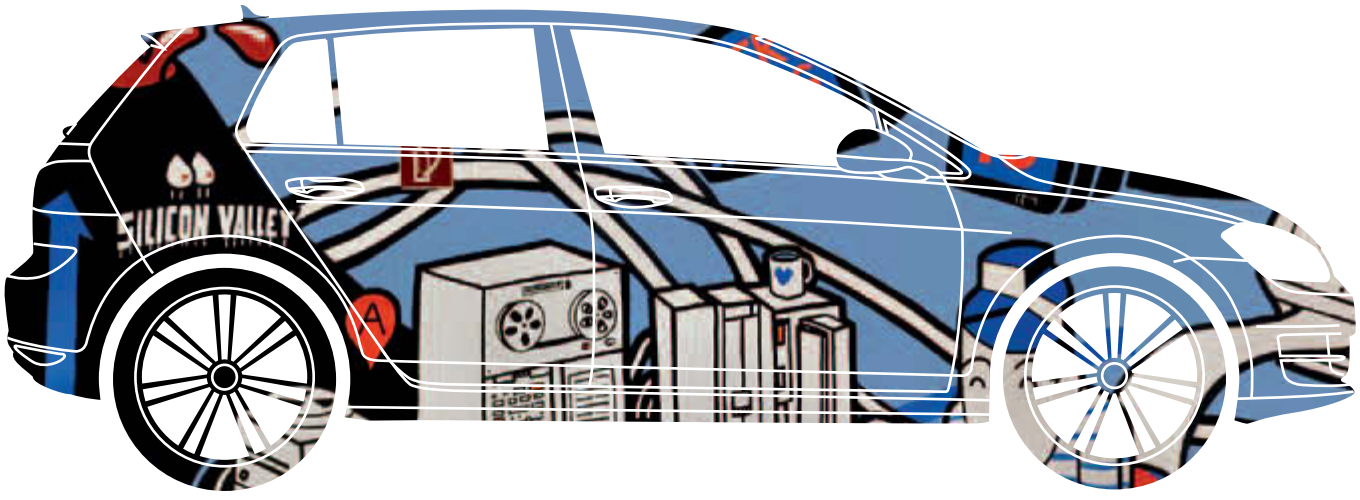


Illustration: Peachbeach

„Ordentlich Platz hinterm Lenkrad. Und ich bin bei Weitem noch nicht am Ende der Sitzverstellung."

MAX ASSFALG, CAFÉ-BETREIBER DES NEW DELI YOGA IN FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG, BERLIN

Agata hat gerade in den „Sport"-Modus gewechselt, eines von fünf Fahrprogrammen, die unter anderem den Charakter des Antriebs, aber auch der Lenkung bestimmen. „In der Stadt würde ich sonst im Eco-Programm bleiben, aber das hier ist ja eine Testfahrt, oder?" Sie lacht und schaut vorsichtshalber auf die Tankanzeige. Durchschnittlich 3,8 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern verbraucht der 1,6-Liter-Turbodiesel (105 PS/77 kW)[2]. Damit kommt man weit auf Berliner Straßen.

Beim nächsten Ampelstopp streicht sie über das Armaturenbrett und die feinen Nähte des Lederlenkrads: „Fühlt sich toll an." Beim Aussteigen dreht sie sich noch einmal um und fragt über das Auto hinweg nach den Emissionswerten des TDI-Motors. „Nur 99 Gramm pro Kilometer?"

BERLIN-KREUZBERG, FALCKENSTEINSTRASSE, 11.50 UHR

Max grinst. Er hat einen Parkplatz ergattert, wo eigentlich nie einer zu finden ist: in Friedrichshain-Kreuzberg, einem bei jungen Leuten besonders beliebten Kiez – so nennen die Berliner ihre Stadtteile. Max öffnet gerade die Heckklappe seines VW Lupo um auszuladen. Der Kleine ist für die Berliner Innenstadt perfekt. Nicht ganz so perfekt ist der Lupo, wenn Max mit Freundin und Kind unterwegs ist. „Da wird's schon knapp mit dem Platz."

Dass der Golf traditionell ein echtes „Raum-Fahrzeug" ist, weiß Max aus eigener Erfahrung. Sein erstes Auto war zwar ein 73er Passat, aber dann folgten Golf II und Golf III. Max braucht Platz im Auto, und das nicht nur privat. Seit zwei Jahren betreibt der studierte Architekt zusammen mit Maria, einer griechisch-stämmigen Yoga-Lehrerin aus Köln, das Café „New Deli Yoga". Davor parkt jetzt der rote Golf.

Die beiden beginnen gleich, die Ladekapazität des Neuen zu untersuchen. Immerhin 30 Liter mehr Stauvolumen im Innenraum bietet er im Vergleich zu seinem Vorgänger, hinter den Rücksitzen kommt der Golf VII auf 380 Liter Fassungsvermögen. Dabei sind die Außenabmessungen fast gleich geblieben, im Großstadtverkehr ein echter Vorteil. „Platt wie eine Flunder ist die Ladefläche", sagt Max, legt die hinteren Sitze um und beginnt, leere Plastikkörbe ins Auto zu stapeln. Maria sitzt auf der Ladekante. „Die ist so niedrig, da stemme sogar ich noch leicht Kisten drüber."

Dann startet Max in Richtung Großmarkt: „Ordentlich Platz hinterm Lenkrad. Und ich bin bei Weitem noch nicht am Ende der Sitzverstellung." Während der Fahrt erzählt Max von seinem Coffee Shop und vom Alltag in Kreuzberg. Er weiß um die Probleme und engagiert sich für seinen Stadtteil. Im Café haben Maria und Max „Sozialtarife" eingeführt. Wer nicht so viel Geld hat, zahlt eben ein bisschen weniger im „New Deli Yoga".

new
deli
CAFÉ.
Croissants
CAKE

„Der Golf ist ein Golf ist ein Golf.
So ein zeitloses Design, das musst du erst mal schaffen."

LARS WUNDERLICH, KÜNSTLERDUO PEACHBEACH, NEUKÖLLN, BERLIN

BERLIN-NEUKÖLLN, SONNENALLEE, 14.45 UHR

Weil Kreuzberg in den vergangenen Jahren einen starken Aufschwung erlebt hat, zieht es junge Kreative immer häufiger ins benachbarte Neukölln. Dorthin steuert der rote Golf jetzt, zur dritten und für heute letzten Station. Beim Öffnen der Tür weicht der Duft des gemahlenen Kaffees, der eben noch im Kofferraum lag, frischem Farbgeruch. „Peachbeach" sind bei der Arbeit – so nennt sich das Künstlerduo Attila und Lars. Die beiden lernten sich während des Grafikdesign-Studiums kennen und beschlossen, gemeinsam „Street Art" zu machen. „Street Art gehört zu Berlin wie die Schrippen zum Bäcker", erklärt Attila. Die Stadt an der Spree gilt als Zentrum der über das Internet weltweit vernetzten Straßenkunst-Szene. „Peachbeach" sind Profis. Bei Ausstellungen in Wien, Amsterdam, Paris und London waren schon Werke von ihnen zu sehen, sie sind gefragt als Illustratoren und zeigen ihr Können bei Live-Paintings.

Der Golf parkt vor der beinahe fertig bemalten Wand. Er scheint eins mit dem Bild zu werden. Die kritische Betrachtung der jungen Design-Profis besteht der Golf VII mühelos. „Genial", meint Lars. „Der Golf ist ein Golf ist ein Golf. So ein zeitloses Design, das musst du erst mal schaffen."

Lars will jetzt endlich ins Auto; zur Testfahrt ist er mit dem Fahrrad gekommen. „Mir ist ein bisschen kalt. Hat der Golf Sitzheizung?" Hat er. Im Innenraum erkundet Attila sofort das Infotainment-System. Der große Touchscreen arbeitet mit einem Näherungssensor und schaltet berührungslos vom Anzeige- auf den Bedienmodus um. Attila schließt sein Smartphone an, blättert durch die CD-Cover der Mediathek und scrollt die Playlisten durch. „Coole Wischtechnik", urteilt er. Dann schluckt das Soundsystem mit 400 Watt Musikleistung alle weiteren Worte. Bei der anschließenden Runde um den Block werden die Häuser von den taghellen Lichtfingern der Xenon-Scheinwerfer angestrahlt, der Abend greift früh nach der Hauptstadt an diesem Herbsttag.

Das Fazit dreier Begegnungen zwischen jungen Großstädtern und dem neuen Golf: Metropole und Auto, das passt durchaus zusammen. Allerdings wollen junge Menschen nicht nur einen ressourcenschonenden und sicheren Wagen, der trotzdem Fahrspaß bietet, sondern auch viel Innenraum bei möglichst kompakten Außenabmessungen. Und das Infotainment an Bord muss so intuitiv und gut zu bedienen sein wie ein Smartphone. Das alles kann der neue Golf. Das Auto überzeugt – in allen Lebenslagen.

AUTOR Andreas Kessler

FOTOGRAF Marcus Pietrek

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen.de > Modelle > Der neue Golf

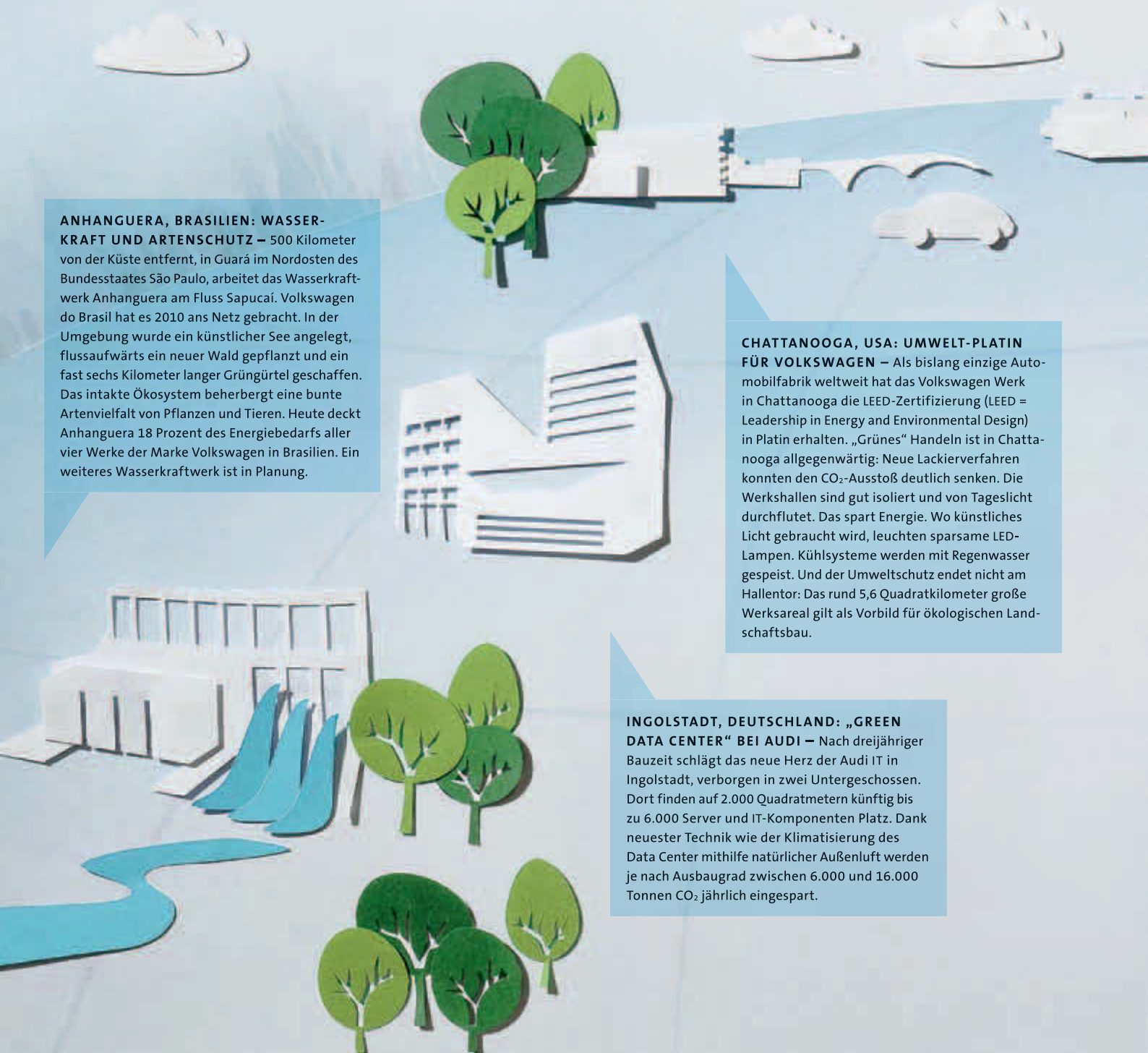
1 Golf VII Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 5,2 bis 3,8; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 122 bis 99.

2 Golf VII 77 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,6/außerorts 3,3/ kombiniert 3,8; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km 99.

WOB GO 559

Schritt für SCHRITT.

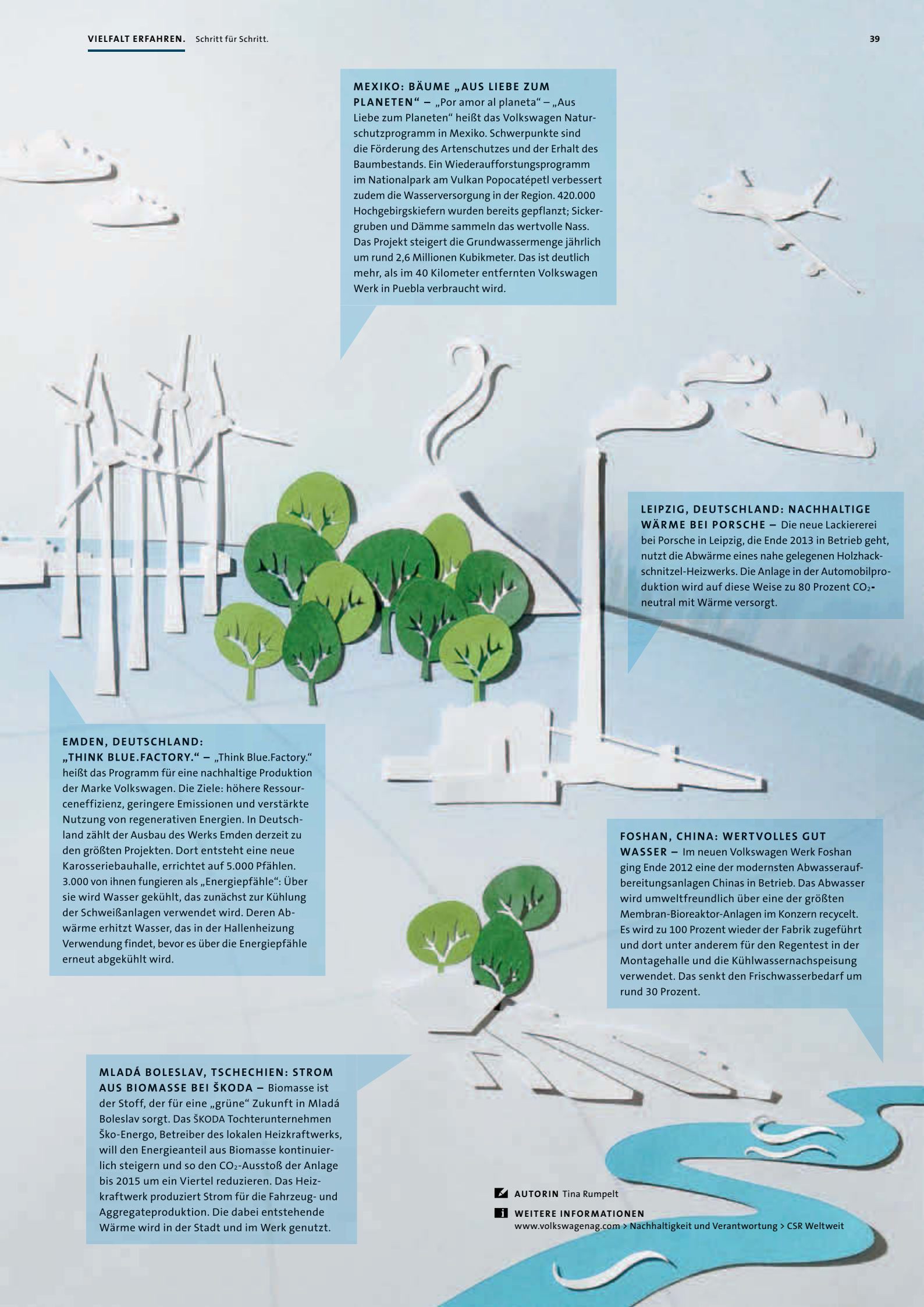
Umweltfreundliche Fahrzeuge und eine nachhaltige Produktion sind zwei Seiten derselben Medaille. Deshalb hat sich der Volkswagen Konzern ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Bis 2018 soll die Fertigung an allen Konzernstandorten um 25 Prozent umweltfreundlicher werden. 600 Millionen Euro fließen allein in die Gewinnung regenerativer Energien aus Sonne, Wind- und Wasserkraft. Ein Streifzug durch die blau-grüne Volkswagen Welt.



ANHANGUERA, BRASILIEN: WASSERKRAFT UND ARTENSCHUTZ – 500 Kilometer von der Küste entfernt, in Guará im Nordosten des Bundesstaates São Paulo, arbeitet das Wasserkraftwerk Anhanguera am Fluss Sapucaí. Volkswagen do Brasil hat es 2010 ans Netz gebracht. In der Umgebung wurde ein künstlicher See angelegt, flussaufwärts ein neuer Wald gepflanzt und ein fast sechs Kilometer langer Grüngürtel geschaffen. Das intakte Ökosystem beherbergt eine bunte Artenvielfalt von Pflanzen und Tieren. Heute deckt Anhanguera 18 Prozent des Energiebedarfs aller vier Werke der Marke Volkswagen in Brasilien. Ein weiteres Wasserkraftwerk ist in Planung.

CHATTANOOGA, USA: UMWELT-PLATIN FÜR VOLKSWAGEN – Als bislang einzige Automobilfabrik weltweit hat das Volkswagen Werk in Chattanooga die LEED-Zertifizierung (LEED = Leadership in Energy and Environmental Design) in Platin erhalten. „Grünes" Handeln ist in Chattanooga allgegenwärtig: Neue Lackierverfahren konnten den CO_2-Ausstoß deutlich senken. Die Werkshallen sind gut isoliert und von Tageslicht durchflutet. Das spart Energie. Wo künstliches Licht gebraucht wird, leuchten sparsame LED-Lampen. Kühlsysteme werden mit Regenwasser gespeist. Und der Umweltschutz endet nicht am Hallentor: Das rund 5,6 Quadratkilometer große Werksareal gilt als Vorbild für ökologischen Landschaftsbau.

INGOLSTADT, DEUTSCHLAND: „GREEN DATA CENTER" BEI AUDI – Nach dreijähriger Bauzeit schlägt das neue Herz der Audi IT in Ingolstadt, verborgen in zwei Untergeschossen. Dort finden auf 2.000 Quadratmetern künftig bis zu 6.000 Server und IT-Komponenten Platz. Dank neuester Technik wie der Klimatisierung des Data Center mithilfe natürlicher Außenluft werden je nach Ausbaugrad zwischen 6.000 und 16.000 Tonnen CO_2 jährlich eingespart.



MEXIKO: BÄUME „AUS LIEBE ZUM PLANETEN“ – „Por amor al planeta“ – „Aus Liebe zum Planeten“ heißt das Volkswagen Naturschutzprogramm in Mexiko. Schwerpunkte sind die Förderung des Artenschutzes und der Erhalt des Baumbestands. Ein Wiederaufforstungsprogramm im Nationalpark am Vulkan Popocatépetl verbessert zudem die Wasserversorgung in der Region. 420.000 Hochgebirgskiefern wurden bereits gepflanzt; Sickergruben und Dämme sammeln das wertvolle Nass. Das Projekt steigert die Grundwassermenge jährlich um rund 2,6 Millionen Kubikmeter. Das ist deutlich mehr, als im 40 Kilometer entfernten Volkswagen Werk in Puebla verbraucht wird.

LEIPZIG, DEUTSCHLAND: NACHHALTIGE WÄRME BEI PORSCHE – Die neue Lackiererei bei Porsche in Leipzig, die Ende 2013 in Betrieb geht, nutzt die Abwärme eines nahe gelegenen Holzhackschnitzel-Heizwerks. Die Anlage in der Automobilproduktion wird auf diese Weise zu 80 Prozent CO_2-neutral mit Wärme versorgt.

EMDEN, DEUTSCHLAND: „THINK BLUE.FACTORY.“ – „Think Blue.Factory.“ heißt das Programm für eine nachhaltige Produktion der Marke Volkswagen. Die Ziele: höhere Ressourceneffizienz, geringere Emissionen und verstärkte Nutzung von regenerativen Energien. In Deutschland zählt der Ausbau des Werks Emden derzeit zu den größten Projekten. Dort entsteht eine neue Karosseriebauhalle, errichtet auf 5.000 Pfählen. 3.000 von ihnen fungieren als „Energiepfähle“: Über sie wird Wasser gekühlt, das zunächst zur Kühlung der Schweißanlagen verwendet wird. Deren Abwärme erhitzt Wasser, das in der Hallenheizung Verwendung findet, bevor es über die Energiepfähle erneut abgekühlt wird.

FOSHAN, CHINA: WERTVOLLES GUT WASSER – Im neuen Volkswagen Werk Foshan ging Ende 2012 eine der modernsten Abwasseraufbereitungsanlagen Chinas in Betrieb. Das Abwasser wird umweltfreundlich über eine der größten Membran-Bioreaktor-Anlagen im Konzern recycelt. Es wird zu 100 Prozent wieder der Fabrik zugeführt und dort unter anderem für den Regentest in der Montagehalle und die Kühlwassernachspeisung verwendet. Das senkt den Frischwasserbedarf um rund 30 Prozent.

MLADÁ BOLESLAV, TSCHECHIEN: STROM AUS BIOMASSE BEI ŠKODA – Biomasse ist der Stoff, der für eine „grüne“ Zukunft in Mladá Boleslav sorgt. Das ŠKODA Tochterunternehmen Ško-Energo, Betreiber des lokalen Heizkraftwerks, will den Energieanteil aus Biomasse kontinuierlich steigern und so den CO_2-Ausstoß der Anlage bis 2015 um ein Viertel reduzieren. Das Heizkraftwerk produziert Strom für die Fahrzeug- und Aggregateproduktion. Die dabei entstehende Wärme wird in der Stadt und im Werk genutzt.

AUTORIN Tina Rumpelt

WEITERE INFORMATIONEN
www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit und Verantwortung > CSR Weltweit

Samba do BRASIL.

Brasilien gilt als Boom-Land Lateinamerikas. Es zählt zu den Nationen mit den besten Wachstumschancen und hat sich auf Rang sechs der größten Volkswirtschaften der Welt vorgearbeitet. Volkswagen do Brasil ist einer der Motoren dieser Entwicklung. 2013 feiert das Unternehmen sein 60-jähriges Bestehen – den Blick fest in die Zukunft gerichtet.

„Trends setzen sich bei uns schnell durch.
Die Brasilianer sind immer für Neues und Aufregendes zu haben."

HANS J. VOSWINKEL, VOLKSWAGEN HÄNDLER IN BRASILIEN

Eine der faszinierendsten Perspektiven auf São Paulo bietet der Blick vom 168 Meter hohen Bürokomplex „Edifício Itália" im pulsierenden Stadtzentrum. Am späten Nachmittag trifft man sich in der Bar des Hochhauses auf 150 Meter Höhe und blinzelt in die tief stehende Sonne. Bis zum Horizont erstreckt sich ein schier unendliches Meer von Hochhäusern. In der Region São Paulo leben rund 20 Millionen Menschen.

Im größten industriellen Ballungsgebiet Lateinamerikas sind mehr als 1.000 Unternehmen deutscher Herkunft zu Hause. São Paulo ist damit die größte „deutsche" Industriestadt im Ausland. São Paulo ist aber auch einer der ältesten und zugleich zukunftsträchtigsten Standorte des Volkswagen Konzerns. In den vier brasilianischen Volkswagen Werken arbeiten heute rund 24.000 Menschen. Sie fertigen 3.500 Fahrzeuge und 3.800 Motoren pro Tag. Aktuell werden 22 verschiedene Modelle hier verkauft – aus lokaler Produktion der Gol, Voyage, Fox, Polo, Polo Sedan, Saveiro, Golf und SpaceFox. „Wir sind als Motor der brasilianischen Automobilindustrie in dieser Region fest verwurzelt", so Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Aktiengesellschaft, anlässlich der São Paulo Motor Show im vergangenen Jahr. 2013 feiert Volkswagen do Brasil sein 60-jähriges Bestehen und mehr als 20 Millionen im Land produzierte Fahrzeuge. Zum Jubiläum setzt der Konzern ein deutliches Signal für die Zukunft: Das Unternehmen wird in Brasilien bis Ende 2016 rund drei Milliarden Euro in den Ausbau der Produktionskapazitäten und die Entwicklung neuer Fahrzeuge investieren.

Der Volkswagen Gol, zu deutsch „Tor", hat seit 26 Jahren viele Fans im Land gewonnen: Er ist das meistverkaufte Auto Brasiliens und löste den VW Käfer, genannt „Fusca", nach 24 Jahren Marktführerschaft ab. Volkswagen wird deshalb als heimische Marke gesehen. Thomas Schmall, Präsident von Volkswagen do Brasil, beschreibt dieses Phänomen augenzwinkernd so: „Die Brasilianer nahmen irgendwann erstaunt zur Kenntnis, dass der Käfer auch woanders gebaut wurde." Umgekehrt wundern sich Europäer oft darüber, dass der Konzern in Brasilien auch Marktführer bei Lastwagen ist.

Henrique Meirelles, ehemaliger Präsident der brasilianischen Zentralbank und Kongressabgeordneter, bescheinigt der brasilianischen Wirtschaft „eine hohe lokale Nachfrage". Das Land ist reich an Bodenschätzen und nachwachsenden Rohstoffen wie Zuckerrohr, aus dem der in Brasilien weit verbreitete Kraftstoff Ethanol hergestellt wird. „Vor zehn Jahren gehörten 66 Millionen Brasilianer der Mittelschicht an. 2014 werden es 118 Millionen, und damit zwei Drittel der Gesamtbevölkerung sein. Das schafft Stabilität und Kaufkraft", erklärt Wirtschaftsexperte Meirelles. „Langfristig könnte der brasilianische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge so auf über fünf Millionen Einheiten jährlich wachsen."

„Unser typischer Kunde ist unter 40 Jahre alt, verheiratet und hat zwei Kinder", sagt Hans J. Voswinkel, einer der größten und ältesten Volkswagen Händler in Brasilien mit Sitz im südlich gelegenen Bundesstaat Paraná. Seine „Grupo Servopa" hat seit dem Start seiner Partnerschaft mit dem deutschen Autobauer in 1955 über 200.000 Volkswagen verkauft. Er kennt die Wünsche seiner Kunden: „Trends setzen sich bei uns schnell durch. Die Brasilianer sind immer für Neues und Aufregendes zu haben."

Die neueste Niederlassung der Grupo Servopa wurde in Curitiba, Hauptstadt des Bundeslandes Paraná, nach den strengsten ökologischen Standards gebaut. Voswinkel bewirbt sich mit seinem Autohaus – als erstes Unternehmen in Brasilien – um die strenge US-amerikanische LEED-Zertifizierung (LEED = Leadership in Energy and Environmental Design). „Wer vorn bleiben will, muss auch beim Umweltschutz führend sein", davon ist der Brasilianer mit deutschen Wurzeln überzeugt.

VOLKSWAGEN UNTERSTÜTZT DIE NACHWUCHS-KICKER DES FC SANTOS – bei den Begabtesten am Ball wird stets auch eine gute Schulbildung gefördert.

VOLKSWAGEN IN BRASILIEN

194 Mio.
EINWOHNER zählt Brasilien

24.000
MITARBEITER an vier Volkswagen Standorten

60
JAHRE VOLKSWAGEN in Brasilien

3.500
PRODUZIERTE FAHRZEUGE pro Tag

Volkswagen do Brasil gilt, nicht zuletzt wegen der 2003 in den Markt eingeführten Flex-Fuel-Technologie, als Pionier bei Umweltschutz und Ressourcenschonung. Regenerative Energien haben Vorrang: So wird Volkswagen künftig 40 Prozent seines Energiebedarfs mit eigenen Wasserkraftwerken erzeugen. Der Übergang zwischen ökologischen und sozialen Projekten ist dabei oft fließend. In einer Ausstellung des Werks Anchieta weckt ein riesiges handbetriebenes Schwungrad die Neugier der Besucher: Es handelt sich um eine einfache, aber ungemein segensreiche Wasserpumpe. Sie verschafft Menschen in Trockenregionen tausendfach kostenlosen Zugang zu sauberem Wasser. Zudem unterstützt die brasilianische Stiftung „Fundação Volkswagen“ eine Vielzahl von Sozial- und Bildungsprojekten, in die allein in den vergangenen zehn Jahren fast 20 Millionen Euro geflossen sind.

Wer sich in Brasilien für die Menschen engagiert, der kommt am Fußball nicht vorbei: 2014 wird die Fußballweltmeisterschaft im Land stattfinden. Volkswagen, Partner der brasilianischen Fußballnationalmannschaft „Seleção Brasileira“, wird mit von der Partie sein. Schon heute fördert der Automobilhersteller Fußballprojekte für Kinder wie „A chance to play“, aber auch die Jugendarbeit des Fußballvereins in Santos, einer Hafenstadt im brasilianischen Bundesstaat São Paulo. Der FC Santos ist berühmt: Pelé startete dort seine Karriere. Ebenso wie Neymar – der 21-Jährige ist heute schon ein Superstar und gilt als Nachfolger Pelés.

„Fußball, das ist in Brasilien für Millionen Menschen immer auch der Traum vom Aufstieg“, sagt Bruno Amodio vom FC Santos. Bei den Begabtesten am Ball wird stets auch eine gute Schulbildung mit gefördert. Für viele brasilianische Kinder ist der Schulbesuch heute immer noch nicht selbstverständlich. In der Regenzeit macht zusätzlich das Wetter einen Strich durch die Rechnung, weil die Busse, die die Kinder zur Schule bringen sollen, oft im Schlamm stecken bleiben. Nach einer Ausschreibung der Regierung fahren inzwischen Tausende geländegängige „Ônibus Escolar“ im ganzen Land – entwickelt und gebaut von Volkswagen.

AUTOR Dirk Maxeiner
FOTOGRAF Andreas Mader

WEITERE INFORMATIONEN
www.volkswagenag.com > Konzern > Produktionsstandorte

ANIMALS

Aufopferung für eine Sache.

HINGABE // ARMIN MUELLER-STAHL, 82, DEUTSCHER SCHAUSPIELER, MUSIKER, MALER UND SCHRIFTSTELLER

Hingabe bedeutet für mich Leidenschaft und Aufopferung für eine Sache. Sie ist Voraussetzung für eine sehr persönliche Arbeit, die man so gut machen möchte, wie man sie nur machen kann. Wenn ich mich in mein Atelier zurückziehe und male, verlieren Zeit und Umwelt vollkommen an Bedeutung. Ich bin frei. Kreativität wird zu Motorik, und ich fokussiere mich ganz auf eine Sache.

Aber auch das besonders intensive Aufnehmen der Umgebung kann ein Moment der Hingabe sein. Früher waren das die Fahrten mit meinem Bruder im Brezelkäfer über die Alpen. Wir sogen alle neuen Eindrücke auf: das erste Mal die Berge sehen, über die hohen Pässe fahren, dann Italien und das Meer.

Manchmal tauchen solche Bilder wieder auf, denn sie haben heimlich Spuren hinterlassen. So besuchte ich vor einiger Zeit die Kirche, in der mein Vater gegen Ende des Krieges starb. Als ich diese Kirche betrat, begann die Orgel zu spielen – ein Lied aus meiner Kindheit: „Der Mond ist aufgegangen“, das Lieblingslied meines Vaters. Ich habe das als einen sehr intensiven, persönlichen Moment erlebt.

Im vergangenen Jahr drehte ich dann in Amerika mit dem einzigartigen Regisseur Terrence Malick, der für seine Improvisationen bekannt ist. Meine Szene spielte in einer riesigen Kirche. Nur ich und die Hauptdarstellerin Natalie Portman. Zuvor hatte Terrence meine Geige in meinem Trailer gesehen. Gegen Ende der Szene ließ er die Geige holen und bat mich zu spielen. Ich stand in der Kirche und hatte meine Geige in der Hand. Auf einmal war da diese alte Melodie aus meiner Kindheit. Ich weiß nicht, wie lange ich spielte. Die Umgebung verschwand für mich. Ich kann nicht beschreiben, was ich in diesem Moment fühlte. Nach der Szene bedankte sich Natalie Portman mit einem Handkuss, und die Frau von Terrence Malick hatte Tränen in den Augen.

So ist es mit der Hingabe: Alte Bilder entfalten ihre innere Kraft.

FOTOGRAF Andreas Mühe

Das Kunsthaus Lübeck vertritt das bildkünstlerische Werk von Armin Mueller-Stahl.

Rendezvous am

PICCADILLY.

In der weltweit ersten Audi City in London präsentiert die Marke mit den Vier Ringen ihre ganze Modellvielfalt vollkommen virtuell – das gab es so noch nie. Gleichzeitig bieten Kundenbeziehungsmanager wie Michelle Mensah ein hohes Maß an persönlicher Betreuung für die Besucher. Einblicke in den ersten digitalen Audi-Showroom.

4

POWERWALLS kleiden den digitalen Showroom fast vollständig aus

420

QUADRATMETER groß ist die Audi City im Herzen der Metropole London

17

HOCHLEISTUNGSRECHNER visualisieren jedes der rund 40 Audi Modelle im Maßstab 1:1 – in allen Varianten

Vanessa Simeonidis stellt mit einem Fingerwisch den virtuellen Motor ab und lässt ihren prüfenden Blick noch einmal über die ganz in Schwarz gehaltene Lederausstattung des Interieurs schweifen. „Ja, so gefällt er mir“, nickt sie zufrieden. Beim Exterieur mag es die Versicherungsanwältin sportlich-elegant: die Karosserie in Ibisweiß, die Aluminiumfelgen in Silber. Inzwischen kennt sie ihren neuen Audi A3[1] innen wie außen aus allen Perspektiven. Dabei ist er noch gar nicht gebaut. Stattdessen blickt sie auf eine raumhohe Multimedia-Wand in der weltweit ersten Audi City, die der Hersteller im Sommer 2012 am mondänen Piccadilly Circus in London eröffnet hat.

17 Hochleistungsrechner visualisieren dort das Audi Modell im Maßstab 1:1, das Simeonidis auf einem der sieben Multi Touch Tables im Showroom konfiguriert hat. Durch die zwei Millionen Pixel der Rückprojektionswände in LED-Technik erlebt sie jedes Detail im Innenraum so wirklichkeitsnah, als säße sie tatsächlich hinter dem Lenkrad ihres zukünftigen Wagens. Der Motorsound aus der Surround-Anlage mit 90 Lautsprechern klingt ebenso authentisch wie der satte Klang der Fahrertür, die Vanessa Simeonidis virtuell ins Schloss fallen lässt.

Vier dieser großformatigen Bildschirme, „Powerwalls“ genannt, kleiden den 420 Quadratmeter großen Ausstellungsraum in der Audi City fast vollständig aus. Alle Farben, Ausstattungslinien und Optionen der derzeit rund 40 Modelle von Audi können dort virtuell abgerufen und kombiniert werden. So entstehen je nach Kundengeschmack mehrere hundert Millionen Konfigurationsmöglichkeiten. Erstmals gelingt es damit einem Automobilhersteller, in einem Showroom die ganze Vielfalt seiner Modellpalette erlebbar zu machen. Eine Handvoll echter Exponate schlägt die Brücke vom virtuellen Modell zum realen Fahrspaß.

„Im Idealfall begleite ich meine Kunden ein ganzes Audi Leben lang."

MICHELLE MENSAH, KUNDENBEZIEHUNGSMANAGERIN IN DER AUDI CITY, LONDON

Mit dem Hightech-Konzept der Audi City betritt der Autobauer Neuland – aber das ist nicht die einzige Innovation. Auch den Job von Michelle Mensah gab es so bisher nicht. Sie arbeitet in der Londoner Audi City als Kundenbeziehungsmanagerin. Gerade hat sie Vanessa Simeonidis bei der Konfiguration ihres Wunschautos unterstützt. Michelle führt aber nicht nur Beratungsgespräche und organisiert Probefahrten. Sie bleibt die Ansprechpartnerin, wenn Simeonidis später ihren Audi A3 beispielsweise zur Inspektion in die Werkstatt bringen will. „Im Idealfall begleite ich meine Kunden ein ganzes Audi Leben lang", beschreibt die junge Britin ihr weit gespanntes Aufgabengebiet.

Diese besondere Kundenbetreuung überzeugt auch David Parker. Der 45-jährige Unternehmensberater hat in der Audi City vor Kurzem seinen neuen Audi Q5[2] in Empfang genommen – und gleich noch einen A1[3] dazubestellt. Auf eine Probefahrt verzichtete er. „Die Visualisierung an der Powerwall hat mir zusammen mit Michelles Beratung völlig genügt. Zudem kenne ich Audi schon lange. Ich vertraue der Marke", sagt Parker.

So wie bei Audi in London nimmt die moderne Kommunikationstechnik im Leben von immer mehr Menschen einen festen Platz ein. Neun von zehn Kunden, die sich für ein neues Auto interessieren, informieren sich vorab im Internet. Zwei von drei beziehen über soziale Netzwerke die Erfahrungen anderer mit in ihren Entscheidungsprozess ein. Nicht ohne Folgen: Kamen vor zehn Jahren die Kunden im Durchschnitt noch etwa sieben Mal zum Händler, bevor sie den Kaufvertrag unterschrieben, reduzieren sich ihre Besuche mittlerweile auf durchschnittlich zwei. „Web-Technologien sind fester Teil des Alltags unserer Kunden. Das wird sich künftig noch stärker im Auftritt unserer Marke widerspiegeln", unterstreicht Sven Schuwirth, Leiter Marken- und Vertriebsentwicklung. Solche Trends kristallisieren sich gerade in boomenden Metropolen wie der britischen Hauptstadt schnell heraus. „Deshalb wollen wir mit unseren Kunden dort in einen echten Dialog treten, der sich nicht nur mit unseren Produkten beschäftigt", sagt Schuwirth. Gelegenheiten dafür wird es in der Audi City künftig viele geben: bei Ausstellungen, Vorträgen und Diskussionen zu Themen aus Kunst, Gesellschaft und Architektur.

„Vernetzung" ist das Stichwort. Nicht zufällig hat der Autobauer den Verkehrsknotenpunkt Green Park als Standort für die Audi City gewählt. Sechs Bus- und drei U-Bahn-Linien treffen hier zusammen, der Piccadilly Circus ist nur eine Haltestelle entfernt. „Hier kommen wir mit den Menschen in genau dem Umfeld ins Gespräch, in dem sich ihr Leben tagtäglich abspielt: auf dem Weg ins Büro, bei schnellen Besorgungen nach Feierabend oder beim Shopping am Wochenende", weiß der Marketing- und Vertriebsexperte. Direkt gegenüber empfängt das legendäre Luxushotel Ritz seine internationalen Gäste. „Rund 1.000 Kunden und Interessenten besuchen uns im Durchschnitt jede Woche", berichtet Michelle Mensah. Auch ihr Verkaufsleiter dürfte zufrieden sein: Neun von zehn Kunden kaufen zum ersten Mal ein Audi Modell.

London markiert erst den Anfang einer neuen Ära virtueller Showrooms. Ende Januar 2013 eröffnete in Peking der zweite Standort – und bittet damit in China zum Rendezvous im Cyberstore.

AUTOR Wilhelm Missler

FOTOGRAF Hartmut Nägele

WEITERE INFORMATIONEN www.audi.de > Erlebniswelt > Audi City

1 Audi A3 Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 6,6 bis 3,8; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 152 bis 99.

2 Audi Q5 Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 8,5 bis 5,3; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 199 bis 139.

3 Audi A1 Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 5,9 bis 3,8; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 139 bis 99.

4 (Abb. S. 52) Audi S8 382 kW, Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 14,4/außerorts 7,6/kombiniert 10,1; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 235.

Zukunfts- MACHER.

Im Volkswagen Konzern arbeiten junge Menschen an ihrer Diplomarbeit oder Dissertation. Sie erforschen neue Werkstoffe und entwickeln innovative Technikkonzepte. Sie geben Fahrerassistenzsystemen eine Stimme oder ergründen die „Treiber des Fortschritts“. Alle verbindet ein Ziel: das Auto der Zukunft gestalten.

CAROLINE RUDZINSKI, 34, DIPLOM-WIRTSCHAFTS-WISSENSCHAFTLERIN. Sie erforscht die „Weisheit der Vielen“: Sind Gruppen bemerkenswert intelligent und sogar klüger als die Experten in ihrer Mitte? Funktioniert „Crowdsourcing“ als Informationsbasis für strategische Unternehmensentscheidungen, beispielsweise zu Technologie- und Trendentwicklungen? Ihre Doktorarbeit zu diesem Thema geht Caroline pragmatisch an – mit einem virtuellen „Informationsmarkt“, auf dem sie die Theorie praktisch erprobt und konkrete Ergebnisse gewinnt. „Es ist spannend, in einem Weltkonzern wie Volkswagen neue Ansätze zu entwickeln und auszuprobieren.“ Die gebürtige Schwedin ist von der „Weisheit der Vielen“ überzeugt: „Die Auseinandersetzung auf breiter Basis schärft das Bewusstsein für strategisch relevante Themen im Unternehmen.“

COLLINS NTCHOUZOU NGANKO, 32, STUDIERT MASCHINENBAU IM ZWEITSTUDIUM. „Tüfteln macht mir Spaß“, so der gebürtige Kameruner. Noch lieber ist ihm aber, „weit vorauszudenken“. Er spielt gern Schach. Das passt, denn auch seine Dissertation verlangt Weitsicht. Das Thema: ein Beitrag zur methodischen Gestaltung leichter Bodenstrukturen für Elektrofahrzeuge, in die ein Batteriesystem integriert wird. Es geht um Wandstärken und Schwingungsverhalten, um innovativen Leichtbau und effiziente Konstruktionsprozesse. „Die Faszination besteht darin, das breit gefächerte Know-how aus den unterschiedlichen Fachdisziplinen zusammenzuführen“, sagt Collins. Die Ergebnisse tragen dazu bei, das Auto der Zukunft intelligenter und nachhaltiger zu machen. Und diese Vision treibt ihn an. Auf diesem Feld will er weiter forschen, neue Ideen anstoßen. „Wo auch immer in der Welt. Hauptsache bei Volkswagen.“

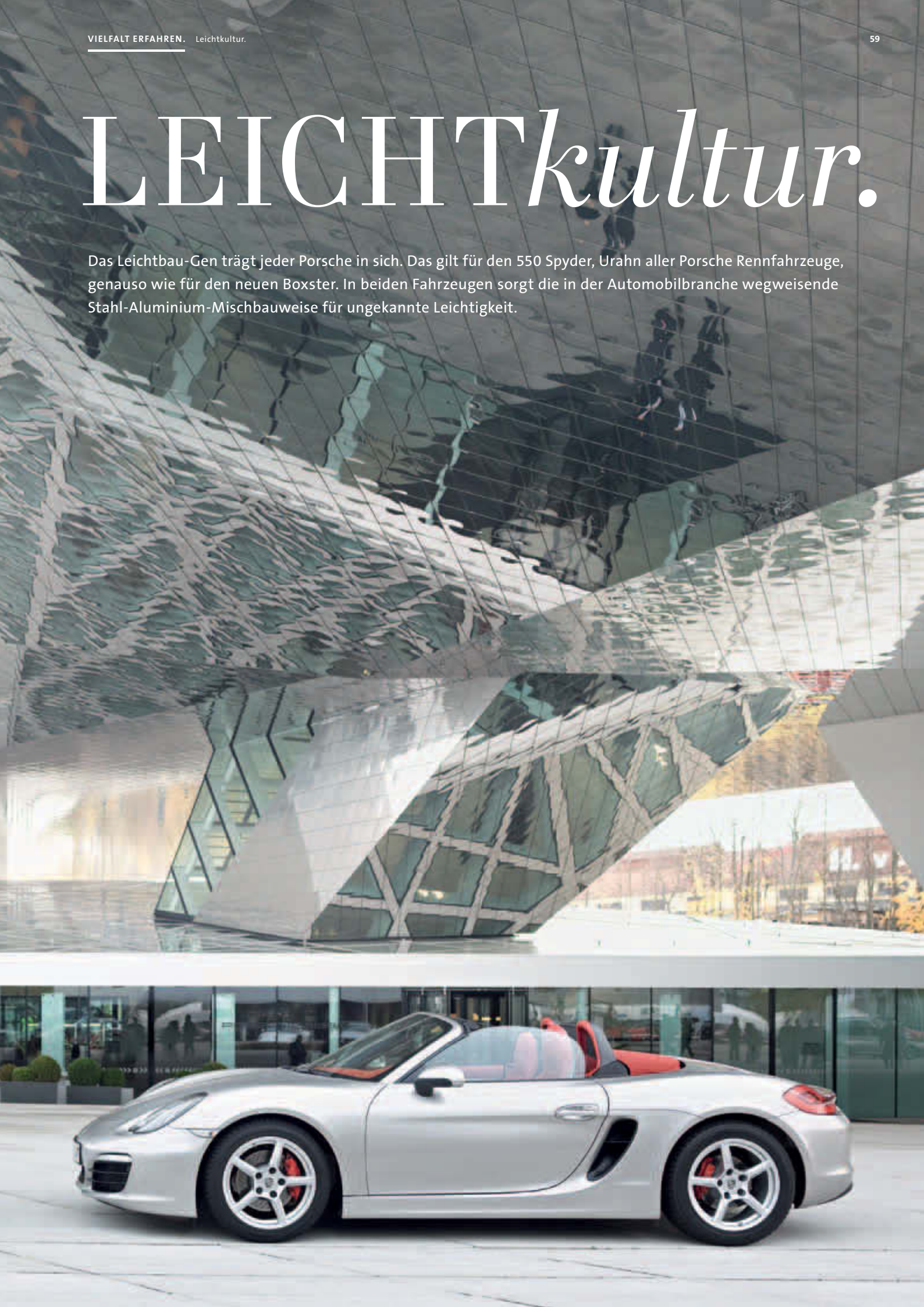
CHEN-YUNG SU, 36, STUDIERTE PSYCHOLOGIE IN TAIWAN, BEVOR ER 2004 NACH DEUTSCHLAND KAM. Sein Traumjob? „Forschen, forschen, forschen“, so Chen-Yung Su ohne zu zögern. Beim Studium stieß er „zufällig“ auf das Thema Verkehrspsychologie. Es führte ihn zu Volkswagen. Chen-Yung beschäftigt sich für seine Dissertation mit der verbalen Kommunikation zwischen Auto und Fahrer. Oder genauer gesagt mit der Frage, mit welchen Hinweisen und Formulierungen sich Assistenzsysteme am besten und schnellsten Gehör verschaffen. Um das zu ergründen, arbeitete er ein Jahr lang bei den Experten für automatisches Fahren am Electronics Research Laboratory (ERL) der Volkswagen Group of America in Kalifornien mit. Was Chen-Yung motiviert? „Die Grenzen des menschlichen Wissens auszuloten und dann zu erweitern.“ Und was wünscht er sich für die Mobilität von morgen? „Null Emission, null Unfälle, null Stress und viel Fahrspaß.“

JANINE KREBS, 28, STUDIERTE WIRTSCHAFTSINGENIEURWESEN MIT SCHWERPUNKT MASCHINENBAU.
Sie schätzt den „Raum für freie Gedanken und Ideen“, der ihr in der Volkswagen Konzernforschung gewährt wird. „Inspiration“, sagt sie, „ist das, was die Naturwissenschaften beflügelt.“ Für Mathematik, Chemie und Physik begeisterte sie sich schon in der Schule. Daraus entstand Technik-Leidenschaft. Ihre Diplomarbeit schrieb sie über Reibungsreduzierung in Verbrennungsmotoren. In ihrer Doktorarbeit untersucht sie Werkzeugbeschichtungen für ein innovatives Verfahren zur Herstellung hochwertiger Kunststoffbauteile. Parallel dazu beschäftigt sich Janine mit neuen Materialien, die das Thermomanagement im Fahrzeug der Zukunft erleichtern. Wer ihr zuhört, lernt viel über neue Werkstoffe als „Treiber des Fortschritts“ im Automobilbau: „Sie werden das Auto von morgen in vielfältiger Hinsicht prägen – bei Sicherheits- und Komfortthemen ebenso wie als wichtiger Beitrag zur Ressourcenschonung.“

AUTORIN Tina Rumpelt
FOTOGRAF Hartmut Nägele
WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagenag.com > Innovation

LEICHT*kultur.*

Das Leichtbau-Gen trägt jeder Porsche in sich. Das gilt für den 550 Spyder, Urahn aller Porsche Rennfahrzeuge, genauso wie für den neuen Boxster. In beiden Fahrzeugen sorgt die in der Automobilbranche wegweisende Stahl-Aluminium-Mischbauweise für ungekannte Leichtigkeit.



PORSCHES LEICHTBAU-HISTORIE IN MODERNEM AMBIENTE – Dr. Werner Tietz, Leiter der Aufbau-Entwicklung, im Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen.

Auf den ersten Blick war es ein Kampf, wie ihn David gegen Goliath führte. Gegen die scheinbare Übermacht von Acht- und Zwölfzylindern trat Umberto Maglioli 1956 mit einem Porsche 550 Spyder an, den ein Vierzylinder-Boxermotor mit nur 1,5 Litern Hubraum beschleunigte. Der Italiener gewann das sizilianische Langstreckenrennen „Targa Florio“ auf Anhieb – der erste große Erfolg von Porsche im Motorsport. Das Geheimnis: Das Auto wog kaum mehr als 500 Kilogramm. Weil weniger Masse beschleunigt werden musste, reichte ein kleiner Motor, der als Mittelmotor zudem eine ausgeglichene Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse garantierte. Die Porsche Ingenieure hatten vor dem Rennen den ohnehin schon leichten 550er überarbeitet und einen dreidimensionalen Gitterrohrrahmen mit einer aus dem Flugzeugbau stammenden Aluminium-Außenhaut verkleidet. Das Karosseriegewicht sank dadurch um 27 auf 63 Kilogramm.

„Diese Vorgehensweise war sehr modern“, erläutert Dr. Werner Tietz, der die Aufbau-Entwicklung von Porsche in Weissach leitet. „Auch heute denken unsere Ingenieure bei jeder neuen Modellgeneration intensiv darüber nach, wie man überflüssige Pfunde einsparen kann.“ Zu erkennen ist das Ergebnis des konsequenten Leichtbaus beim neuen Porsche Boxster[1], wie sein Urahn ein offener Zweisitzer mit Mittelmotor. Die neueste Generation wiegt 40 Kilogramm weniger als das 2004 präsentierte Vorgängermodell, obwohl es deutlich höhere Sicherheitsanforderungen erfüllt. Die leichte Karosserie trägt neben den überarbeiteten Motoren auch dazu bei, dass der neue Boxster besonders sparsam mit dem Kraftstoff umgeht. Die Technik dahinter: Wie sein großer Bruder, der Porsche 911, besteht der Boxster jeweils zur Hälfte aus Stahl und aus Aluminium. Diese in der Automobilbranche bahnbrechende Bauweise folgt der Erfahrung, dass jedes Material besondere Stärken hat. „Moderne Stahlsorten erlauben uns, hohe Festigkeiten auf sehr kleinem Raum darzustellen“, so Tietz. Hochfester Stahl kommt zum Beispiel beim Rahmen der Windschutzscheibe zum Einsatz und schützt dort die Insassen im Fall eines Überschlags des Fahrzeugs. Aluminium hingegen besticht durch sein niedriges spezifisches Gewicht. Außerdem können mit Gussteilen aus dem Leichtmetall sehr komplexe Formen realisiert werden. So ist beim neuen Boxster im hinteren Seitenrahmen ein großflächiges Aluminiumbauteil integriert, das nicht nur zwei Kilogramm leichter ist als die Stahlvariante im Vorgänger, sondern auch sechs Einzelbauteile, und damit entsprechend viele Bearbeitungsschritte in der Produktion ersetzt.

Tietz arbeitet mit seinem Team längst an der nächsten Fahrzeuggeneration. Um weitere 30 Kilogramm will er das Gewicht der Karosserie reduzieren, Magnesium soll dabei eine wichtige Rolle spielen. „Das ist wie im Rennsport: Wer stehenbleibt, fällt zurück.“

AUTOR Johannes Winterhagen

FOTOGRAF Rüdiger Nehmzow

WEITERE INFORMATIONEN www.porsche.de

1 Porsche Boxster Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 8,8 bis 7,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 206 bis 180.

„Auch heute denken unsere Ingenieure bei jeder neuen Modellgeneration intensiv darüber nach, wie man überflüssige Pfunde einsparen kann."

DR. WERNER TIETZ, LEITER DER AUFBAU-ENTWICKLUNG BEI PORSCHE

DER PORSCHE BOXSTER

46

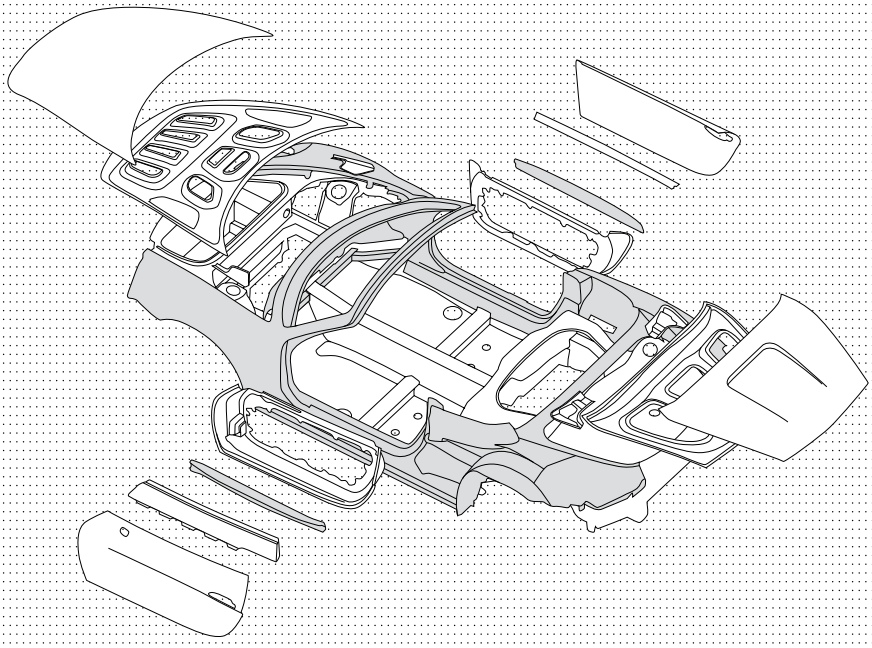
PROZENT aller Karosserieteile bestehen aus Aluminium, der Rest aus Stahl

1

ALUMINIUM-DRUCKGUSSTEIL ersetzt bis zu sechs Einzelkomponenten

40

KILOGRAMM leichter als sein Vorgänger



Passione.

Lamborghini und Ducati – zwei Marken, zwei Synonyme für Höchstleistung und einzigartiges Design. In ihrer oberitalienischen Heimat kommt es zum Gipfeltreffen: Lamborghini Aventador und Ducati 1199 Panigale. Supercar trifft Superbike. Die Testfahrer beider Marken finden schnell die Gemeinsamkeiten ihrer technischen Welten: Leistung, Leichtbau – und Leidenschaft für das Außergewöhnliche.

„Das Gewicht ist bei beiden Fahrzeugen möglichst genau in der Mitte konzentriert, wobei die Triebwerke so dicht wie möglich über der Straße liegen."

GIORGIO SANNA, CHEFTESTFAHRER LAMBORGHINI

Der Marktplatz von Rivabella in der Emilia Romagna, zwei Hochleistungsmaschinen und eine Menschenmenge. Passanten umringen den Lamborghini Aventador[1] und die Ducati Panigale. Die beiden Fahrzeuge gehören zum Extremsten, was Ingenieure je auf Räder gestellt haben und auf öffentlichen Straßen fahren darf.

Wenige Meter entfernt sitzen zwei junge Italiener bei einem Espresso und fachsimpeln. „Wie lange braucht ihr für den Gangwechsel?", fragt Giorgio Sanna. „50 Millisekunden", antwortet Alessandro Valia. Sein Gesprächspartner kontert verschmitzt: „50 Millisekunden schaffen wir auch. Gleichstand." Die beiden sind tief in ihr Gespräch versunken. Die technischen Termini fliegen nur so hin und her.

Giorgio Sanna ist Chef-Testfahrer bei Lamborghini, Alessandro Valia bei Ducati. Die Stammsitze ihrer Unternehmen, Lamborghini in Sant'Agata Bolognese und Ducati im Bologneser Stadtteil Panigale, liegen nur 20 Fahrminuten voneinander entfernt. Die Italiener nennen diese Region liebevoll „Terra dei Motori", das „Land der Motoren". Fragt man Giorgio und Alessandro, was denn das Besondere an ihrer motorverrückten Heimat sei, so antworten sie wie aus der Pistole geschossen: „Passione!" – Leidenschaft! Diese Leidenschaft leben beide Marken unter dem Dach von Audi. Das passt. Die Audi Philosophie „Vorsprung durch Technik" muss den italienischen Tochtergesellschaften niemand lang erklären.

Die Liste der technischen Gemeinsamkeiten zwischen Supercar und Superbike ist lang. „Das Gewicht ist bei beiden Fahrzeugen möglichst genau in der Mitte konzentriert, wobei die Triebwerke so dicht wie möglich über der Straße liegen", erklärt der Lamborghini Testfahrer. Auch im Bereich Leichtbau sind beide Unternehmen führend. „Unsere Ingenieure ringen um jedes Gramm Gewicht", so Alessandro, „bei der Panigale fungiert beispielsweise die Airbox als Teil des Chassis." Giorgio berichtet

„Unsere Ingenieure ringen um jedes Gramm Gewicht."

ALESSANDRO VALIA, CHEFTESTFAHRER DUCATI

über das Carbon-Monocoque des Aventador. Bei dessen Entwicklung arbeiteten die Lamborghini Experten mit dem Flugzeughersteller Boeing zusammen.

„Dieses Motorrad arbeitet wie ein Computer", bescheinigt Giorgio der von ausgeklügelter Elektronik gesteuerten Ducati anerkennend. Selbst der Gasdrehgriff der Panigale funktioniert nicht mehr mechanisch, sondern digital wie in einem Flugzeug. Die Motoren von Sportwagen und Motorrad eint ihre ungeheure Leistungskraft, die Avantgarde-Technik und der unvergleichliche Sound. Der bärenstarke Zwölfzylinder-Mittelmotor gehört seit dem legendären Sportwagen Miura zum Familienerbe von Lamborghini. Ein außergewöhnlich effizienter Zweizylinder-Motor, dessen vier Ventile pro Zylinder ohne Ventilfedern arbeiten, ist fester Bestandteil des Ducati Kults. Beide Marken stehen vor der Herausforderung, die Antriebe künftig noch sparsamer und emissionsärmer zu machen, ohne deren ursprünglichen Charakter zu verfälschen. Eine große Aufgabe, bei der sich die Ingenieure beider Unternehmen nun gegenseitig unterstützen.

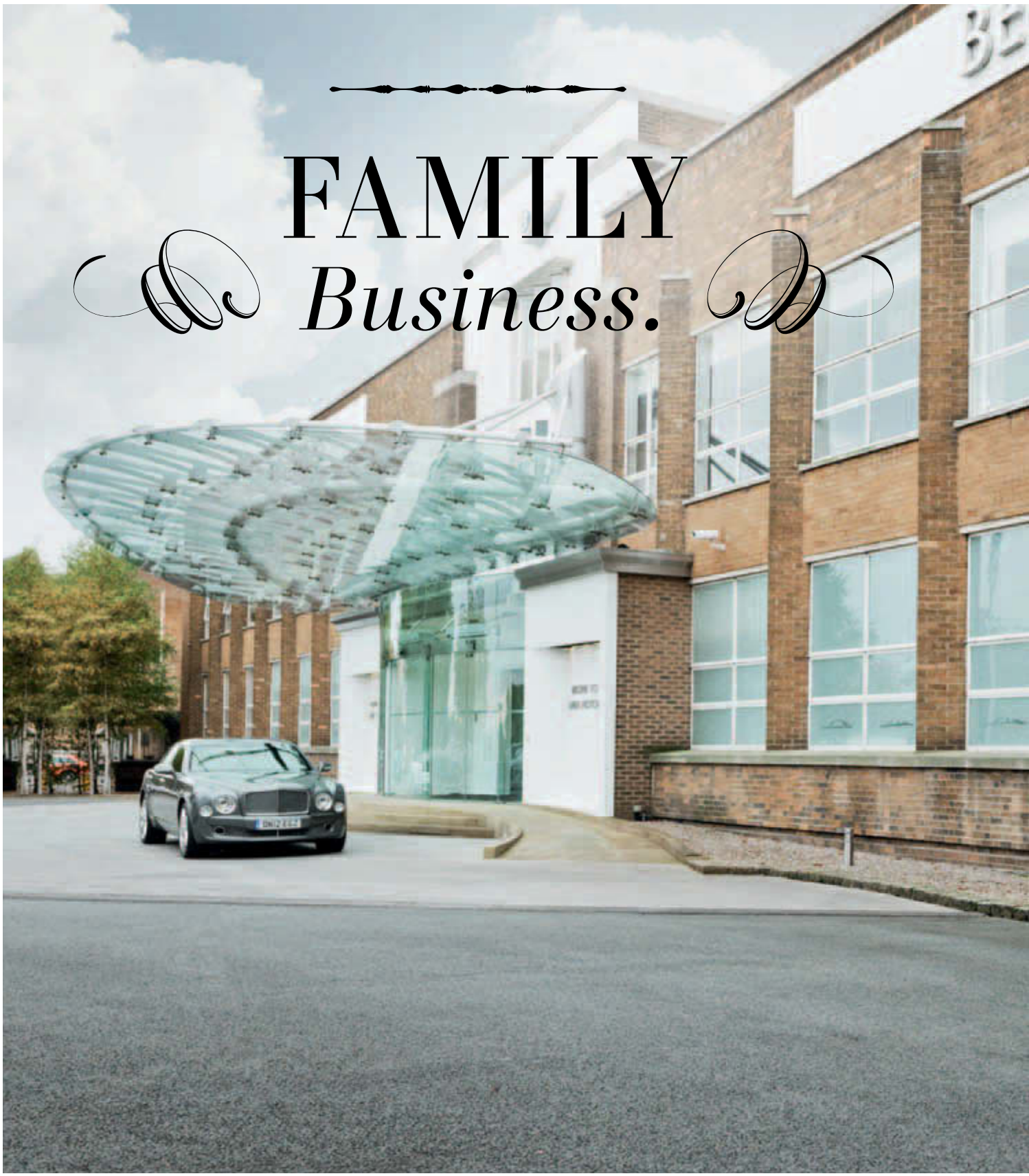
Giorgio und Alessandro müssen aufbrechen. Beide haben noch einige Testkilometer vor sich. Ob sie ihre Fahrzeuge für eine Testfahrt eines Tages tauschen wollten? Den beiden Profi-Fahrern ist anzusehen, dass es ihnen in den Fingern juckt. „Beim nächsten Mal bestimmt." Im „Land der Motoren" arbeitet man künftig ohnehin enger zusammen.

AUTOR Dirk Maxeiner

FOTOGRAF Peter Vann

WEITERE INFORMATIONEN www.ducati.de > Modelle > 1199 Panigale
www.lamborghini.de > Modelle > Aventador

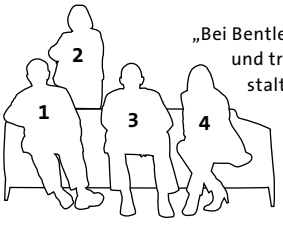
1 Lamborghini Aventador LP 700-4 515 kW, Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 24,7/außerorts 10,7/kombiniert 16,0; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km 370.



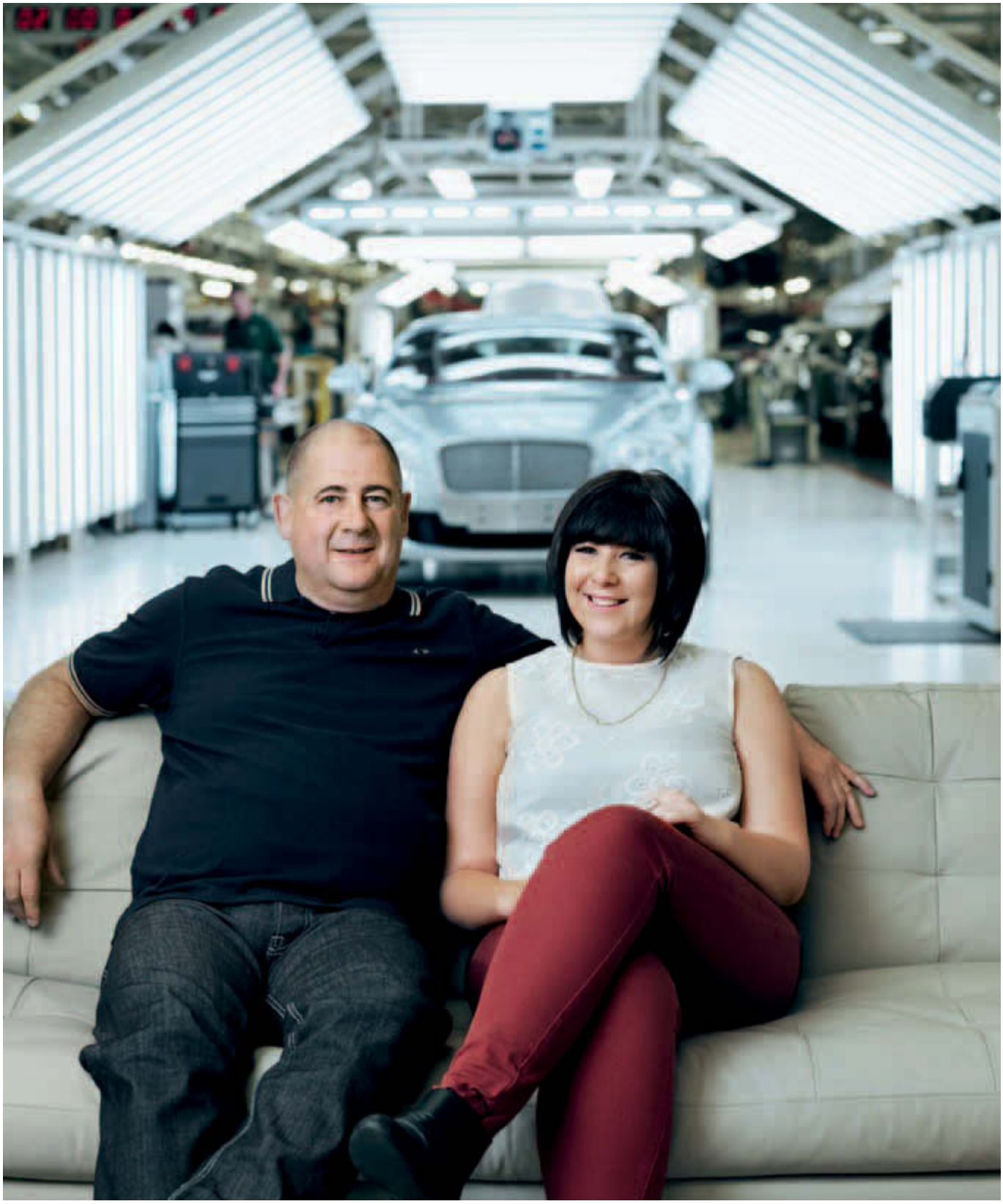
FAMILY *Business.*

Bei Bentley verbinden sich moderne Technologien und traditionelle handwerkliche Perfektion. Dafür stehen die Automobile aus Crewe, und das leben auch die rund 4.000 Mitarbeiter im nordwestenglischen Stammwerk. Sie führen die Marke in die Zukunft, mit Leidenschaft und viel Respekt vor einem großen Erbe. So wie es ihre Väter und Großväter getan haben. Bentley ist „Family Business“, in mancher Familie bereits in der vierten Generation.

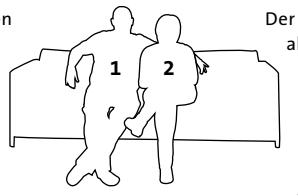
FAMILIE TEALE – Julia Teale zieht einen alten Zeitungsausschnitt aus ihrer Tasche. Ein vergilbtes Foto zeigt ihren Großvater bei seiner Verabschiedung vom Bentley Team. Das war 1961. Heute sitzen ihr Vater Leslie, ihre Schwester Amanda und ihr Neffe Dan vor ihr. Der 20-Jährige absolvierte seine Technikerausbildung bei Bentley und arbeitet heute in der Sitzerprobung. Er ist fasziniert:



„Bei Bentley treffen scheinbare Gegensätze aufeinander – modernste Technik und traditionelles Handwerk. Das tagtäglich zu erleben und mitzugestalten, ist der spannendste Job der Welt.“ **1** Leslie Teale (79) arbeitete von 1950 bis 1992 im Werk Crewe. **2** Julia Teale (44) leitet das Bentley Ausbildungsprogramm. **3** Dan Butler (20) ist Ingenieur in der Sitzerprobung. **4** Amanda Teale (47) koordiniert die Werksbesichtigungen.

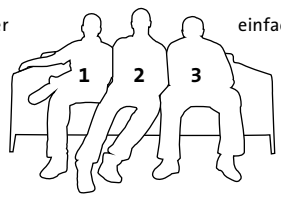


FAMILIE CAMM – „Es gibt nicht viele Mädchen, die jeden Tag Bentley fahren." Jessika Camm, 20 Jahre alt, kann das mit Fug und Recht von sich behaupten. Probefahrten auf dem Werksgelände gehören zu ihrem Job als angehende Kraftfahrzeug-Elektrikerin. Sie freut sich auf ihre Zukunft bei Bentley, eine „gute" Zukunft, wie ihr Vater sagt. Er arbeitet seit fast 40 Jahren im Werk Crewe und hat auch schwierige Zeiten miterlebt.



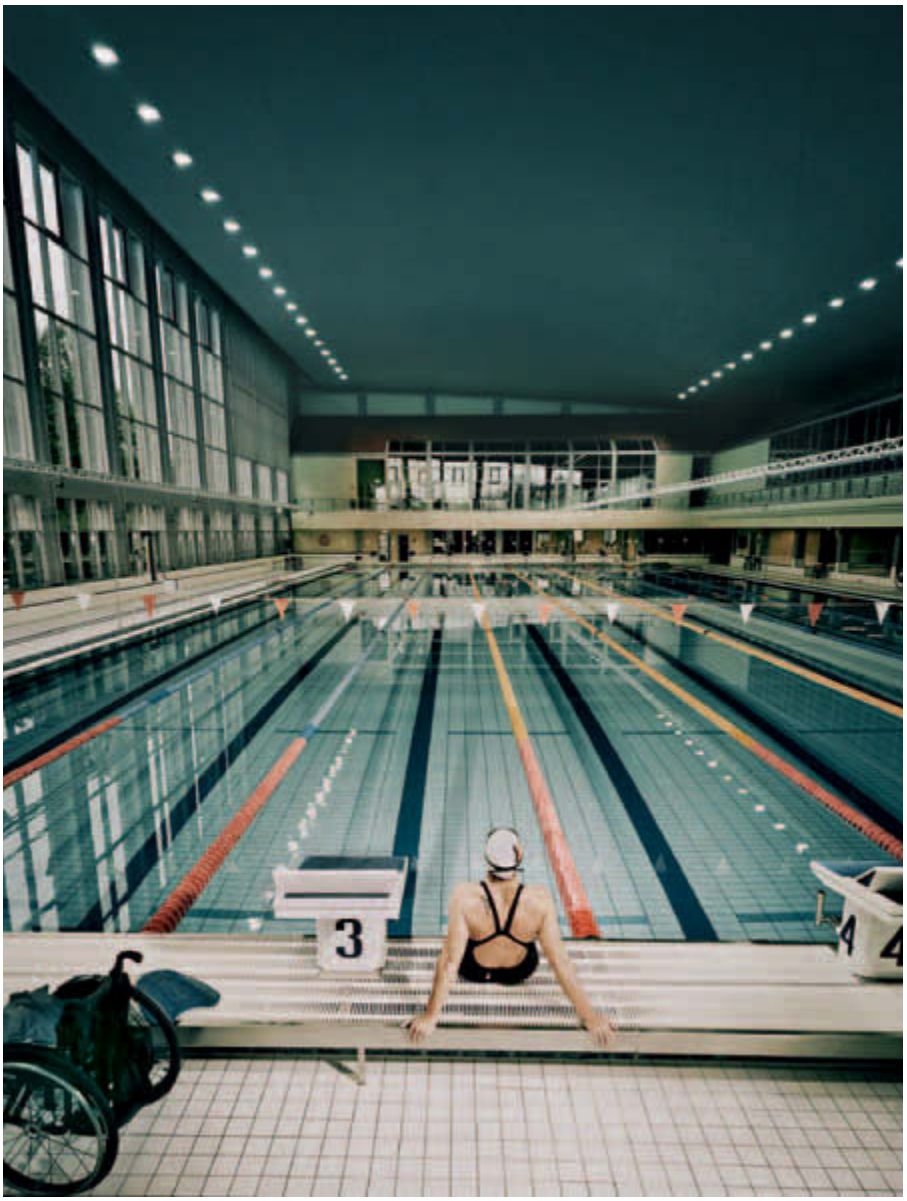
Der Wandel kam nach 1998. „Der Volkswagen Konzern hat Bentley bei allem unterstützt, was uns heute so stark macht: neue, attraktive Modelle zu entwickeln und effiziente Strukturen und Prozesse in der Entwicklung und Produktion aufzubauen. Behalten haben wir all das, was Bentley so wertvoll macht: unsere Einzigartigkeit und die große Liebe zum Detail." **1** Dave Camm (55) ist als Manager im Bereich Instandhaltung tätig. **2** Jessika Camm (20) absolviert eine Ausbildung zur Kraftfahrzeug-Elektrikerin.

FAMILIE CLIFFE – „Ja, ich bin schon mal einen Bentley der Queen gefahren. Von einer Seite der Halle zur anderen“, erzählt Ken Cliffe schmunzelnd. Mit 16 Jahren fing er als Feinmechaniker-Lehrling in Crewe an. Der 55-Jährige spricht gern über „die Hingabe“ bei Bentley. Beispielsweise darüber, wie die bis zu 625 PS starken Motoren für den Continental GT Speed[1] gefertigt und „nicht einfach nur montiert“ werden. Seine Söhne Alex und Jon hören zu und nicken einmütig. „In ihren Adern fließt Bentley Blut“, sagt Ken über sie. Auch in der Freizeit ist die Firma ein Thema. „Bentley ist wie eine große Familie“, so Alex, „die vergisst man nicht nach Feierabend.“ **1** Alex Cliffe (21) arbeitet im Karosseriebau. **2** Jon Cliffe (28) ist Techniker im Werkzeug- und Prototypenbau. **3** Ken Cliffe (55) ist Gruppenleiter in der Fertigung der Motoren für den Mulsanne.



AUTORIN Tina Rumpelt **FOTOGRAF** Hartmut Nägele **WEITERE INFORMATIONEN** www.bentleymotors.com

1 Bentley Continental GT Speed 460 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 22,4/außerorts 9,9/kombiniert 14,5; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km 338.


3

Den Menschen sehen.

HINGABE // KIRSTEN BRUHN, 43, WELTWEIT ERFOLGREICHE HANDICAP-SCHWIMMERIN

Ein Jahr lang hat mich die Filmkamera für den Dokumentarfilm „Gold – Du kannst mehr als Du denkst“ begleitet. Die Rückschau war emotional anstrengend: Mein Unfall im Jahr 1991, die Diagnose Querschnittslähmung, die Erkenntnis, dass vieles nicht mehr so sein würde wie vorher – ich durchlebte alles noch einmal. Und doch sehe ich heute den Wendepunkt in meinem Leben nicht am Tag des Unfalls, sondern elf Jahre später. An dem Tag, an dem ich mich darauf einließ, das Schwimmen wieder als Wettkampfsport aufzunehmen. Trotz meiner Behinderung. Oder sollte ich besser sagen: wegen meiner Behinderung?

Auf den ersten Bahnmetern fuhren meine Gedanken Achterbahn. Es fühlte sich so gut an, sich wieder mit anderen im Wasser zu messen. Aber war ich hier richtig? Unter behinderten Menschen? In der einen Sekunde wollte ich nichts wie weg, in der nächsten fühlte ich mich so gut wie schon lange nicht mehr.

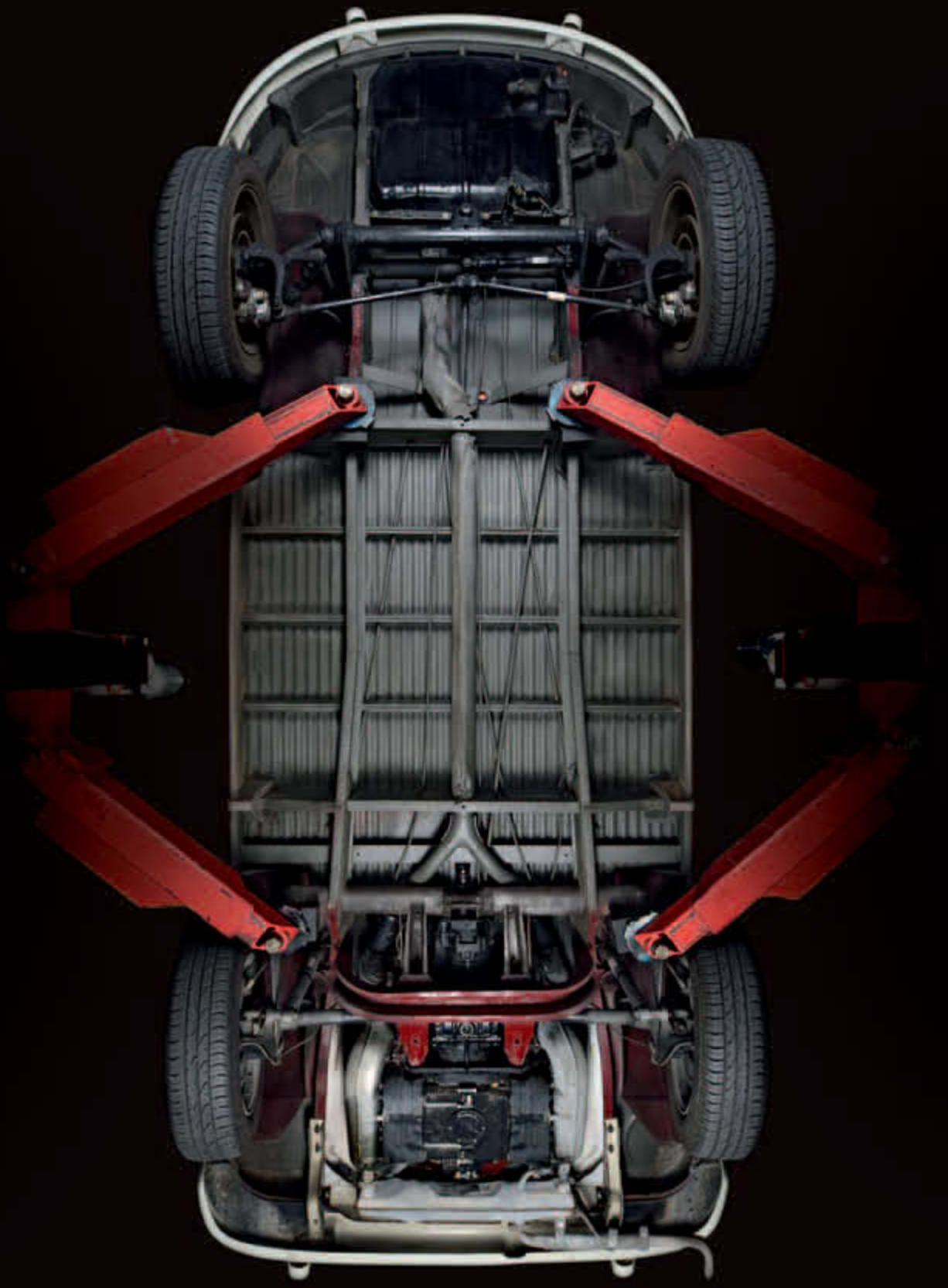
Ich schwamm die zweitbeste Zeit. Es war wunderbar. Ich spürte, wie sehr ich den Leistungssport, der vor dem Unfall zu meinem Leben gehörte, vermisst hatte. Ich war plötzlich wieder lebendig. Zu realisieren, dass man behindert ist, ist eine Sache. Sport mit Handicap jedoch auch mit Stolz und Begeisterung nach außen zu tragen, eine ganz andere. Ich habe es gelernt, sehr schnell sogar, denn unser Sport unterscheidet sich nicht von der „normalen“ Sportwelt. Es geht um den Menschen – und nicht um seine Behinderung. Es geht um Leidenschaft und Leistung, um Aufgaben und Ziele, die man sich selbst setzt und unbedingt schaffen will. Je mehr Training ich mir zumutete, desto besser fühlte ich mich. 2004 gewann ich meine erste Goldmedaille bei den Paralympischen Spielen in Athen. Weitere sollten folgen.

Im Februar 2013 ist „Gold“ in den Kinos angelaufen. Der Film zeichnet auch die Karrieren des blinden Marathonläufers Henry Wanyoike aus Kenia und des australischen Rennrollstuhlfahrers Kurt Fearnley nach. Wir sind erfolgreiche Sportler mit Handicap, wir sind Goldmedaillen-Gewinner. Wir sind glücklich mit unserem Leben. Es ist diese Botschaft, die uns verbindet und die wir in die Welt hinaustragen wollen: Ein Leben mit Behinderung ist nicht schlimm. Nur anders.

FOTOGRAF Andreas Mühe

Der BUS.

Der Bulli ist nicht einfach irgendein Fahrzeug. Der Bulli ist Kult, eine Legende auf vier Rädern. Gebaut werden die Volkswagen Transporter seit 1954 in Hannover. Dort bringt auch die Bulli-Werkstatt Oldtimer wieder zum Strahlen. Und ihre Eigentümer ebenso.



„Ein auf diese Weise restaurierter Bulli ist so gut wie neu und fährt noch mal 40 bis 50 Jahre."

MARIO PETRUSSO, SENIOR EXPERT VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

„Der ist wieder picobello", freut sich Mario Petrusso. Liebevoll streicht er über das auf Hochglanz polierte Volkswagen Emblem und die feinen Chromringe der Blinker des in Rot und Weiß lackierten Bullis aus den fünfziger Jahren. Der Werkstattleiter bei Volkswagen Nutzfahrzeuge besteht geradezu darauf, dass die Besucher einsteigen und die Innenausstattung mit den cremefarbenen Sitzen und der rot lackierten Armaturentafel genau inspizieren. Der T1 ist mit Originalteilen so perfekt restauriert als käme er frisch vom Fließband. „Wir haben mit viel Liebe an jedem Detail gearbeitet. Jetzt, da er fertig hier in der Halle steht, sind wir alle richtig glücklich."

T1? Was nach Flughafen-Terminal klingt, ist die offizielle Bezeichnung der ersten Bulli-Generation. Er ging vor über 60 Jahren an den Start und lief ab 1956 in Hannover millionenfach als Pritschenwagen, Lieferwagen und Kleinbus vom Band. Heute wird bei Volkswagen Nutzfahrzeuge in Hannover bereits die fünfte Generation des Allrounders gefertigt.

Der Bulli begleitet Petrusso schon seit 1973, als er bei Volkswagen seine Ausbildung zum Kraftfahrzeugmechaniker machte. Genau 35 Jahre später wurde bei Volkswagen Nutzfahrzeuge eine eigene Oldtimer-Sparte gegründet – und der Bulli gewissermaßen wieder nach Hause geholt. Inspiration dafür war nicht zuletzt das „1. Internationale VW-Bus-Treffen" 2007 auf dem Expo-Gelände in Hannover. Es kamen 8.000 Busse und mehr als 60.000 Fans. Einschließlich der englischen Rockband The Who, deren Hit „The Magic Bus" von der Liebe des Gitarristen Pete Townsend zum Bulli zeugt. Der Bulli ist und bleibt eben Kult.

Über 100 funktionsfähige Fahrzeuge vom T1 bis zum T4 betreuen die Experten in Hannover heute. Gefragt ist vor allem Handarbeit. „Zu Beginn haben wir vieles nachgebaut, weil uns die Originalteile fehlten." Selbst ein massiver Rammschutz wurde von Hand rekonstruiert – anhand einer Zeichnung. Für eine Vollrestaurierung werden die Fahrzeuge komplett zerlegt, abgesäuert, mit neuen Blechen versehen, die teilweise in Handarbeit auf der Blechbiegebank entstehen, in einem Tauchbad grundiert, versiegelt und pulverbeschichtet. Ein enormer Aufwand. Doch Petrusso versichert: „Ein auf diese Weise restaurierter Bulli ist so gut wie neu und fährt noch mal 40 bis 50 Jahre."

Sammelte und restaurierte das Werkstatt-Team zunächst nur konzerneigene Oldtimer, können seit Frühjahr 2012 auch andere Bulli-Besitzer ihre Schmuckstücke in Pflege geben. Sogar aus Kanada und Japan kommen heute Kundenaufträge – und die restaurierungsbedürftigen Bullis im See-Container gleich hinterher.

Der Werkstattleiter kontrolliert akribisch den Fortschritt bei all seinen Schützlingen. „Wir dokumentieren jeden Arbeitsschritt mit der Kamera. Jedes Detail wird beschrieben", erklärt der 55-Jährige. Wenn der Kunde sein Fahrzeug abholt, übergibt Petrusso ihm eine ausführliche Dokumentation, in der alle Restaurationsstufen festgehalten sind.

Petrusso geht durch die Reihen der Bullis jeglicher Couleur und Bauart, vorbei an vielen Regalmetern, gut gefüllt mit Ersatzteilen. Volkswagen Classic Parts in Wolfsburg unterstützt die Bulli-Werkstatt mit Originalteilen. „Nach manchem Teil haben wir lange gesucht." Beispielsweise nach neuen Rahmen für die ausstellbaren Frontscheiben eines T1 Samba. Fündig wurde Petrusso schließlich bei einem Bulli-Sammler in den USA. Der hat versprochen, demnächst in Hannover vorbeizuschauen.

AUTOR Jo Clahsen

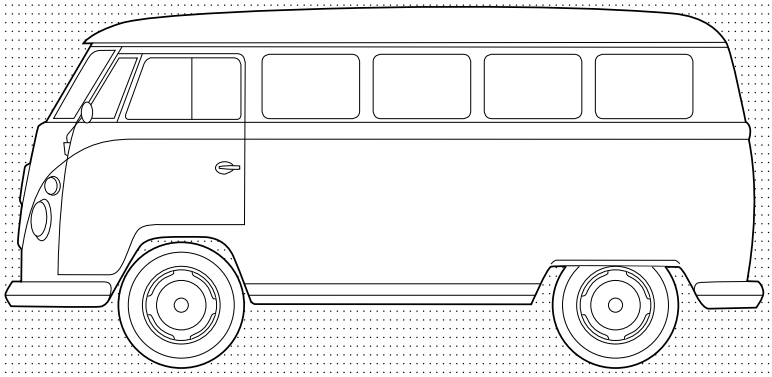
FOTOGRAF Kai-Uwe Knoth

WEITERE INFORMATIONEN
www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de > Unternehmen > Oldtimer > Werksrestaurierung

DER BULLI

1,8 Mio.

FAHRZEUGE der ersten Bulli-Generation T1
wurden von 1950 bis 1967 gebaut



7.000

QUADRATMETER groß ist
die neue Bulli-Welt in Hannover

Kultur- MANAGEMENT.

Lässt sich die Kultur eines Unternehmens messen? Spüren kann man sie in jedem Fall. So wie bei Scania im schwedischen Södertälje. Der Nutzfahrzeughersteller fördert dort ein offenes Miteinander, das auf die Motivation und den Ideenreichtum der Mitarbeiter baut. Einblicke in eine besondere Arbeitswelt.

Elin Engström zieht ihre dicke Jacke und die gefütterten Handschuhe an. Es ist kalt im schwedischen Södertälje, eine halbe Stunde Autofahrt von Stockholm entfernt. Die 22-Jährige arbeitet als Lkw-Fahrerin für das „Transport Laboratory" in der Scania Zentrale. Im Team mit vier Kollegen bringt die junge Frau Güter zu den europäischen Werken des schwedischen Lkw- und Busherstellers. Auf diesen Fahrten testet sie aber auch neue Technologien im realen Einsatz auf der Straße. Engström: „Wir probieren hier vieles aus: Mal ein neues Fahrerassistenzsystem, mal eine neue Technologie zur Verbrauchsreduzierung. Oder Flottenmanagementsysteme, die unsere Kunden nutzen, um ihre Fahrzeuge optimal auszulasten."

Vor ihrem Job bei Scania fuhr Elin Engström Gefahrgüter. „Als Frau ist es nicht einfach, in der Transportbranche ernst genommen zu werden. Bei Scania ist das kein Thema. Meine Kollegen haben mich von Anfang an gut aufgenommen und unterstützt." Regelmäßig analysiert das kleine Team gemeinsam mit der Entwicklungsabteilung die Ergebnisse der Fahrten. „Unsere Vorschläge sind willkommen – und werden bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge und Serviceleistungen berücksichtigt."

Engström ist eine von weltweit 35.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei Scania, die von einer besonderen Firmenkultur profitieren. „Respekt gegenüber dem Einzelnen" lautet einer von drei Grundwerten des Unternehmens. Das ist nicht nur überall im Werk auf großen Tafeln zu lesen, das spürt man auch. „Unsere Mitarbeiter sind die Grundlage für den Unternehmenserfolg – und deswegen investieren wir in ihr Know-how und in ein positives Arbeitsumfeld", sagt Personalvorstand Kent Conradson. „Scania steht für flache Hierarchien, viel Teamarbeit, eine lebendige, offene Gesprächskultur. Vielleicht ist das typisch schwedisch. Jedenfalls sorgt das für eine hohe Motivation in unserer Mannschaft."

„Unsere Mitarbeiter sind die Grundlage für unseren Unternehmenserfolg – und deswegen investieren wir in ihr Know-how und in ein positives Arbeitsumfeld."

KENT CONRADSON, PERSONALVORSTAND BEI SCANIA

Schon ein kurzer Blick in Conradsons Büro genügt, um zu erkennen: Bei Scania ist manches anders. Der 54-Jährige sitzt gemeinsam mit seinen sieben Vorstandskollegen in einem offenen Großraumbüro mit Parkettboden und Ölgemälden an der Wand. Conradson, der vor 33 Jahren als junger Ingenieur bei Scania anfing, spricht viel über die „kooperative Mitarbeiterführung" in seinem Unternehmen: „Wir wollen, dass jeder Mitarbeiter Verantwortung übernimmt, an den Details arbeitet und zugleich das große Ganze versteht. Alle sollen sich auf das Heute konzentrieren, aber auch die Zukunft des Unternehmens im Blick haben."

Scania setzt auf die vermeintlich „weichen" Faktoren. Das Unternehmen hat aber auch Werkzeuge zum Messen des „Wohlfühlfaktors" entwickelt. Den SHE-Standard etwa – das steht für „Safety, Health and Environment", Sicherheit, Gesundheit und Umwelt. Scania erhebt und analysiert Kennzahlen zu Krankheitstagen und zur Fluktuation bei den Beschäftigten. Die Daten werden genutzt, um die Ursachen für Fehlzeiten und für den Arbeitgeberwechsel zu ergründen und Verbesserungen abzuleiten. Conradson ist stolz auf das, was dadurch bislang erreicht wurde: „Wir haben zum Beispiel mit über 96 Prozent eine sehr hohe Arbeitsanwesenheitsquote und mit einer durchschnittlichen Beschäftigungsdauer von zwölf Jahren eine hohe Loyalität im Unternehmen."

In der Produktion herrscht der Geist der schlanken Fertigung. Mit dem Scania Produktionssystem werden Produkte und Produktion kontinuierlich verbessert. „Wichtig ist", so Conradson, „den Ursachen von Mängeln auf den Grund zu gehen. Nur so können wir es besser machen." Engagierte Mitarbeiter seien dafür Voraussetzung, erklärt der Personalvorstand.

Einer von ihnen ist Daniel Dyrenius. Der 22-Jährige leitet in der Montage ein vierköpfiges Team, das Halterungen für Anbauteile an die Lkw-Rahmen anbringt. „Abweichungen sollte nicht erst die Funktionskontrolle bemerken. Unser Ehrgeiz ist, sie selbst zu entdecken und so immer besser zu werden", sagt der junge Mann in dem orangefarbenen Scania T-Shirt. Die Standards für Arbeitsabläufe geben nicht allein die Produktionsingenieure vor. „Wir diskutieren sie in unseren Team-Meetings und entwickeln sie selbst weiter. Man vertraut uns und traut uns gleichzeitig viel zu", erklärt Dyrenius. Er holt aus einem Schrank eine Mappe, in der sämtliche Arbeitsschritte illustriert sind. „Hier steht, warum wir die Bauteile genau auf diese Art anbringen. So können wir uns als Team immer wieder klarmachen, was wir tun und warum."

Dyrenius absolvierte sein technisches Abitur an der unternehmenseigenen Schule. Auch sein Bruder arbeitet im Werk in Södertälje. „Scania ist ein sicherer und guter Arbeitgeber", begründet der junge Mann seine Wahl. Abends besucht er Weiterbildungskurse, die der Nutzfahrzeughersteller für besonders engagierte Mitarbeiter anbietet. Scania fördert seine Mitarbeiter, der Austausch zwischen allen Personalebenen wird groß geschrieben, die Karrierewege stehen weit offen.

SCANIA

BESPRECHUNG AUF AUGENHÖHE – Personalvorstand Kent Conradson (2. v. l.) und sein Team.

Anna Pernestål ist ein gutes Beispiel dafür. Die 34-Jährige ist „Technical Woman of the Year 2011" – eine renommierte Auszeichnung für schwedische Ingenieurinnen. Sie startete nach dem Studium als Trainee bei Scania, das Unternehmen unterstützte sie bei ihrer Diplomarbeit. Heute arbeitet die Ingenieurin für physikalische Technik im Kundenservice an Ideen, um die Werkstätten und ihre Diagnoseinstrumente und Reparaturwerkzeuge weiterzuentwickeln.

Pernestål ist für die „Vorbeugende Wartung" zuständig: „Früher wurden Starterbatterien nur dann gewechselt, wenn sie ausgefallen waren. Das bedeutete oft längeren Stillstand. Mit gut angepassten Wartungsintervallen sorgen wir dafür, dass die Lkw störungsfrei unterwegs sind. Unsere Ideen helfen den Kunden, bares Geld zu sparen."

Die junge Ingenieurin spricht über die immer komplexeren Aufgaben in der Transportbranche, den steigenden Kostendruck und immer größere Fahrzeugflotten. Sie finde die Branche aber nicht nur aus technischer Sicht spannend. „Umweltverträgliche Mobilität und Transport werden in einer globalen Welt immer wichtiger. Daran mit unseren Kunden zu arbeiten, das motiviert mich."

Anna Pernestål, Elin Engström und Daniel Dyrenius arbeiten in verschiedenen Bereichen an ganz unterschiedlichen Aufgaben. Und dennoch sagen alle drei – unabhängig voneinander – den gleichen Satz: „Wir haben hier immer das Gefühl, dass jeder nach vorn kommen kann, wenn er es nur will." Typisch Scania.

AUTOR Marc-Stefan Andres

FOTOGRAF Andreas Mader

WEITERE INFORMATIONEN www.scania.com > Scania Group > Strategies

Die VERWANDLUNG.

Als praktischer Kleinwagen hat der ŠKODA Fabia[1] seit seiner Markteinführung vor mehr als zwölf Jahren viele Kundenherzen erobert. Seit 2009 mischt er auch die internationale Rallye-Szene auf. In der Motorsport-Werkstatt in Mladá Boleslav verwandelt sich der Fabia in eine Hochleistungsmaschine.

ŠKODA
ŠKODA
MICHELIN
Castrol
EDGE

SIEGERTYPEN – 2012 gewannen die ŠKODA Werksteams alle wichtigen internationalen Rallye-Events.

Man sieht Jan Kopecký die Vorfreude an. Hinter ihm auf der Hebebühne wird gerade sein „Arbeitsgerät" für das kommende Jahr vorbereitet, ein ŠKODA Fabia Super 2000. „Eigentlich wollte ich als Kind ja Formel-1-Fahrer werden. Der Erfolg war da, nur das Geld fehlte", erzählt er. 2001 versuchte er sich erstmals in einem Rallye-Auto. „Danach wollte ich nie wieder zurück auf die Rundstrecke mit ihren immer gleichen Kurven", sagt der hoch aufgeschossene Tscheche. Jetzt ist er zu Besuch in der ŠKODA Motorsport-Werkstatt und schaut den Mechanikern über die Schulter. Man tauscht sich aus, scherzt, die Atmosphäre ist locker.

Kopecký ist einer der populärsten Rallye-Piloten in Tschechien – und trotzdem bodenständig geblieben. Die Rennen werden auf abgesperrten Pisten ausgetragen. Dort kommen die Zuschauer ihren Favoriten viel näher als an einer ausgebauten Rennstrecke. Die Teams kämpfen gegen Stoppuhr und Streckenbedingungen. Auf eisglatten Pisten oder groben Schotterwegen müssen Rallye-Piloten in jeder Kurve improvisieren. Nicht selten legen die Top-Stars an einem Wochenende bis zu 250 Kilometer Wertungsprüfungen zurück – und kommen doch nur wenige Sekunden getrennt voneinander ins Ziel. Startkarambolagen und spektakuläre Überholmanöver gibt es nicht. Und dennoch ist diese rustikale Form des Motorsports in vielen Ländern populärer als die Formel 1. So wie in Tschechien. Dazu beigetragen hat auch Kopecký, dessen Karriere untrennbar mit der Marke ŠKODA verbunden ist. Mit gerade einmal 22 Jahren wurde er jüngster Rallye-Landesmeister aller Zeiten. Seit 2008 ist der heute 31-Jährige offizieller Werksfahrer des ŠKODA Motorsport-Teams. Motorsport gibt es bei ŠKODA, seit es die Marke gibt. Zuerst auf zwei, seit 1906 auch auf vier Rädern. Schon in den dreißiger Jahren trat ŠKODA bei der legendären Rallye Monte Carlo an. 2012 war das bislang erfolgreichste Jahr der Marke: Die ŠKODA Piloten gewannen mit dem Fabia Super 2000 alle wichtigen internationalen Rallye-Events: von der Intercontinental Rally Challenge (IRC) über die Europameisterschaft bis zur Asien-Pazifik-Meisterschaft.

Die Motorsport-Abteilung von ŠKODA betreut aber auch Kundenteams. Mehr als 40 Rallye-Fabia haben die Spezialisten in Mladá Boleslav in den vergangenen vier Jahren an Kunden mit Rennsport-Ambitionen geliefert. Der Weg eines Rallye-Fabia beginnt wie der eines jeden ŠKODA auf der Fertigungslinie in Mladá Boleslav. Ein normales Serienauto würde die Torturen des Rallye-Sports aber nur wenige Kilometer lang überstehen. Deshalb wird verstärkt, umgebaut, modifiziert. Der erste Schritt ist der Einbau eines stabilen Überrollkäfigs, um Pilot und Copilot bei einem Unfall zu schützen. Dann geht es an die

„Im rauen Rallye-Alltag lernen wir viel für unsere Serienautos."

MICHAL HRABÁNEK, LEITUNG ŠKODA MOTORSPORT

Technik. Das spezielle Rallye-Fahrwerk ist eine Entwicklung der ŠKODA Ingenieure, so wie viele andere Einzelkomponenten, die den kompakten Kleinwagen in einen allradgetriebenen Supersportler verwandeln. Einige Teile wie rallyetaugliche Bremsen oder Leichtbaukomponenten fertigen spezialisierte Zulieferer.

Unter der Haube arbeitet ein modifizierter Zweiliter-Vierventil-Motor, der den Super 2000 mit 203 kW (276 PS) antreibt. Motorblock und Zylinderkopf stammen aus der Serie. Türen, Hauben und auch die mächtigen Kotflügelverbreiterungen des Rallye-Fabia sind aus superleichten Kohlefaserwerkstoffen gefertigt. Doch trotz „dicker Backen", diverser Schürzen und Spoiler ist der Sportbolide immer noch eindeutig als Fabia zu erkennen. „Das machen wir ganz bewusst so. Schließlich sind unsere Rennautos ŠKODA Markenbotschafter", sagt Michal Hrabánek, der die Motorsport-Abteilung seit 2007 leitet. Rund 80 Mitarbeiter zählen zu seiner Mannschaft. „Unser Anspruch an die Fahrzeuge ist hoch – im Hinblick auf ihre Leistung, auf den Einsatz innovativer Technologien, aber auch auf die Robustheit im rauen Rallye-Alltag. So lernen wir viel für unsere Serienautos", erklärt Hrabánek. Er hat Spezialisten aus der Slowakei, Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und Großbritannien in sein Team geholt. „Wer in einer globalisierten Welt erfolgreich sein will, muss international denken", sagt der Sportchef. Heute sind Juho Hänninen und sein Copilot Mikko Markkula aus Finnland angereist und auf Stippvisite in Mladá Boleslav. Das Duo gewann im September 2012 die Europameisterschaft mit einem Fabia Super 2000. „Ich bin in den letzten 50 Rallyes nicht ein einziges Mal mit einem Defekt ausgefallen", lobt Hänninen das Motorsport-Team. Auch Hrabánek ist stolz auf seine Mechaniker-Crew: „Für uns ist die Arbeit nicht nur ein Beruf, sondern auch Leidenschaft." Die Mechaniker reisen um die ganze Welt, sie sind oft mehr auf Tour als zu Hause.

An Kopeckýs Auto fehlen jetzt noch die Radaufhängungen. Die Fahrwerksschrauben stehen wie Zinnsoldaten in Reih und Glied im Regal. Überall in der hellen, freundlichen Werkstatt herrscht perfekte Ordnung. Enge und Durcheinander gibt es nur im Pokalschrank. Hrábanek lacht: „Dieses Platzproblem freut mich jeden Tag."

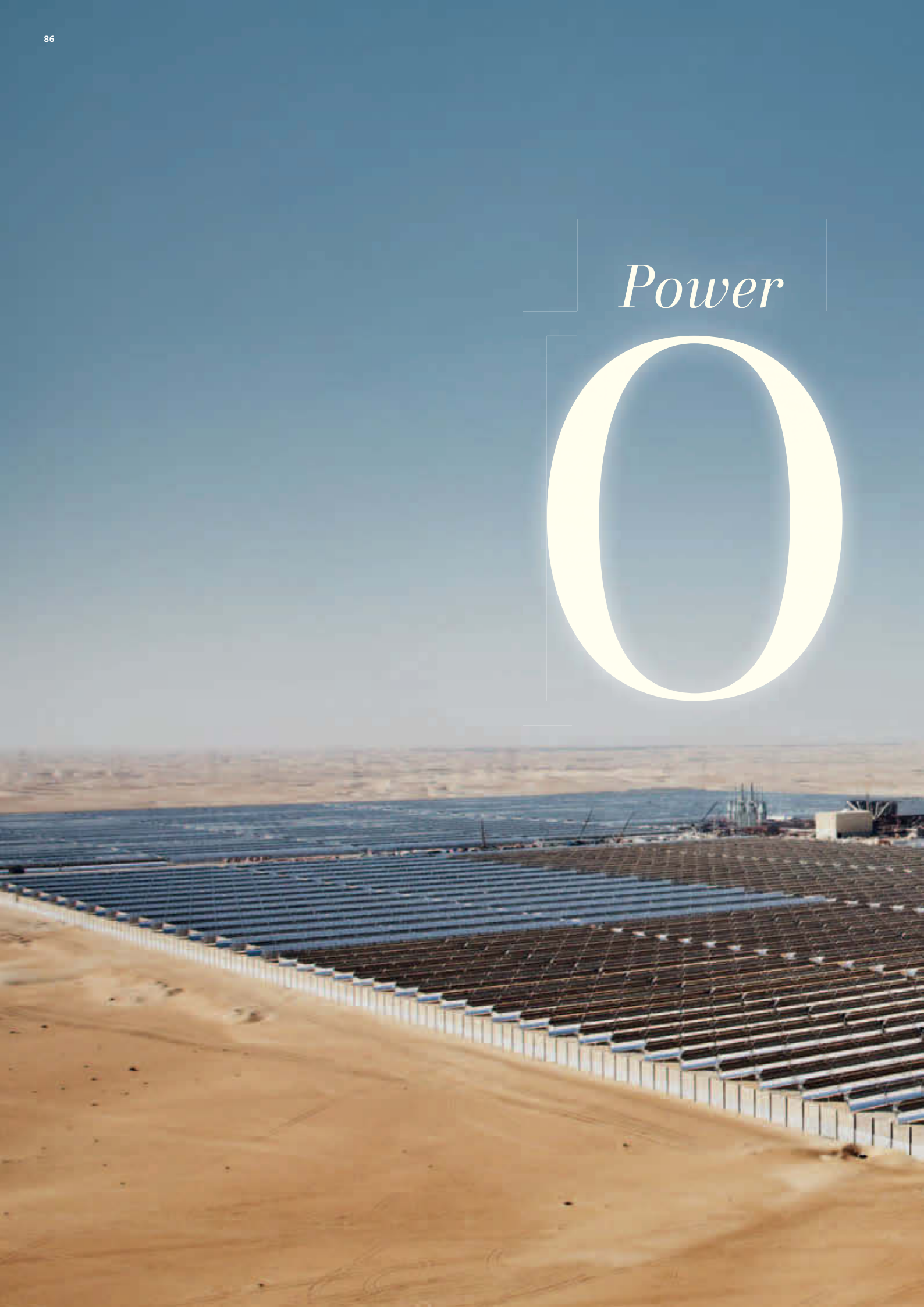
AUTOR Markus Stier

FOTOGRAF Andreas Mader

WEITERE INFORMATIONEN www.skoda-auto.de > Erlebniswelt > Motorsport

1 ŠKODA Fabia Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 6,2 bis 3,4; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 148 bis 89.

Power



In Abu Dhabi entsteht das erste Solarthermie-Kraftwerk auf der Arabischen Halbinsel. Es soll schon bald Strom für mehr als 20.000 Haushalte produzieren – umweltfreundlich dank der Kraft der Sonne. Das Herz der Anlage: eine Dampfturbine von MAN.

N!

„Der Markt für Solarthermie verfügt über gute Aussichten.
Wir haben in diesem Bereich schon viele Aufträge gewinnen können."

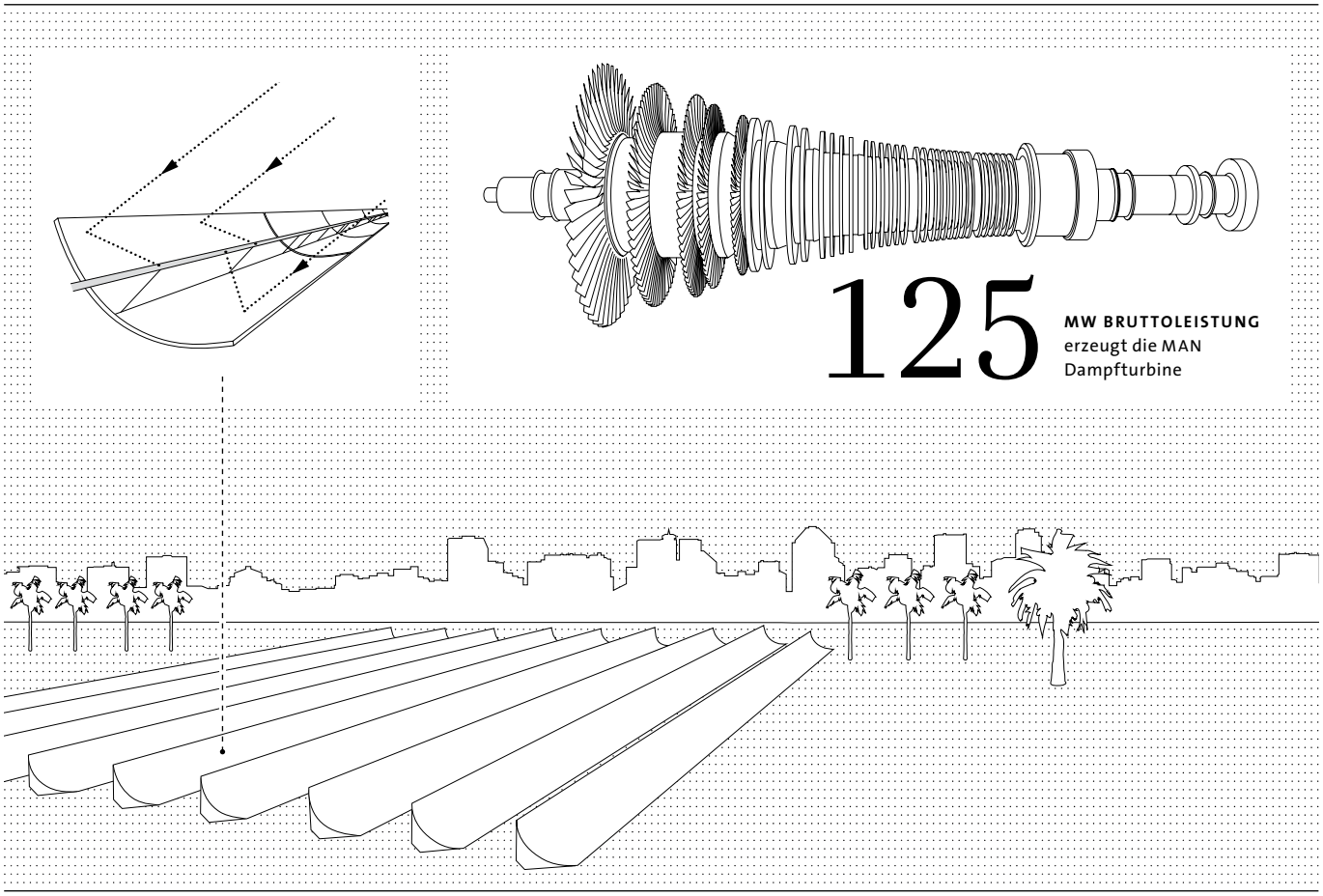
THOMAS WITT, PROJEKTLEITER MAN DIESEL & TURBO

55 Grad würde die Temperatur im Schatten betragen – wenn es etwas gäbe, das einen Schatten werfen könnte. Aber hier, außerhalb der Kleinstadt Madinat Zayed, steht weit und breit kein Gebäude, kein Baum, und am Himmel zeigt sich keine Wolke. Ideale Voraussetzungen für die Erzeugung von Sonnenenergie. An diesem Ort, 150 Kilometer südöstlich von Abu Dhabi, scheint die Sonne mehr als 3.000 Stunden im Jahr mit voller Kraft. Zum Vergleich: In Deutschland sind es je nach Region 900 bis 1.100 Stunden.

Wer nun meint, hier würden Solarzellen in der Wüste aufgestellt, der irrt. Denn der Betreiber des Kraftwerks Shams (arabisch für „Sonne") setzt auf eine innovative Technologie, die für Regionen mit hoher Sonneneinstrahlung besonders geeignet ist: die Solarthermie. Dabei werden die Sonnenstrahlen mit Spiegeln eingefangen und – ähnlich wie bei einer Lupe – auf einen Punkt gebündelt, der sich stark erhitzt. Im Kraftwerk Shams kommen insgesamt 260.000 dieser halbschalenförmigen Spiegel zum Einsatz, die über eine Fläche von zwei Quadratkilometern verteilt sind. Genau im Brennpunkt der Spiegel verlaufen Glasrohre, gefüllt mit einem speziellen Öl, das von den Sonnenstrahlen auf fast 400 Grad erhitzt wird. Das Öl fließt durch einen Wärmetauscher, in dem speziell aufbereitetes Wasser verdampft. Dieser Wasserdampf dehnt sich dann in einer Turbine auf das Zweitausendfache seines ursprünglichen Volumens aus und treibt sie so an – ein ähnlicher Prozess, wie er in Kohlekraftwerken abläuft.

Die Turbine, so hoch wie zwei stattliche Männer und länger als ein Schwerlast-Lkw, erzeugt mitten in der Wüste Strom für 20.000 Haushalte. Sie stammt aus Deutschland, aus dem Werk Oberhausen von MAN Diesel & Turbo. Zwar ist MAN vor allem als Nutzfahrzeughersteller bekannt, doch das Geschäft mit Großdieselmotoren für Schiffe oder Kraftwerke, mit Kompressoren und Turbinen macht weltweit rund 20 Prozent des Umsatzes aus. „Solarthermische Kraftwerke sind nur eine von vielen Anwendungsmöglichkeiten für die Turbomaschinen", erläutert Thomas Witt, der große Kundenprojekte bei MAN leitet. „Der

SOLARFELD SHAMS 1



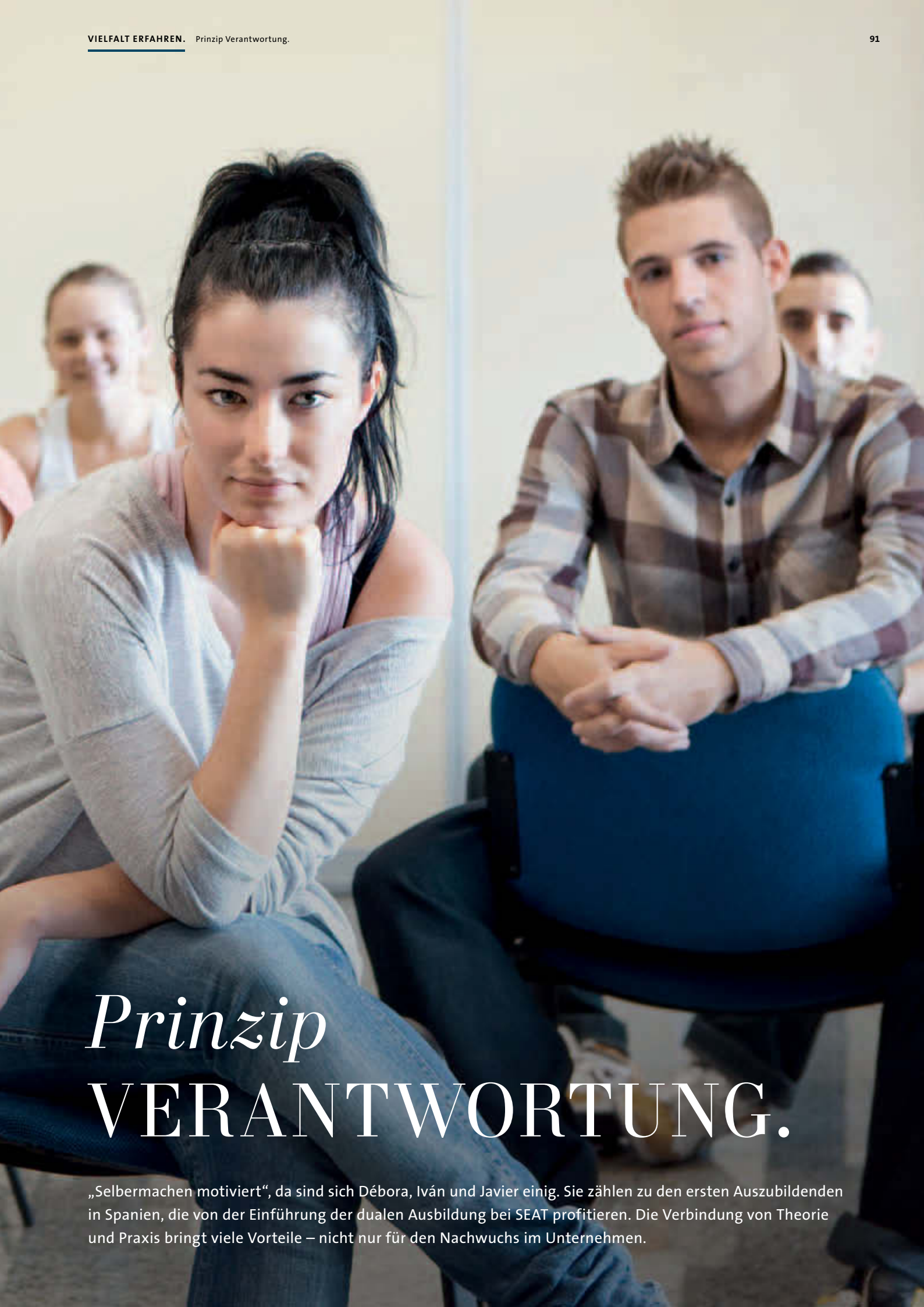
Markt für Solarthermie verfügt über gute Aussichten. Wir haben in diesem Bereich schon viele Aufträge gewinnen können. Mehrere Anlagen, an denen wir beteiligt waren, sind bereits in Betrieb gegangen, zum Beispiel in Spanien." Als Teil seiner breiten Produktpalette verkauft das Unternehmen pro Jahr rund 30 bis 40 Stück der mehrere Millionen Euro teuren Maschinen – für die Stromerzeugung wie auch als mechanischer Antrieb, zum Beispiel für große Kompressoren. Bei den MAN Turbinen handelt es sich um Spezialanfertigungen, die auf Basis eines Baukastens für die jeweilige Anwendung neu konstruiert werden. Die Turbine ist das Herzstück des Kraftwerks. Sie muss ganz genau an die Strömungsverhältnisse in der jeweiligen Anlage angepasst werden. So wird zum Beispiel das Design der Schaufeln, die der Dampf antreibt, für jede einzelne Maschine neu berechnet. Für das Kraftwerk Shams war es zudem notwendig, eine besondere Isolationsschicht aufzubringen. Denn nachts, wenn die Turbine nicht läuft, wird es in der arabischen Wüste empfindlich kalt. Ohne Wärmedämmung bräuchte die Turbine morgens zu lange, um ihre Betriebstemperatur wieder zu erreichen.

Von der Bestellung einer Großturbine bis zur Verladung können mehrere Monate vergehen. Für Projektmanager Witt ist die Arbeit mit der Auslieferung der mehr als 200 Tonnen schweren Ware aber längst noch nicht erledigt. Er betreut auch den Transport, die Installation vor Ort und die Inbetriebnahme. Im Frühjahr 2013 folgen die ersten Tests. Wenn alles läuft wie geplant, wird das Kraftwerk jedes Jahr 175.000 Tonnen Kohlendioxid einsparen. Witt muss sich dann von seinem „Baby", wie er die Turbine liebevoll nennt, verabschieden. Aber er wird sich an diese Abschiede gewöhnen müssen, denn neue Anfragen kommen nicht nur aus dem arabischen Raum, sondern auch aus China, Indien, Südafrika und anderen Orten, an denen die Sonne den größten Teil des Jahres scheint.

AUTOR Johannes Winterhagen

FOTOGRAFIE Shams Power Company; Jorge Ferrari

WEITERE INFORMATIONEN www.mandieselturbo.de



Prinzip VERANTWORTUNG.

„Selbermachen motiviert“, da sind sich Débora, Iván und Javier einig. Sie zählen zu den ersten Auszubildenden in Spanien, die von der Einführung der dualen Ausbildung bei SEAT profitieren. Die Verbindung von Theorie und Praxis bringt viele Vorteile – nicht nur für den Nachwuchs im Unternehmen.

Mit zügigem Schritt durchquert Iván Vendrell die Werkstatt der SEAT Berufsschule in Martorell. Er ist auf dem Weg zu Javier Sánchez. Die beiden haben sich verabredet, um gemeinsam zum Unterricht zu gehen. In der Halle nebenan steht Débora Ocaña an einer Werkzeugmaschine, die sie kurz zuvor programmiert hat. Nun verfolgt sie die Abläufe, macht sich Notizen. „Perfekt. Es läuft genau so, wie ich es mir vorgestellt habe." Wie sehr sie das freut, verraten ihre leuchtenden Augen. Wer Débora, Iván und Javier an diesem ganz gewöhnlichen Mittwochmorgen beobachtet, spürt: Was sie tun, tun sie mit Leidenschaft. Sie sind stolz, bei SEAT zu lernen.

Das gilt besonders für Iván, 16 Jahre alt, angehender Kraftfahrzeug-Mechatroniker. Er gehört zu den ersten Jugendlichen, die bei SEAT eine duale Ausbildung nach deutschem Vorbild begonnen haben. Der Autobauer ist das erste große Unternehmen Spaniens, das dieses Erfolgsmodell aus Theorie und viel Praxis eingeführt hat. Waren bei SEAT bisher 600 Stunden praktischer Unterricht in den drei Ausbildungsjahren üblich, stehen jetzt 1.700 Arbeitsstunden im Unternehmen auf dem Programm. Iván und die anderen Auszubildenden sammeln auf diese Weise frühzeitig Erfahrungen in ihrem zukünftigen Berufsfeld.

Der neue SEAT Ausbildungsplan lässt zudem mehr Zeit, um Gelerntes auszuprobieren. Das motiviert. Débora, angehende Elektronikerin, begeistert die Technik im modernen Automobilbau. Sie tüftelt gern, will alles genau wissen. „Was passiert, wenn Roboter schweißen, kenne ich zwar aus der Theorie, aber so richtig verstanden habe ich es erst hier bei der Arbeit."

Auch Iván ist am liebsten in der Werkstatt. Er zeigt stolz eine kleine Metalltreppe, die er in seiner dritten Ausbildungswoche gefräst hat. Sie zeugt von der Sorgfalt und Hingabe, mit der Iván sich auf seinen Beruf vorbereitet. Und mit der er auch seine zweite große Leidenschaft, das Breakdancing, betreibt. Jeder Schritt, jede Drehung muss sitzen. Nach Feierabend

JEDER SCHRITT, JEDE DREHUNG MUSS SITZEN – Iván Vendrell trifft sich regelmäßig mit seinen Freunden zum Breakdance. Sein Hobby betreibt er mit der gleichen Leidenschaft wie seine Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Mechatroniker bei SEAT.

„Was passiert, wenn Roboter schweißen, weiß ich zwar aus der Theorie, aber so richtig verstanden habe ich es erst hier bei der Arbeit."

DÉBORA OCAÑA, AZUBI BEI SEAT

MIT FREUNDEN UNTERWEGS IN DER ALTSTADT VON BARCELONA – Javier Sánchez macht eine Ausbildung zum Industrie- und Werkzeugmechaniker: „Wir spezialisieren uns früher als andere Auszubildende, lernen dadurch schneller – das ist in der Berufswelt ein unschlagbarer Vorteil."

146

JUNGE MENSCHEN machen derzeit eine duale Ausbildung bei SEAT

1.700

STUNDEN Praxis im Unternehmen sieht der Drei-Jahres-Lehrplan vor

trifft er sich regelmäßig mit seinen Freunden zum Einstudieren neuer „moves“ und „styles“.

Viele seiner Freunde wünschten, sie hätten einen Ausbildungsplatz wie Iván. Spanien ist das Land mit der zweithöchsten Jugendarbeitslosigkeit in Europa. Die spanische Regierung unterstützt das neue Ausbildungsmodell, indem sie die Einbindung der Auszubildenden in die betrieblichen Abläufe zulässt. Das war bis dahin nicht möglich: Berufsschüler konnten nur in Form von Praktika Erfahrungen im Unternehmen sammeln. Heute fertigen die Auszubildenden bei SEAT beispielsweise Spezialteile für den Modellbau.

Für SEAT und den Volkswagen Konzern ist eine fundierte Qualifizierung vor allem eine Investition in die eigene Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb exportiert der Autobauer die duale Ausbildung an seine Standorte in aller Welt – nach China, Indien, in die USA und bereits in zwölf europäische Länder. Bei SEAT in Spanien haben im Herbst 2012 insgesamt 146 junge Menschen eine Ausbildung nach neuem Lehrplan begonnen.

Bei Débora und Javier ist die Erinnerung an die Aufregung bei ihrem Ausbildungsstart nicht mehr ganz so frisch. Die selbstbewusste 21-Jährige ist bereits im zweiten Lehrjahr. Sie wird demnächst an der Fertigungsstraße im Werk arbeiten. Etwas nervös ist sie vor ihrem ersten Praxiseinsatz schon. Deshalb ist sie froh, dass ihr wie allen Auszubildenden bei SEAT ein Tutor als Ratgeber und Betreuer zur Seite steht.

Der 19-jährige Javier schätzt am neuen Lehrplan das Plus an Zeit, die er an der automatisierten Fräsanlage verbringen kann. Er macht in diesem Jahr seinen Abschluss als Industrie- und Werkzeugmechaniker. Für eine zusätzliche Lerneinheit lässt er auch mal einen Abendbummel mit Freunden durch die Altstadt von Barcelona sausen. SEAT ist seine Zukunft. „Wir spezialisieren uns früher als andere Auszubildende, lernen dadurch schneller – das ist in der Berufswelt ein unschlagbarer Vorteil.“

Handwerkliche Erfahrungen bringt der smarte junge Mann von zu Hause mit. Sein Vater betreibt eine kleine Maschinenwerkstatt und brachte Javier schon als Kind den Umgang mit Werkzeugen bei. Inzwischen ist es Javier, der seinem Vater Tipps gibt, mit ihm über die Qualität der Werkzeuge fachsimpelt – und sogar manchmal bei der Anschaffung hilft. Dank seines Ausbildungsgehalts kann er sich am Unterhalt der Familie beteiligen. Mit der Einführung des dualen Systems wurde auch die in Deutschland übliche, nach Ausbildungsjahren gestaffelte Vergütung übernommen. Auch das ist ein Novum in Spanien.

SEAT plant, all seinen Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss einen festen Arbeitsplatz im Unternehmen anzubieten. „Die duale Ausbildung ist ein echter Vorteil für uns. Die enge Verknüpfung von Theorie und Praxis verleiht unseren zukünftigen Mitarbeitern hohe Fachkompetenz“, sagt Manuel Moreno, im SEAT Personalwesen verantwortlich für Aus- und Weiterbildung. Aber nicht nur SEAT profitiert. Eine qualifizierte Ausbildung seiner Jugend stärkt letztlich den Industriestandort Spanien als Ganzes.

AUTORIN Julia Macher
FOTOGRAF Andreas Mader
WEITERE INFORMATIONEN www.seat.de

Nachbarschafts-HILFE.

24 strahlende Kindergesichter zeigen: Die Überraschung ist gelungen. Die Mitarbeiter von Volkswagen Credit Inc. (VCI) haben statt Strategiepapieren und Businessplänen heute Schraubenschlüssel in die Hand genommen. Sie montieren Fahrräder für Kinder der Gila River Indian Community in Arizona. Eines von vielen Beispielen für das gesellschaftliche Engagement des Volkswagen Konzerns.

Der Sitz muss noch festgeschraubt werden, dann ist das kleine lilafarbene Fahrrad fertig. Das Team um Managerin Joanna Sherry hantiert seit einer knappen Stunde mit Inbusschlüssel und Zange. Jetzt checkt sie, ob alles sicher und fest sitzt. Fahrräder zu montieren, ist für Sherry und ihre 130 Kollegen von der VCI ein eher ungewöhnlicher Job; dafür haben sie heute extra ihr jährliches Managementtreffen in Phoenix, Arizona, unterbrochen.

Während die Teams die letzten Handgriffe erledigen, sammelt sich draußen eine Schar von Kindern. Insgesamt 23.000 Menschen leben hier auf dem Land ihrer Vorfahren, einem Stamm der Ureinwohner Amerikas. Andrew Stuart, Chief Executive Officer und Präsident der VCI, lässt die 24 Mädchen und Jungen nicht lange zappeln: Sie dürfen die Fahrräder mit nach Hause nehmen. Nun will die quirlige Bande nur noch eins: aufsteigen und losfahren. Für viele der Sechs- bis Neunjährigen ist es das erste eigene Fahrrad – da sind hier und da natürlich noch helfende Hände nötig, damit sie die Balance auf zwei Rädern finden.

„Dass wir eine solche Aktion während unserer wichtigsten Management-Veranstaltung durchführen, zeigt, wie sehr uns solche Hilfsprojekte am Herzen liegen“, sagt Stuart. „Wir sind hier in den USA nicht nur Geschäftspartner und Arbeitgeber, sondern verstehen uns als Teil der Gesellschaft, als guter Nachbar und Bürger.“

Die achtjährige Aaliyah kann es noch gar nicht fassen: „Mein Fahrrad?“ Vorsichtig greift sie zum Lenker. Der neunjährige Marco sitzt schon im Sattel und dreht eine Runde. Er strahlt über das ganze Gesicht. „Mit der Fahrradaktion wollen wir den Kindern auch Spaß an der Bewegung und an einer gesunden Lebensweise vermitteln“, so Stuart.

Das Projekt ist nur ein Mosaikstein im Engagement des Volkswagen Konzerns. Große, nationale Aktionen stemmt die Volkswagen Group of America über eine eigene Stiftung und gemeinsam mit Partnerorganisationen. So spendete das Unternehmen 500.000 Dollar für Wiederaufbaumaßnahmen nach dem verheerenden Sturm „Sandy“ im Herbst 2012.

Die VCI geht den Weg der vielen kleinen Schritte. „Wir unterstützen dort, wo wir vor Ort sind, wo wir arbeiten und unsere Mitarbeiter leben“, sagt Stuart. Neben der Zentrale in Herndon, Virginia, ist das Unternehmen an acht Standorten in den USA vertreten.

Andrew Stuart zählt Beispiele für die landesweiten Aktivitäten auf: Mitarbeiter leisten Freiwilligendienste bei Umweltorganisationen, sie organisieren Charity-Veranstaltungen und spenden selbst, vor allem für Jugendliche. Zum Beispiel unterstützt die VCI die Erforschung von Krebs oder Diabetes im Kleinkindalter, aber auch Schul- und Sportprogramme.

Mit rund 1.100 Mitarbeitern ist die VCI die größte Finanzdienstleistungsgesellschaft des Volkswagen Konzerns außerhalb Deutschlands. Nahezu eine Million Leasing- und Finanzierungsverträge betreut sie aktuell. Und es werden täglich mehr. Nicht zuletzt, weil der im neuen Werk in Chattanooga, Tennessee, gefertigte Volkswagen Passat in den USA reißenden Absatz findet. „90 Prozent der amerikanischen Autokäufer leasen oder finanzieren ihr Fahrzeug“, erklärt Stuart. Er blickt optimistisch in die Zukunft: „Wir werden weiter wachsen – und gleichzeitig unser Engagement für die Gesellschaft verstärken.“

Aaliyah hat sich nun auch auf ihr Fahrrad getraut und tritt vorsichtig in die Pedale – Joanna Sherry hält sie an den Schultern. Nach ein paar Metern stoppt das Mädchen und schaut zu ihr hoch: „Kann Volkswagen für meinen Bruder auch ein Fahrrad bauen?“

AUTORIN Tina Rumpelt

WEITERE INFORMATIONEN www.vwfsag.de

Schönheit und Erhabenheit.

HINGABE // BERNAR VENET, 71, FRANZÖSISCHER BILDHAUER

Es kommt mir vor, als sei es gestern gewesen, diese Begegnung an einem Sommertag 2009 in Berlin. Sie sollte meiner Vorstellung dessen, was gemeinhin als „Supercar" bezeichnet wird, eine völlig neue Facette geben.

Zunächst sah ich nur eine Menschentraube, die sich um ein Schaufenster in der Straße „Unter den Linden" drängte. Ich schob mich durch die Menge und sah ein Objekt, das mich auf der Stelle faszinierte: die perfekte Verkörperung des Außergewöhnlichen. Schönheit, Erhabenheit, aus Aluminium und Carbon geformt. 1.001 PS, 16 Zylinder, vier Turbolader, über 400 Kilometer pro Stunde schnell. Atemberaubend.

Zwei Jahre später kam Bugatti mit der Idee auf mich zu, ein „automobiles Kunstwerk" zu gestalten. Sofort hatte ich meine erste Begegnung mit dem Bugatti Veyron vor Augen. Es schien mir unmöglich, dieser perfekten Form etwas hinzuzufügen: „Man bemalt doch auch keine Skulptur von Michelangelo!" Aber dann packte mich die Idee, die Konstruktionspläne des Veyron auf seiner Karosserie abzubilden. Mein Interesse für Gleichungen und wissenschaftliche Formeln war geweckt. Ich verstand diese außergewöhnliche künstlerische Herausforderung als Verkörperung meiner außergewöhnlichen Faszination für dieses Automobil. Alle meine Skulpturen und Gemälde nehmen auf nichts anderes Bezug als auf sich selbst. Wie das Design des Bugatti Veyron.

In der Zusammenarbeit erlebte ich die hohen Ansprüche des Teams bei Bugatti. Ich entdeckte, welche Hingabe und technisches Wissen nötig sind, um mathematische Formeln auf die Karosserie eines Automobils aufzubringen. Die Formeln wurden als Stickereien im Interieur fortgeführt. Das Ergebnis gleicht einem Werk der Haute Couture.

Dank dieser ersten Begegnung mit dem Bugatti Veyron in Berlin habe ich überhaupt den Mut gehabt, mich auf dieses künstlerische Experiment einzulassen. Diese Begegnung war nur ein kurzer Augenblick in meinem Leben. Aber entstanden ist daraus eine Faszination, ja, eine persönliche Leidenschaft für Bugatti.

FOTOGRAF Andreas Mühe

Konzernbereiche

ABSATZ NACH MÄRKTEN 2012 ZU 2011 (in Prozent)

Mit weltweit 9.344.559 Fahrzeugen steigerte der Volkswagen Konzern im Jahr 2012 seinen Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 11,8 %. Die größten Zuwächse verzeichneten wir auf den Märkten in Nordamerika (+ 32,2 %) und Asien-Pazifik (+ 19,5 %).

KONZERNBEREICHE

104 Marken und Geschäftsfelder
106 Volkswagen Pkw
108 Audi
110 ŠKODA
112 SEAT
114 Bentley
116 Porsche
118 Volkswagen Nutzfahrzeuge
120 Scania
122 MAN
124 Volkswagen Konzern in China
126 Volkswagen Finanzdienstleistungen

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Volkswagen
Audi
ŠKODA
SEAT
BENTLEY
PORSCHE
Volkswagen Nutzfahrzeuge
SCANIA
MAN

KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

HÄNDLER- UND KUNDENFINANZIERUNG

LEASING

DIREKTBANK

VERSICHERUNG

FLOTTENGESCHÄFT

MOBILITÄTSANGEBOTE

Marken und Geschäftsfelder
Erfolgreiche Entwicklung unter schwierigen Bedingungen

DIE KONZERNSTRUKTUR

Zum 1. August 2012 haben wir die vollständige Einbringung des operativen Automobilgeschäfts der Porsche SE in den Volkswagen Konzern abgeschlossen. Ab diesem Zeitpunkt wird Porsche als weitere erfolgreiche Marke im Konzern vollkonsolidiert. Mit dem Erwerb zum 19. Juli 2012 hat die AUDI AG den italienischen Sportmotorradhersteller Ducati übernommen. Ducati ist ein international renommierter Hersteller von Motorrädern im Premiumsegment.

Der Volkswagen Konzern gliedert sich in die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Der Konzernbereich Automobile wiederum setzt sich aus den beiden Bereichen „Pkw und leichte Nutzfahrzeuge“ sowie „Lkw und Busse, Power Engineering“ zusammen. Wir fassen dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zusammen. Über die Segmente Lkw und Busse sowie Power Engineering berichten wir im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering. Die Aktivitäten des Automobilbereichs umfassen die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie das Geschäft mit Originalteilen, Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben, Komponenten der Antriebstechnik und Prüfsystemen. Mit Ducati haben wir unsere Aktivitäten um Motorräder erweitert. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, der dem Segment Finanzdienstleistungen entspricht, sind die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote gebündelt.

In diesem Kapitel erläutern wir die wesentlichen Mengen- und Finanzzahlen der Konzernmarken sowie von Volkswagen Finanzdienstleistungen. Aufgrund der anhaltend positiven Geschäftsentwicklung in China und der weiter wachsenden Bedeutung des chinesischen Marktes berichten wir in diesem Kapitel darüber hinaus über den Geschäftsverlauf und das Ergebnis unseres Engagements in China.

Die Produktionszahlen und Auslieferungen an Kunden stellen wir nach Produktlinien dar. Die Absatzzahlen enthalten die von den jeweiligen Markengesellschaften verkauften Fahrzeuge einschließlich der Modelle anderer Konzernmarken. Aus der Geschäftsentwicklung in China ergeben sich zum Teil deutliche Unterschiede zwischen den Auslieferungszahlen und dem Absatz.

Darüber hinaus erläutern wir den Absatz und die Umsatzerlöse auf unseren Märkten in Europa/Übrige Märkte, Nordamerika, Südamerika und in Asien-Pazifik.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern hat sich im Geschäftsjahr 2012 trotz der schwierigen Bedingungen positiv entwickelt und den Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 11,8 % auf 9,3 Mio. Fahrzeuge erhöht. Die Umsatzerlöse nahmen um 20,9 % auf 192,7 Mrd. € zu.

In der Region Europa/Übrige Märkte stieg der Absatz des Konzerns im Berichtsjahr um 2,8 % auf 4,2 Mio. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Wesentlichen volumenbedingt und durch die Vollkonsolidierung von Porsche und MAN um 11,1 % auf 115,4 Mrd. €.

Mit einem Zuwachs von 32,2 % auf 0,9 Mio. Einheiten entwickelte sich der Konzern in Nordamerika erneut besser als der Gesamtmarkt. Volumenverbesserungen, die Integration von Porsche und günstigere Wechselkurse führten zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 42,7 % auf 25,0 Mrd. €.

VOLKSWAGEN KONZERN

Konzernbereich	AUTOMOBILE										FINANZDIENSTLEISTUNGEN
Marke/ Geschäftsfeld	Volkswagen Pkw	Audi	ŠKODA	SEAT	Bentley	Porsche	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Scania	MAN	Sonstiges	Händler- und Kundenfinanzierung Leasing Direktbank Versicherungen Flottengeschäft Mobilitätsangebote

In der Region Südamerika steigerten wir den Absatz um 13,9 % auf 1,1 Mio. Fahrzeuge. Volumen- und wechselkursbedingt erhöhten sich die Umsatzerlöse um 22,8 % auf 18,3 Mrd. €. Im Vorjahresvergleich ist die volle Einbeziehung von MAN ab 9. November 2011 zu berücksichtigen.

Auf den Märkten in Asien-Pazifik blieb die Nachfrage nach Konzernmodellen hoch. Insgesamt erzielten wir dort, einschließlich der chinesischen Joint Ventures, im Zeitraum Januar bis Dezember 2012 einen Absatz von 3,2 Mio. Fahrzeugen. Dies entsprach einer Steigerung um 19,5 % gegenüber 2011. Die Umsatzerlöse legten überproportional vor allem aufgrund positiver Mix- und Wechselkurseffekte um 47,7 % auf 33,9 Mrd. € zu. Da unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen At Equity konsolidiert werden, ist ihr Umsatz in diesen Zahlen nicht enthalten.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN[1]

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ 2012	ABSATZ 2011	UMSATZERLÖSE 2012	UMSATZERLÖSE 2011	UMSATZERLÖSE MIT DRITTEN 2012	UMSATZERLÖSE MIT DRITTEN 2011	OPERATIVES ERGEBNIS 2012	OPERATIVES ERGEBNIS 2011
Volkswagen Pkw	4.850	4.450	103.942	94.690	77.110	71.504	3.640	3.796
Audi	1.299	1.543	48.771	44.096	33.461	30.496	5.380	5.348
ŠKODA	727	690	10.438	10.266	5.633	6.212	712	743
SEAT	429	362	6.485	5.393	2.785	3.284	−156	−225
Bentley	9	7	1.453	1.119	1.274	1.060	100	8
Porsche[2]	62	–	5.879	–	5.442	–	946	–
Volkswagen Nutzfahrzeuge	437	441	9.450	8.985	4.920	5.199	421	449
Scania[2]	67	80	9.314	10.064	9.314	10.064	930	1.372
MAN[2]	134	25	15.999	2.652	15.900	2.652	808	193
VW China[3]	2.609	2.201	–	–	–	–	–	–
Sonstiges[4]	−1.279	−1.438	−36.929	−33.768	20.516	14.474	−2.682[5]	−1.617[5]
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	17.872	15.840	16.322	14.392	1.410	1.203
Volkswagen Konzern	**9.345**	**8.361**	**192.676**	**159.337**	**192.676**	**159.337**	**11.510**	**11.271**
Konzernbereich Automobile	9.345	8.361	172.822	142.092	174.525	143.620	9.923	9.973
davon: Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	9.143	8.256	148.021	129.706	150.042	131.428	9.405	9.042
Bereich Lkw und Busse, Power Engineering	202	105	24.801	12.386	24.483	12.192	519	931
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	19.854	17.244	18.151	15.717	1.586	1.298

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.
2 Inklusive Finanzdienstleistungen; Porsche ab 1. August 2012, MAN ab 9. November 2011.
3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten. Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein Operatives Ergebnis (anteilig) von 3.678 (2.616) Mio. €.
4 Ab 1. März 2011 inklusive Porsche Holding Salzburg.
5 Im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen sowie inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögensgegenstände im Rahmen der Kaufpreisallokationen von Scania, Porsche Holding Salzburg, MAN und Porsche.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ[1] 2012	ABSATZ[1] 2011	UMSATZERLÖSE 2012	UMSATZERLÖSE 2011
Europa/Übrige Märkte	4.179	4.066	115.384	103.890
Nordamerika	896	678	25.046	17.553
Südamerika	1.075	943	18.311	14.910
Asien-Pazifik[2]	3.194	2.674	33.936	22.983
Volkswagen Konzern[2]	**9.345**	**8.361**	**192.676**	**159.337**

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.
2 Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.

Marke Volkswagen Pkw

Neuauflage des Bestsellers präsentiert – der neue Golf

Im Geschäftsjahr 2012 präsentierte die Marke Volkswagen Pkw die siebte Generation ihres Bestsellers: den neuen Golf. Der ebenfalls auf dem Markt eingeführte eco up! errang Platz eins in der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland. Trotz des schwierigen Umfelds erzielte die Marke einen neuen Verkaufsrekord.

up!

MARKE VOLKSWAGEN PKW

	2012	2011	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	5.738	5.091	+12,7
Absatz	4.850	4.450	+9,0
Produktion	5.772	5.272	+9,5
Umsatzerlöse (Mio. €)	103.942	94.690	+9,8
Operatives Ergebnis	3.640	3.796	−4,1
in % der Umsatzerlöse	3,5	4,0	

VII

SIEBTE GENERATION DES GOLF

GESCHÄFTSVERLAUF

Das wichtigste Ereignis des Geschäftsjahres 2012 für die Marke Volkswagen Pkw war die Markteinführung der siebten Generation des Golf. Das neue Modell ist deutlich leichter als sein Vorgänger, trotz geringfügig gewachsener Außenmaße und zusätzlicher Ausstattung. Zahlreiche Assistenzsysteme für mehr Komfort und Sicherheit runden das Gesamtpaket ab. Darüber hinaus startete die Marke den Verkauf des eco up! mit Erdgasantrieb. Mit seinem geringen Verbrauch und CO_2-Ausstoß ist er Gesamtsieger 2012/2013 in der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Darüber hinaus feierte am Jahresende die dritte Generation des Beetle Cabriolets ihre Weltpremiere.

Die Marke Volkswagen Pkw hat das Jahr 2012 mit einem neuen Auslieferungsrekord abgeschlossen: Mit 5,7 Mio. Fahrzeugen wurden 12,7 % mehr Automobile ausgeliefert als 2011. Besonders hohe Zuwachsraten verzeichnete die Marke in Russland (+39,6 %), in den USA (+35,1 %) und in China (+24,8 %).

Im Berichtsjahr setzte die Marke Volkswagen Pkw 4,9 Mio. Fahrzeuge ab und übertraf den Vergleichswert des Vorjahres um 9,0 %. Insbesondere die Modelle Touareg, Tiguan, Golf Cabriolet, Fox sowie der Passat aus US-amerikanischer Produktion trafen auf eine starke Nachfrage. Auch die neuen Modelle Golf, up! und Beetle wurden vom Markt positiv aufgenommen.

Die Differenz zwischen Auslieferungen und Absatz ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass die fahrzeugproduzierenden Joint Ventures in China nicht den Gesellschaften der Marke Volkswagen Pkw zugerechnet werden.

Golf

Die Fertigung der Marke Volkswagen Pkw stieg im Geschäftsjahr 2012 um 9,5 % auf 5,8 Mio. Fahrzeuge. Neben den neuen Produktionsstätten wiesen die Werke in Mexiko und der Slowakei die höchsten Wachstumsraten auf.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die im Geschäftsjahr 2012 von der Marke Volkswagen Pkw erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 103,9 Mrd. € überstiegen den Vorjahreswert um 9,8 %; ursächlich hierfür war im Wesentlichen das gestiegene Volumen. Das Operative Ergebnis belief sich auf 3,6 Mrd. € (3,8 Mrd. €). Es wurde durch Vorleistungen für den Modularen Querbaukasten und Anlaufkosten für den neuen Golf belastet. Die operative Umsatzrendite lag bei 3,5 (4,0) %.

Unseren Zielen im Rahmen der Strategie 2018, in rund sechs Jahren jährlich 6,6 Mio. Fahrzeuge weltweit zu verkaufen und unseren Weltmarktanteil auf 9 % auszuweiten, sind wir mit dem erfolgreichen Geschäftsjahr 2012 erneut einen großen Schritt näher gekommen.

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen.de

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011
Passat/Santana	1.309.618	1.148.625
Jetta/Bora	1.060.824	900.440
Golf	825.591	913.693
Polo	711.519	809.549
Gol	502.486	512.543
Tiguan	453.081	356.187
Fox	197.823	160.751
Touran	152.683	160.936
up!	141.515	12.612
Beetle	107.939	21.496
Touareg	77.635	79.986
CC	68.481	–
Sharan	48.399	49.969
Suran	37.602	48.473
Scirocco	33.620	42.481
Polo Classic/Sedan	15.265	12.850
Eos	11.138	22.511
Phaeton	10.190	11.166
Parati	6.380	7.508
	5.771.789	**5.271.776**

Audi

Marke Audi

Mit attraktiven Modellen weiter auf Wachstumskurs

Das abgelaufene Geschäftsjahr war für Audi ein weiteres Rekordjahr. Highlights waren der Start des A3, des ersten Fahrzeugs auf Basis des Modularen Querbaukastens, der Erwerb von Ducati sowie die Entscheidung zum Bau eines neuen Werkes in Mexiko.

Audi Q7

MARKE AUDI

	2012	2011	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.457	1.304	+11,7
Absatz	1.299	1.543	−15,9
Produktion	1.468	1.345	+9,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	48.771	44.096	+10,6
Operatives Ergebnis	5.380	5.348	+0,6
in % der Umsatzerlöse	11,0	12,1	

10,6 %

UMSATZSTEIGERUNG IM JAHR 2012

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2012 erwarb die AUDI AG über eine Tochtergesellschaft die italienische Motorradschmiede Ducati und stieg damit in das Premium-Zweiradsegment ein. Mit der Entscheidung für den Bau eines neuen Werkes im mexikanischen San José Chiapa schafft Audi die Voraussetzungen für zukünftiges Wachstum in Amerika. Ein weiteres Highlight war die Markteinführung der dritten Generation des erfolgreichen A3, der als erstes Konzernmodell auf dem Modularen Querbaukasten basiert. Die Baureihe A3 wird sukzessive um Derivate erweitert; neben dem A3 Sportback folgen unter anderem ein S3 und eine TCNG-Version. Mit der Präsentation des neuen RS4 Avant kehrt ein echter Sportwagen für den Alltag in das Portfolio von Audi zurück. Darüber hinaus wurde der neue A1 Sportback in die Märkte eingeführt.

Im Berichtsjahr startete die Marke Audi mit der Produktion des Q7 in Indien, der nach A4, A6 und Q5 das vierte lokal gefertigte Modell ist.

Die Marke Audi lieferte im Berichtsjahr weltweit 1,5 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus und übertraf hiermit den Rekordwert des Vorjahres um 11,7 %. Vor allem starke Zuwächse in Asien (+28,1 %) und in der Region Nordamerika (+18,5 %) führten zu dem Anstieg. Aufstrebende Wachstumsmärkte wie Südkorea, Südafrika und Indien gewinnen für die Marke zunehmend an Bedeutung.

Im Geschäftsjahr 2012 belief sich der Absatz der Marke Audi auf 1,3 Mio. Fahrzeuge (davon 1,1 Mio. Modelle von Audi und Lamborghini); zusätzlich setzte das chinesische

Audi A3 Sportback

Joint-Venture FAW-Volkswagen weitere 329 Tsd. Audi Fahrzeuge ab. Die Modelle A6, A5 Sportback, A8, Q5 sowie Q7 waren die stärksten Wachstumstreiber. Einer hohen Nachfrage erfreuten sich auch die neuen Modelle A1 Sportback und Q3. Der Absatz der Automobili Lamborghini S.p.A. lag bei 2.120 Fahrzeugen, das entspricht einer Steigerung von 32,2 % gegenüber dem Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2012 überstieg die Produktion von Audi-Modellen mit 1,5 Mio. Einheiten den Vorjahreswert um 9,1 %. Lamborghini fertigte mit 2.197 Fahrzeugen 28,4 % mehr als ein Jahr zuvor.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Berichtsjahr steigerte die Marke Audi die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 10,6 % auf 48,8 Mrd. €. Der deutliche Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Fahrzeug- und Teilevolumen. Das Operative Ergebnis verbesserte sich im Zuge des gestiegenen Volumens sowie aufgrund günstigerer Wechselkurse und Produktkostenoptimierungen leicht auf 5,4 Mrd. € trotz zunehmend schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Die operative Umsatzrendite lag bei 11,0 % (12,1 %). Die Kennzahlen der Marken Lamborghini und Ducati sind in den Werten der Marke Audi enthalten.

WEITERE INFORMATIONEN www.audi.de

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011
Audi		
A4	329.759	321.045
A6	284.888	241.862
Q5	209.799	183.678
A3	164.666	189.068
A1	123.111	117.566
Q3	106.918	19.613
A5	103.357	111.758
Q7	54.558	53.703
A8	35.932	38.542
A7	28.950	37.301
TT	21.880	25.508
R8	2.241	3.551
	1.466.059	**1.343.195**
Lamborghini		
Aventador	976	447
Gallardo	822	944
Gallardo Spyder	399	320
	2.197	**1.711**
Marke Audi	**1.468.256**	**1.344.906**
Ducati, Motorräder*	15.734	–

* Ab Juli 2012.

ŠKODA

Marke ŠKODA

Weltweit auf Kurs trotz schwieriger Marktsituation in Europa

Das Highlight der Marke ŠKODA im Geschäftsjahr 2012 war die Einführung der neuen Kompakt-Limousine Rapid auf dem europäischen Markt. Bis 2015 will die tschechische Marke im Durchschnitt alle sechs Monate ein neues Modell präsentieren.

ŠKODA Citigo

MARKE ŠKODA

	2012	2011	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	939	879	+6,8
Absatz	727	690	+5,2
Produktion	943	902	+4,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	10.438	10.266	+1,7
Operatives Ergebnis	712	743	−4,1
in % der Umsatzerlöse	6,8	7,2	

727 Tsd.

FAHRZEUGE IN 2012 ABGESETZT

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Jahr 2012 setzte die Marke ŠKODA ihren eingeschlagenen Wachstumskurs konsequent fort, der von einem Modellfeuerwerk untermauert wird. Im Jahr 2012 führte sie den Rapid auf dem europäischen Markt ein, der seit 2011 bereits auf dem indischen Markt erhältlich ist. Positioniert zwischen dem Fabia und dem Octavia ist der Rapid ein wichtiger Baustein für die Wachstumsstrategie der Marke. Außerdem stellte ŠKODA die viertürige Version des Citigo vor. Im Dezember 2012 startete im Stammwerk Mladá Boleslav die Produktion der dritten Generation des Bestsellers Octavia, der das Herz der Marke ist.

Im Berichtsjahr lieferte die Marke ŠKODA 939 Tsd. Fahrzeuge an Kunden aus; die Verkäufe überstiegen den Wert des Vorjahres um 6,8 %. Vor allem in Russland (+33,7 %), Indien (+14,2 %) und China (+7,1 %) verzeichnete die Marke erfreuliche Zuwächse.

2012 war der Absatz der Marke ŠKODA mit 727 Tsd. Fahrzeugen um 5,2 % höher als ein Jahr zuvor. Eines besonders hohen Nachfragewachstums erfreuten sich die Modelle Citigo und Yeti sowie der Rapid in Indien.

ŠKODA Rapid

Die deutliche Differenz zwischen Auslieferungen und Absatz resultiert im Wesentlichen daraus, dass die chinesischen fahrzeugproduzierenden Joint Ventures nicht zu den Gesellschaften der Marke ŠKODA zählen.

Im Berichtsjahr produzierte die Marke ŠKODA weltweit 943 Tsd. Einheiten; das waren 4,6 % mehr als ein Jahr zuvor.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke ŠKODA erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2012 Umsatzerlöse in Höhe von 10,4 Mrd. €; dies entsprach einer Steigerung um 1,7 % gegenüber Vorjahr. Das Operative Ergebnis lag mit 712 Mio. € um 4,1 % beziehungsweise 30 Mio. € unter Vorjahr. Das gestiegene Volumen und gesunkene Produktkosten konnten negative Mixeffekte und höhere Vermarktungskosten nicht kompensieren. Die operative Umsatzrendite betrug 6,8 %, im Vorjahr lag sie bei 7,2 %.

WEITERE INFORMATIONEN www.skoda.de

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011
Octavia	406.360	402.281
Fabia	255.025	262.497
Superb	106.847	119.732
Yeti	90.952	77.142
Roomster	39.249	36.427
Citigo	36.687	1.027
Rapid	8.292	2.559
	943.412	**901.665**

Marke SEAT

Umfassendste Produktoffensive der Unternehmensgeschichte

Im Geschäftsjahr 2012 startete SEAT eine beispiellose Produktoffensive, mit der die spanische Marke neue Kundengruppen erschließen möchte. Die dritte Generation des SEAT Leon wurde erfolgreich im Markt eingeführt.

SEAT Toledo

MARKE SEAT

	2012	2011	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	321	350	−8,3
Absatz	429	362	+18,8
Produktion	321	353	−9,0
Umsatzerlöse (Mio. €)	6.485	5.393	+20,2
Operatives Ergebnis	−156	−225	+30,7
in % der Umsatzerlöse	−2,4	−4,2	

6,5 Mrd. €

UMSATZERLÖSE IM JAHR 2012

GESCHÄFTSVERLAUF

Anfang des Jahres 2012 eröffnete die Marke SEAT mit dem überarbeiteten Ibiza ihr bisher größtes Produktfeuerwerk. Außerdem debütierte die viertürige Variante des Mii. Nach drei Jahren Pause kehrte der erfolgreiche Toledo in die Fahrzeugpalette zurück. Mit der Präsentation des neuen Leon wurde die neue Designsprache von SEAT erstmals auf ein Serienmodell übertragen. Der Leon ist das erste Fahrzeug der Marke auf Basis des Modularen Querbaukastens; er führt Ausstattungsmerkmale der Oberklasse erstmals in das Kompaktsegment ein. Im Jahr 2013 baut die Marke SEAT die Leon-Baureihe mit einer dreitürigen Variante und einer Kombiversion aus. Darüber hinaus wird der neue Ibiza Cupra auf den Markt gebracht.

Die Auslieferungen an Kunden der Marke SEAT verfehlten im Geschäftsjahr 2012 mit 321 Tsd. den Wert des Vorjahres um 8,3 %. Die Marke litt unter der schwierigen Marktsituation in West-/Südeuropa. Insbesondere die Märkte Spanien, Italien und Frankreich wiesen gegenüber 2011 deutliche Nachfragerückgänge auf. Dagegen verzeichnete die Marke erfreuliche Zuwächse in Deutschland, Großbritannien sowie in Mexiko.

SEAT Leon FR

Die Marke SEAT setzte im Berichtszeitraum 429 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 18,8 % mehr als im Vorjahr. Darin enthalten ist der für Audi gefertigte Q3.

Im Berichtsjahr wurden 321 Tsd. Einheiten produziert, damit unterschritt die Marke SEAT den Vorjahreswert um 9,0 %.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die erwirtschafteten Umsatzerlöse der Marke SEAT lagen im Geschäftsjahr 2012 bei 6,5 Mrd. € und somit um 20,2 % über dem Wert des Vorjahres. Der Operative Verlust ging von –225 Mio. € im Vorjahr auf nunmehr –156 Mio. € zurück; die operative Umsatzrendite betrug –2,4 (–4,2) %. Positiv wirkten sich Kostensenkungen und das – unter Einbeziehung des für Audi gefertigten Q3 – gestiegene Volumen sowie Wechselkurseffekte aus; der weitere dramatische Nachfragerückgang auf dem heimischen spanischen Pkw-Markt belastete das Ergebnis.

WEITERE INFORMATIONEN www.seat.com

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011
Ibiza	160.887	191.183
Leon	71.295	80.736
Altea/Toledo	32.478	42.329
Mii	26.409	990
Alhambra	19.393	18.139
Exeo	10.854	19.559
	321.316	**352.936**

BENTLEY

Marke Bentley

Zehn Jahre Continental GT: Der Zwölfzylinder-Bestseller

Nachdem Bentley 2011 in die Gewinnzone zurückgekehrt ist, setzte sich die positive Entwicklung im Berichtsjahr fort. Der Continental GT feierte sein zehnjähriges Jubiläum; der Continental GT Speed wurde als Topmodell der Baureihe präsentiert.

Bentley Continental GT V8

MARKE BENTLEY

	2012	2011	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	8.510	7.003	+21,5
Absatz	9.186	7.402	+24,1
Produktion	9.107	7.593	+19,9
Umsatzerlöse (Mio. €)	1.453	1.119	+29,9
Operatives Ergebnis	100	8	x
in % der Umsatzerlöse	6,9	0,7	

100 Mio. €

OPERATIVES ERGEBNIS IM JAHR 2012

GESCHÄFTSVERLAUF

Bentley blickte im Geschäftsjahr 2012 auf die zehnjährige Erfolgsstory seines Premium-Coupés Continental GT zurück. Es ist das erste Modell, das die britische Luxusmarke als Mitglied der Volkswagen Familie entwickelte. Und es machte Bentley zum größten Hersteller von Fahrzeugen mit Zwölfzylindermotor.

Im Berichtsjahr präsentierte Bentley als sparsame Alternative zur Zwölfzylinderversion den V8-Motor für die 2010 eingeführte Neuauflage des Continental GT und den Continental GTC, der 2011 debütierte. Als sportliches Topmodell der Modellfamilie wurde im Geschäftsjahr 2012 der Continental GT Speed neu aufgelegt und auf den Markt gebracht. Er ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h der schnellste Sportwagen mit Straßenzulassung, den Bentley jemals gebaut hat. Die Marke beeindruckte im Berichtsjahr zudem mit der Vorstellung der Rennwagenstudie Continental GT3, die eine Rückkehr der Marke in den Motorsport ermöglicht.

Die Marke Bentley steigerte im Berichtsjahr die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr um 21,5 % auf 8.510 Fahrzeuge und verteidigte ihre Position als weltweit führender Hersteller von Luxusautomobilen.

Bentley Mulsanne

Der US-amerikanische Markt blieb mit einem Plus von 23,3 % der größte Markt für Bentley, dicht gefolgt von China mit einer Steigerung von 23,5 %. Eine starke Nachfrage verzeichnete die Marke auch in den Regionen Europa (+ 9,9 %) und Nahost (+ 51,6 %).

Der Absatz der Marke Bentley stieg im Geschäftsjahr 2012 um 24,1 % auf 9.186 Fahrzeuge. Die Modelle Continental GT und Mulsanne waren besonders erfolgreich.

Im Berichtsjahr produzierte die Marke Bentley 9.107 Fahrzeuge und verzeichnete damit einen Anstieg um 19,9 % im Vergleich zum Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Bentley erzielte im Zeitraum Januar bis Dezember 2012 Umsatzerlöse in Höhe von 1,5 Mrd. €; das waren 29,9 % mehr als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis erhöhte sich um 92 Mio. € auf 100 Mio. €; positiv wirkten sich das höhere Volumen sowie Mixverbesserungen aus. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 6,9 (0,7) %.

i WEITERE INFORMATIONEN www.bentleymotors.com

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011
Continental GT Coupé	3.536	3.416
Continental GT Cabriolet	2.638	677
Continental Flying Spur	1.764	2.354
Mulsanne	1.169	1.146
	9.107	**7.593**

Marke Porsche

Integration des Stuttgarter Sportwagenherstellers in den Volkswagen Konzern erfolgreich vollzogen

Zum 1. August 2012 wurde die vollständige Einbringung des operativen Automobilgeschäfts der Porsche SE in den Volkswagen Konzern abgeschlossen. Ab diesem Zeitpunkt wird die Porsche AG im Konzern vollkonsolidiert. Die Marke Porsche verzeichnete im Geschäftsjahr 2012 eine anhaltend hohe Nachfrage und bekräftigte ihre Pläne für den Ausbau der Modellpalette.

Porsche Cayenne Turbo S

MARKE PORSCHE

	2012*
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	60
Absatz	62
Produktion	64
Umsatzerlöse (Mio. €)	5.879
Operatives Ergebnis	946
in % der Umsatzerlöse	16,1

* 1. August bis 31. Dezember 2012.

911

MYTHOS UNTER DEN SPORTWAGEN

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Wurzeln von Porsche reichen bis in das Jahr 1931 zurück, als Ferdinand Porsche in Stuttgart ein Konstruktionsbüro gründete und damit den Grundstein für den Sportwagenhersteller legte. Die emotionale Sportwagenmarke steht für den Mythos Porsche 911 und für spektakuläre Rennsporterfolge. Heute ist Porsche ein erfolgreiches Unternehmen mit einer Jahresproduktion von rund 152.000 Fahrzeugen und 17.500 Mitarbeitern.

Zum 1. August 2012 übernahm Volkswagen den noch fehlenden 50,1 %-Anteil am Sportwagengeschäft von der Porsche SE und konsolidierte die Marke Porsche als zwölfte erfolgreiche Marke im Konzern. Die in diesem Kapitel dargestellten Kennzahlen umfassen das Geschäft mit Automobilen sowie das Finanzdienstleistungsgeschäft und beziehen sich auf den Zeitraum 1. August bis 31. Dezember 2012.

Die Auslieferungen an Kunden der Marke Porsche beliefen sich auf 60 Tsd. Sportwagen. Der größte Einzelmarkt waren einmal mehr die USA, wo sich 16 Tsd. Kunden für ein Modell von Porsche entschieden. Es folgte China; dort waren die Verkaufszahlen mit 13 Tsd. Fahrzeugen ebenfalls erfreulich. Auf dem Heimatmarkt Deutschland lieferte Porsche 6 Tsd. Modelle an Kunden aus.

Porsche 911 Carrera 4S Coupé

Im Zeitraum vom 1. August bis zum 31. Dezember des Berichtsjahres fertigte die Marke Porsche 64 Tsd. Fahrzeuge. Im September 2012 startete die Produktion der neuen Boxster-Baureihe im Volkswagen Werk Osnabrück, da die Kapazitäten des Stammwerks in Stuttgart-Zuffenhausen nicht für die gesamte Fertigung der beiden Sportwagen-Baureihen 911 und Boxster – zu der auch der Cayman zählt – ausreichen.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke Porsche verzeichnete im Berichtsjahr einen erfolgreichen Geschäftsverlauf. Im Konsolidierungszeitraum lagen die Umsatzerlöse bei 5,9 Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 946 Mio. €. Die operative Umsatzrendite betrug 16,1 %.

WEITERE INFORMATIONEN www.porsche.com

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012*
Cayenne	36.664
911 Coupé/Cabriolet	11.409
Panamera	8.772
Boxster/Cayman	6.839
	63.684

* 1. August bis 31. Dezember 2012.

Nutzfahrzeuge

Volkswagen Nutzfahrzeuge

Umfangreiches Modellangebot bietet „Vielfalt für den Job“

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentierte 2012 auf der IAA Nutzfahrzeuge unter dem Motto „Vielfalt für den Job“ die Bandbreite seiner Modelle. Die Schwerpunkte lagen auf den Themen BlueMotion Technologie, Allrad-Kompetenz sowie Aufbau- und Umbaulösungen.

Cross Caddy

VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2012	2011	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	550	529	+4,1
Absatz	437	441	−0,8
Produktion	487	508	−4,1
Umsatzerlöse (Mio. €)	9.450	8.985	+5,2
Operatives Ergebnis	421	449	−6,1
in % der Umsatzerlöse	4,5	5,0	

550 Tsd.

AUSGELIEFERTE FZG. IM JAHR 2012

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Berichtsjahr feierte Volkswagen Nutzfahrzeuge den Produktionsstart des Amarok im Stammwerk der Marke in Hannover. Die hannoversche Fertigung als zweiter Amarok-Standort wird die Verfügbarkeit und die Lieferzeiten für Kunden in Europa deutlich verbessern. Außerdem beging die Marke die Jubiläen „65 Jahre Transporter“ und „30 Jahre Caddy“. Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover präsentierte Volkswagen Nutzfahrzeuge im September 2012 seine vielfältige Fahrzeugpalette. Zudem debütierten zwei neue Sondermodelle: Zum einen der Amarok Canyon als hochwertiger Offroader, der erneut die Allradkompetenz der Marke unterstreicht. Zum anderen der Cross Caddy, der mit seinen individualisierten Exterieur-Elementen die Palette der Volkswagen Cross-Modelle ergänzt.

Mit weltweit 550 Tsd. ausgelieferten Fahrzeugen übertraf Volkswagen Nutzfahrzeuge den Vorjahreswert um 4,1 % und damit das Rekordergebnis von 2011. Ein deutliches Wachstum verzeichnete die Marke in Zentral- und Osteuropa, Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Im Geschäftsjahr 2012 lag der Absatz an die Handelsorganisation mit 437 Tsd. Fahrzeugen um 0,8 % leicht unter dem Vorjahreswert. Der Amarok erfreute sich großer Beliebtheit, auch die Nachfrage nach dem Crafter und der Multivan/Transporter-Baureihe stieg.

Multivan BlueMotion

Im Berichtsjahr fertigte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge insgesamt 487 Tsd. Fahrzeuge und damit 4,1 % weniger als im Vorjahr. Da der Crafter in den Daimler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde hergestellt wird, ist er in diesen Werten nicht berücksichtigt. Im Stammwerk in Hannover stieg die Anzahl der produzierten Modelle Caravelle/Multivan und Transporter sowie des Amarok auf 150 (144) Tsd. Einheiten.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Volkswagen Nutzfahrzeuge steigerte im Berichtsjahr die Umsatzerlöse um 5,2 % auf 9,5 Mrd. €. Das Operative Ergebnis betrug 421 (449) Mio. €. Die operative Umsatzrendite sank von 5,0 % im Vorjahr auf 4,5 %.

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011
Caravelle/Multivan, Kombi	112.492	111.754
Saveiro	79.694	82.284
Amarok	78.633	76.965
Caddy Kombi	74.561	87.450
Transporter	71.085	78.615
Caddy	70.079	70.526
	486.544	**507.594**

Marke Scania

Weniger Verbrauch dank umweltfreundlicher Lösungen

Der schwedische Nutzfahrzeughersteller Scania präsentierte 2012 auf der IAA Nutzfahrzeuge Ergänzungen seiner vielseitigen Euro-6-Motorenpalette für Lkw und Busse. Mit individuellen Transportlösungen für verschiedenste Einsatzgebiete und weiterentwickelten Assistenzsystemen zeigte Scania Möglichkeiten zur effizienten Kraftstoffnutzung auf.

Scania OmniExpress

MARKE SCANIA

	2012	2011	%
Auftragseingänge (Tsd. Fzg)	72	77	–6,4
Auslieferungen	67	80	–15,9
Absatz	67	80	–15,9
Produktion	67	84	–20,4
Umsatzerlöse (Mio. €)	9.314	10.064	–7,4
Operatives Ergebnis	930	1.372	–32,2
in % der Umsatzerlöse	10,0	13,6	

10,0 %

UMSATZRENDITE IM JAHR 2012

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Berichtsjahr präsentierte die schwedische Traditionsmarke auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover weitere Euro-6-Motoren, darunter auch zwei neue Hochleistungs-Gasmotoren. Darüber hinaus überzeugte Scania mit zahlreichen kundenspezifischen Transportlösungen und wegweisenden Technologien für die Fahrerunterstützung, die dabei helfen, weniger Kraftstoff zu verbrauchen.

Im Geschäftsjahr 2012 wirkte sich die stark sinkende Nachfrage auf den europäischen Lkw-Märkten negativ auf die Marke Scania aus, in denen sie fast die Hälfte ihrer Fahrzeuge verkauft. Die weltweiten Auslieferungen an Kunden des schwedischen Nutzfahrzeugherstellers sanken um 15,9 % auf 67 Tsd. Fahrzeuge. Insbesondere die Nachfrage auf den Märkten Westeuropa (–13,9 %) und Südamerika (–14,7 %) ging im Vergleich zum Vorjahr merklich zurück. Mit 6 Tsd. ausgelieferten Bussen wurde das Vorjahresniveau um 20,5 % verfehlt. Das Geschäft mit Serviceleistungen und Ersatzteilen entwickelte sich dagegen stabil.

Die Produktion der Marke Scania belief sich im Jahr 2012 auf 67 Tsd. Fahrzeuge; das waren 20,4 % weniger als im Vorjahr. Die Zahl der darin enthaltenen Busse lag bei

Scania G 420 4x2

6 Tsd. Einheiten. In Indien hat Scania mit der Errichtung eines neuen CKD-Werks in Narasapura begonnen, in dem 2013 die Montage von Lkw und Bussen für den indischen Markt starten soll.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Bedingt durch das rückläufige Volumen gingen die Umsatzerlöse der Marke Scania um 7,4 % auf 9,3 Mrd. € zurück. Das Operative Ergebnis reduzierte sich um 442 Mio. € auf 930 Mio. €. Ursachen für diese Entwicklung waren neben dem niedrigeren Volumen die gestiegene Wettbewerbsintensität, die geringere Kapazitätsauslastung und die gestiegenen Kosten. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 10,0 % gegenüber 13,6 % im Vorjahr.

WEITERE INFORMATIONEN www.scania.com

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011
Lkw	60.647	75.349
Busse	6.283	8.708
	66.930	**84.057**

Marke MAN

MAN-Messestand ist der Publikumsmagnet auf der IAA Nutzfahrzeuge

MAN präsentierte auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover zahlreiche Neuheiten aus den Bereichen Lkw, Busse, Motoren und Dienstleistungen. Highlight waren die neuen Fahrzeuge der TG-Familie, die praktisch schadstofffrei unterwegs sind. Auf der Schifffahrtsmesse SMM in Hamburg zeigte MAN neue Technologien für eine saubere und effizientere Schifffahrt.

MAN TG-Familie Euro 6

MARKE MAN

	2012	2011*
Auftragseingänge (Tsd. Fzg)	135	23
Auslieferungen	134	25
Absatz	134	25
Produktion	124	24
Umsatzerlöse (Mio. €)	15.999	2.652
Operatives Ergebnis	808	193
in % der Umsatzerlöse	5,0	7,3

* 9. November bis 31. Dezember 2011.

135 Tsd.

AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE IN 2012

GESCHÄFTSVERLAUF

Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover feierten im September 2012 die neuen MAN Lkw der TG-Familie ihre Weltpremiere. Sie erfüllen bereits die künftige Abgasnorm Euro 6 und punkten mit kraftvoller Leistung bei niedrigem Kraftstoffverbrauch sowie mit exzellenter Fahrdynamik und hohem Fahrkomfort. Das Münchener Nutzfahrzeug- und Maschinenbauunternehmen präsentierte dort ebenfalls die effiziente Lkw-Studie MAN Concept S mit passendem aerodynamischen Auflieger. Bei gleicher Ladekapazität erreicht das Fahrzeug eine Kraftstoff- und Emissionsreduzierung um bis zu 25 %. Ebenfalls im September 2012 zeigte MAN auf der weltweit wichtigsten Schifffahrtsmesse SMM in Hamburg technische Innovationen zur Steigerung der Effizienz und zur Reduzierung von Emissionen bei Schiffsantrieben.

Die in diesem Kapitel dargestellten Kennzahlen umfassen das Geschäft mit Lkw und Bussen, Power Engineering sowie das Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Vorjahreszahlen beziehen sich auf den Zeitraum seit Vollkonsolidierung, also ab dem 9. November 2011.

Die Auslieferungen an Kunden der Marke MAN lagen im Geschäftsjahr 2012 bei 134 Tsd. Lkw und Bussen. In Westeuropa wirkte sich die Staatsschuldenkrise negativ

MAN TGM Allrad Kipper

aus, auf dem bedeutenden brasilianischen Markt dämpfte die Einführung der neuen Euro-5-Abgasnorm die Nachfrage. In den Verkaufszahlen von MAN waren 15 Tsd. Busse enthalten.

Die Produktion der Marke MAN belief sich im Berichtsjahr auf 124 Tsd. Nutzfahrzeuge, darunter waren 16 Tsd. Busse. Das Unternehmen passte die Fertigung an die gesunkene Nachfrage an.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2012 sah sich MAN mit einem schwierigen ökonomischen Umfeld für die Nutzfahrzeugindustrie konfrontiert. Die Marke erwirtschaftete Umsatzerlöse in Höhe von 16,0 Mrd. €, davon rund ein Viertel im Segment Power Engineering. Das Operative Ergebnis belief sich auf 808 Mio. €; die operative Umsatzrendite lag bei 5,0 %.

WEITERE INFORMATIONEN www.man.eu

PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011*
Lkw	108.417	20.571
Busse	15.887	3.146
	124.304	**23.717**

* 9. November bis 31. Dezember 2011.

Volkswagen Konzern in China

Überproportionales Wachstum führt erneut zu Rekordwerten im Reich der Mitte

Das Geschäftsjahr 2012 war ein weiteres Rekordjahr für den Volkswagen Konzern auf seinem größten Markt China. Unsere Joint Ventures erzielten mit 2,8 Millionen verkauften Fahrzeugen einen Zuwachs, der deutlich über der Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes lag. Der weitere Ausbau der Kapazitäten wurde eingeleitet.

New Santana

VOLKSWAGEN KONZERN IN CHINA

	2012	2011	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	2.815	2.260	+24,6
Absatz	2.609	2.201	+18,5
Produktion	2.643	2.202	+20,0

24,6 %

STEIGERUNG DER AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN

GESCHÄFTSVERLAUF

Gemeinsam mit seinen Partnern ist Volkswagen seit mittlerweile rund 29 Jahren auf dem chinesischen Automobilmarkt tätig. Inzwischen betreibt der Konzern in China zwölf fahrzeugproduzierende beziehungsweise Komponentenstandorte. Die Joint Ventures Shanghai-Volkswagen und FAW (First Automotive Works)-Volkswagen in Changchun werden At Equity in den Konzernabschluss einbezogen.

Auf dem Pkw-Markt in China ist der Volkswagen Konzern mit einer Angebotspalette von mehr als 60 Modellen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, ŠKODA, Lamborghini, Bentley, Porsche und Bugatti präsent. Im Jahr 2012 trat die Marke SEAT in den Markt ein. Der Fahrzeugabsatz unserer Joint Ventures aus lokaler Produktion lag im Geschäftsjahr 2012 mit 2,6 Mio. Einheiten um 18,5 % über dem Vorjahreswert.

Die Fertigung umfasst neben etablierten Konzernmodellen sowie für den Markt China modifizierten Modellen (zum Beispiel mit verlängertem Radstand) auch speziell für chinesische Kunden konzipierte Fahrzeuge; dazu zählen beispielsweise die Volkswagen Modelle Lavida, New Bora und Santana. Im abgelaufenen Jahr feierte der neue Santana seine Weltpremiere; dessen Vorgänger war mit fast 4 Mio. verkauften Einheiten eines der erfolgreichsten Modelle in China. Auch der neue Lavida und Bora wurden im Berichtsjahr präsentiert und im Markt gut angenommen.

Audi Q5

Im Geschäftsjahr 2012 lieferte der Volkswagen Konzern in China mit 2,8 Mio. Fahrzeugen 24,6 % mehr Automobile aus als im Vorjahr. Die Marke Volkswagen Pkw verzeichnete auf dem chinesischen Markt mit 2,2 Mio. Fahrzeugen einen Zuwachs von 24,8 %. Die Marke Audi erzielte eine Steigerungsrate von 29,6 % und die Marke ŠKODA von 7,1 %. Die Modelle Magotan, Jetta, New Bora, Tiguan, Sagitar, New Passat, ŠKODA Octavia, Audi A6 und Audi Q5 erfreuten sich bei den chinesischen Kunden großer Beliebtheit. Der Volkswagen Konzern erhöhte seinen Marktanteil von 18,2 % im Vorjahr auf 20,8 % am Jahresende 2012 und baute damit seine Marktführerschaft in China aus.

Die Produktion der Gemeinschaftsunternehmen lag im Geschäftsjahr 2012 bei insgesamt 2,6 Mio. Fahrzeugen; das entspricht einer Steigerung um 20,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Im Berichtsjahr eröffnete ein neues Fahrzeugwerk in Yizheng mit einer jährlichen Kapazität von 300.000 Fahrzeugen. Darüber hinaus wurde die Errichtung weiterer Produktionsstätten in Ningbo und Urumqi beschlossen. Im Jahr 2013 geht das neue Fahrzeugwerk in Foshan an den Start, auch in Urumqi beginnt die Produktion. Bis 2018 soll die jährliche Kapazität von Volkswagen in China auf 4 Mio. Fahrzeugen steigen. Der Konzern wird bis einschließlich 2015 voraussichtlich insgesamt rund 9,8 Mrd. € in neue Werke und Produkte in China investieren. Diese Vorhaben werden vollständig aus dem Cashflow der chinesischen Joint Ventures finanziert.

LOKALE PRODUKTION

Fahrzeuge	2012	2011
Volkswagen Pkw	2.082.580	1.720.346
Audi	333.556	258.557
ŠKODA	226.653	222.984
Gesamt	**2.642.789**	**2.201.887**

ERGEBNIS

Mio. €	2012	2011
Operatives Ergebnis (100 %)	8.424	6.134
Operatives Ergebnis (anteilig)	3.678	2.616

Die Joint Ventures erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2012 ein Operatives Ergebnis (anteilig) von 3,7 Mrd. €, das um 1,1 Mrd. € über dem Vorjahreswert lag. Volumen- und Mixverbesserungen, positive Wechselkurseffekte sowie Einsparungen bei den Materialkosten begründeten den Anstieg.

Die Joint-Venture-Gesellschaften in China werden At Equity konsolidiert. Ihre Werte sind im Operativen Ergebnis des Konzerns nicht enthalten. Ihre Ergebnisse fließen anteilig ausschließlich in das Finanzergebnis des Konzerns ein.

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES
AKTIENGESELLSCHAFT

Volkswagen Finanzdienstleistungen

Auf dem Weg, der beste automobile Finanzdienstleister zu werden

Volkswagen Finanzdienstleistungen verzeichnete im Geschäftsjahr 2012 ein kräftiges Wachstum in allen Geschäftsbereichen. Der Kurs der Internationalisierung wurde fortgesetzt.

STRUKTUR DES BEREICHS VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote. Diese weltweiten Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns – mit Ausnahme der Marken Scania, MAN, Porsche sowie des Finanzdienstleistungsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg – koordiniert die Volkswagen Financial Services AG. Die wesentlichen Gesellschaften in Europa sind die Volkswagen Bank GmbH, die Volkswagen Leasing GmbH und die Volkswagen Versicherungsdienst GmbH. In Nordamerika werden die Finanzdienstleistungsaktivitäten durch die VW CREDIT, INC. wahrgenommen.

Seit dem 1. Januar 2012 ist die Volkswagen Leasing GmbH Eigentümerin der händlereigenen Autovermietung Euromobil. Mit dem Erwerb hat die Volkswagen Financial Services AG ihre Mobilitätsangebote um das klassische Kurzzeit-Autovermietgeschäft ergänzt.

9,6 Mio.

VERTRÄGE IM BESTAND AM 31. DEZEMBER 2012

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2012 setzte sich die positive Entwicklung der Volkswagen Finanzdienstleistungen fort. Erstmalig wurde die Bilanzsumme von 100 Mrd. € überschritten. Mit ihren innovativen Produkten in Kooperation mit den Marken des Volkswagen Konzerns wurde weiteres Potenzial entlang der automobilen Wertschöpfungskette genutzt. Die Integration der Finanzdienstleistungen in die Vertriebsaktivitäten der Volkswagen Konzernmarken wurde 2012 weiter intensiviert. Dies hat zur guten Ergebnis- und Absatzsituation des Volkswagen Konzerns beigetragen.

In Deutschland hat die Volkswagen Financial Services AG den ersten Platz des renommierten Arbeitgeberwettbewerbs „Great Place to Work“ in der Größenklasse 2.001 – 5.000 Mitarbeiter belegt. Im deutschlandweiten Wettbewerb „365 Orte im Land der Ideen“ wurde die Volkswagen Leasing GmbH für ihr Umweltprogramm ausgezeichnet, das zu nachhaltigem Fuhrparkmanagement auffordert. In Zusammenarbeit mit dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) motiviert die Volkswagen Leasing Fuhrparkmanager, ihre Fahrzeugflotten umweltfreundlicher zu gestalten und zu nutzen und verleiht den Umwelt-Award „DIE GRÜNE FLOTTE“ für ein ökologisch verantwortungsvolles Fuhrparkmanagement. Zudem leistet Volkswagen Leasing für jedes neu zugelassene umweltfreundliche Fahrzeug einen Projektbeitrag an den NABU.

Das Konferenz- und Finanzcenter der Volkswagen Financial Services AG

Die Volkswagen Financial Services AG war im Jahr 2012 mit Asset-Backed-Securities (ABS)-Emissionen sehr erfolgreich. Weltweit wurden mit insgesamt 7 ABS-Transaktionen Forderungen in Höhe von 5,7 Mrd. € am Kapitalmarkt verbrieft. Im ersten Quartal 2012 vermarktete die Volkswagen Financial Services AG mit der Transaktion Driver Japan One erstmals japanische Kreditforderungen. Das war die erste öffentliche Verbriefung von Forderungen eines europäischen Automobilherstellers in Japan. Im Juli 2012 folgte die Verbriefungstransaktion Driver Brazil One; damit ist Brasilien das fünfte Land nach Deutschland, Großbritannien, Spanien und Japan, in dem die Volkswagen Financial Services mit ihrer Driver Plattform am Kapitalmarkt aktiv ist.

Im Berichtsjahr setzte Volkswagen Finanzdienstleistungen ihren Internationalisierungskurs fort. Zur Stärkung der Vertriebsaktivitäten in Polen wurden die ausstehenden Anteile an der VOLKSWAGEN BANK POLSKA S.A. und an der Volkswagen Leasing Polska Sp.z o.o. erworben und die Gesellschaften vollkonsolidiert. In Portugal nahm eine Bankfiliale das Geschäft auf und bietet Finanzierungen an. In China wurde die Landesgesellschaft Volkswagen Finance Co. aufgrund ihres nachhaltigen Wachstums erstmals vollkonsolidiert. Ferner konnte mit der Gründung der Volkswagen New Mobility Services Investment Co., Ltd. die Produktpalette über den klassischen Kundenkredit hinaus gezielt ausgebaut werden. In Belgien erhielt die Volkswagen Financial Services AG durch die Gründung des Joint Ventures Volkswagen D'Ieteren Finance S.A. mit dem belgischen Importeur Zugang zum Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Volkswagen Financial Services AG plant, 2013 eine neue strategische Partnerschaft mit der Allianz SE einzugehen, um ihre Kfz-Versicherungsaktivitäten zu intensivieren: es soll der Weg zum Erstversicherer in der Kfz-Versicherung beschritten werden.

Im Geschäftsjahr 2012 lag die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Service-/Versicherungsgeschäft bei 3,8 Mio.; der Vergleichswert 2011 wurde damit um 21,0 % übertroffen. Der Vertragsbestand im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing belief sich am 31. Dezember 2012 auf 6,4 Mio. und war um 14,5 % höher als ein Jahr zuvor. Die Anzahl der Verträge im Bereich Service/Versicherungen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 21,9 % auf 3,3 Mio. Kontrakte. Der Gesamtvertragsbestand erzielte mit 9,6 Mio. Verträgen einen neuen Rekordwert (+16,9 %). Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen lag der Anteil der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge am gesamten Auslieferungsvolumen des Konzerns bei 27,5 (36,3) %. Der Rückgang resultierte aus der Berücksichtigung des chinesischen Marktes seit Anfang des Jahres 2012. In China liegt der Anteil der verleasten oder finanzierten

Fahrzeuge deutlich unter dem Durchschnitt anderer Automobilmärkte. Die Volkswagen Bank direkt betreute am Ende des Berichtsjahres 1.438 Tsd. (Vorjahr: 1.442 Tsd.) Konten.

Der Vertragsbestand im Flottenmanagementgeschäft lag am Jahresende 2012 um 1,5 % über dem Vergleichswert 2011; unsere Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan Corporation N.V. betreute rund 1,4 Mio. Fahrzeuge.

Der Bereich Volkswagen Finanzdienstleistungen beschäftigte zum Bilanzstichtag 10.133 Mitarbeiter.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von Volkswagen Finanzdienstleistungen stiegen im Geschäftsjahr 2012 um 12,8 % auf 17,9 Mrd. €. Das höhere Volumen, die stabile Margenentwicklung sowie die geringeren Risikokosten führten zu einer Erhöhung des Operativen Ergebnisses auf 1,4 (1,2) Mrd. €. Der Bereich Volkswagen Finanzdienstleistungen leistete erneut einen wesentlichen Beitrag zum Ergebnis des Volkswagen Konzerns.

WEITERE INFORMATIONEN www.vwfsag.de

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2012	2011	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	9.640	8.245	+ 16,9
Kundenfinanzierung		4.551	3.930	+ 15,8
Leasing		1.808	1.623	+ 11,4
Service/Versicherung		3.281	2.691	+ 21,9
Forderungen aus	Mio. €			
Kundenfinanzierung		48.779	42.979	+ 13,5
Händlerfinanzierung		12.942	11.942	+ 8,4
Leasingverträgen		15.476	14.407	+ 7,4
Direktbankeinlagen	Mio. €	22.004	21.373	+ 3,0
Bilanzsumme	Mio. €	111.053	97.455	+ 14,0
Eigenkapital	Mio. €	11.312	9.785	+ 15,6
Schulden[1]	Mio. €	95.630	84.290	+ 13,5
Eigenkapitalquote	%	10,2	10,0	
Eigenkapitalrendite vor Steuern[2]	%	13,4	14,2	
Leverage[3]		8,5	8,6	
Operatives Ergebnis	Mio. €	1.410	1.203	+ 17,1
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	1.415	1.309	+ 8,1
Mitarbeiter am 31.12.		10.133	8.335	+ 21,6

1 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.
2 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).
3 Schulden zu Eigenkapital.

Corporate Governance

ETABLIERUNG EINER POSITIVEN COMPLIANCE-KULTUR

Wir sind der Überzeugung, dass nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg nur erreichbar ist, wenn gesetzliche Bestimmungen, unternehmensinterne Richtlinien und ethische Grundsätze eingehalten werden. Im Geschäftsjahr 2012 haben wir die Etablierung einer positiven Compliance-Kultur vorangetrieben.

CORPORATE GOVERNANCE

131 Corporate Governance Bericht (Teil des Lageberichts)
137 Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)
143 Struktur und Geschäftstätigkeit (Teil des Lageberichts)
147 Organe (Teil des Konzernanhangs)

Corporate Governance Bericht (Teil des Lageberichts)
Wertschaffende Unternehmensführung – verantwortungsvoll und transparent

Um die Zukunft des Volkswagen Konzerns zu sichern, müssen wir den Unternehmenswert kontinuierlich steigern. Unser Erfolg dabei hängt entscheidend davon ab, ob es uns gelingt, das Vertrauen unserer Kunden und Investoren zu stärken. Deshalb hat die transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung in unserer täglichen Arbeit oberste Priorität. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG folgen mit begründeten Ausnahmen den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner derzeit gültigen Fassung vom 15. Mai 2012.

EMPFEHLUNGEN UND ANREGUNGEN DES DEUTSCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX ALS LEITLINIE FÜR EINE ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) enthält Empfehlungen und Anregungen für eine gute Unternehmensführung und -kontrolle. Sie wurden von der zuständigen Regierungskommission auf Grundlage wesentlicher gesetzlicher Vorschriften sowie national und international anerkannter Standards der Unternehmensführung formuliert. Die Regierungskommission überprüft den DCGK jährlich und ändert oder aktualisiert ihn, wenn notwendig. Die Empfehlungen und Anregungen des Kodex zählen zu den Grundlagen der Arbeit von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung soll dazu beitragen, das Vertrauen der Kunden und Investoren in unsere Arbeit zu stärken und dem stetig wachsenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen Rechnung zu tragen. Das sind elementare Voraussetzungen für die stetige Steigerung des Unternehmenswertes.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNGEN (STAND: ZEITPUNKT DER JEWEILIGEN ERKLÄRUNG)

Bereits am 27. Februar 2012 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG eine Entsprechenserklärung zum DCGK abgegeben. Diese war notwendig geworden, da sich seit der Abgabe der vorhergehenden Entsprechenserklärung am 18. November 2011 Änderungen bei der Anwendung ergeben hatten. Vorstand und Aufsichtsrat erklären darin, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung am 18. November 2011 mit Ausnahme der Nummer 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap) entsprochen wurde. Sie führen weiterhin aus, dass mit Abgabe der Erklärung am 27. Februar 2012 den Empfehlungen mit Ausnahme der Nummern 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap), 5.1.2 (Altersgrenze für Vorstandsmitglieder) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) uneingeschränkt entsprochen wurde.

Die Begründungen für die Abweichungen können Sie der Entsprechenserklärung entnehmen, die auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Corporate Governance“, Menüpunkt „Erklärungen“ veröffentlicht ist.

Am 23. November 2012 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG die gesetzlich erforderliche jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG abgegeben. Sie erklären darin, dass seit Abgabe der vorherigen Entsprechenserklärung am 27. Februar 2012 den am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Empfehlungen in der Fassung vom 26. Mai 2010 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung vom 15. Mai 2012 am 15. Juni 2012 mit Ausnahme der Nummern 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap), 5.1.2 (Altersgrenze für Vorstandsmitglieder) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen wurde.

Ab dem 15. Juni 2012 bis zur Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung am 23. November 2012 wurde den am 15. Juni 2012 bekannt gemachten Empfehlungen vom 15. Mai 2012 mit folgenden Ausnahmen entsprochen: Nummern 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap), 5.1.2 (Altersgrenze für Vorstandsmitglieder), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.1 Abs. 2 (Erklärung von konkreten Zielen für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) und Abs. 4 bis 6 (Offen-

legung bei Wahlvorschlägen), 5.4.6 Abs. 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) sowie 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung).

Vorstand und Aufsichtsrat erklären darin weiter, dass mit Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung am 23. November 2012 den am 15. Juni 2012 bekannt gemachten Empfehlungen vom 15. Mai 2012 mit Ausnahme der Nummern 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap), 5.1.2 (Altersgrenze für Vorstandsmitglieder), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.6 Abs. 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen wurde und wird.

Die Begründungen für die Abweichungen können Sie der Entsprechenserklärung entnehmen, die auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Corporate Governance“, Menüpunkt „Erklärungen“ veröffentlicht ist.

Den Anregungen des DCGK in der aktuellen Fassung wird seit dem 15. Juni 2012 uneingeschränkt entsprochen. Bezüglich des Kodex in der vorhergehenden Fassung ist vorsorglich eine Abweichung bis zum 15. Juni 2012 von der damals in Nummer 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 des DCGK enthaltenen Anregung erklärt worden. Es bestand Unklarheit darüber, ob die Vergütung des Aufsichtsrats, die durch die Aktionäre in § 17 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG unter anderem in Form einer Bindung an die Dividende geregelt ist, einer kodexkonformen Ausrichtung des variablen Vergütungsteils im Sinn von Nummer 5.4.6 Abs. 2 des DCGK entspricht.

Auch unsere börsennotierten Tochtergesellschaften AUDI AG, MAN SE und Renk AG haben jeweils eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 29. November 2012 eine Entsprechenserklärung zum DCGK abgegeben. Sie führen darin aus, dass den am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung vom 15. Mai 2012 am 15. Juni 2012 entsprochen wurde. Allerdings galten die Einschränkungen, dass der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss bildet (Nummer 5.3.3 Kodex) und dass die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahl durchgeführt werden (Nummer 5.4.3 Satz 1 Kodex).

Die beiden Gremien erklären weiter, dass danach den am 15. Juni 2012 bekannt gemachten Empfehlungen in der Fassung vom 15. Mai 2012 mit Ausnahme der Nummern 5.1.2 Abs. 2 Satz 3 und 5.4.1 Abs. 2 Satz 1 (Altersgrenze für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.3.3 (Nominierungsausschuss), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.2 (nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder sollen dem Aufsichtsrat angehören), 5.4.3 Satz 1 (Wahl zum Aufsichtsrat als Einzelwahl), 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen wurde und wird.

Die Begründungen für die Abweichungen sind in der Entsprechenserklärung ersichtlich, die unter www.audi.de/cgk-erklaerung abrufbar ist.

Den Anregungen des DCGK folgt die AUDI AG ohne Ausnahme.

Im Dezember 2012 haben Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE in ihrer Entsprechenserklärung zum DCGK mitgeteilt, dass den am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 26. Mai 2010 nach Maßgabe der Entsprechenserklärung der MAN SE vom Dezember 2011 bis zum 15. Juni 2012 entsprochen wurde.

Ab dem 15. Juni 2012 wurde bis zur Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung den am 15. Juni 2012 bekannt gemachten Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 15. Mai 2012 mit Ausnahme der Nummern 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses) und 5.4.6 Abs. 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) entsprochen. Der Nummer 5.4.1 Abs. 2 (Erklärung von konkreten Zielen für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) wird nach entsprechender Beratung und Festlegung durch den Aufsichtsrat seit dem 12. Dezember 2012 entsprochen.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER AUDI AG
www.audi.de/cgk-erklaerung

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER MAN SE
www.man.eu/de

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER RENK AG
www.renk.de/corporated-governance.html

CORPORATE GOVERNANCE BEI DER SCANIA AB
www.scania.com/scania-group/corporate-governance

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE erklären darin weiter, dass ab dem Zeitpunkt der Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung im Dezember 2012 den am 15. Juni 2012 bekannt gemachten Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 15. Mai 2012 mit Ausnahme der Nummern 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.6 Abs. 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen wird.

Die Begründungen für die Abweichungen sind in der Entsprechenserklärung ersichtlich, die unter www.man.eu, Rubrik „Unternehmen" abrufbar ist.

Bei der Scania AB sind die Leitungs- und Überwachungsaufgaben zwischen der Hauptversammlung, dem Direktorium (Board of Directors) und dem Präsidenten/Generaldirektor (CEO) verteilt. Sie richten sich nach der Satzung, dem schwedischen Gesellschaftsrecht, den Börsenzulassungskriterien und anderen zu beachtenden Gesetzen und Regelungen wie dem Schwedischen Corporate Governance Kodex. Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance der Scania AB und deren Entsprechenserklärung zum Schwedischen Corporate Governance Kodex sind unter www.scania.com/scania-group/corporate-governance abrufbar.

ZUSAMMENSETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Angesichts des betriebenen Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Umfangs der internationalen Geschäftstätigkeit strebt der Aufsichtsrat der Volkswagen AG an, bei seiner Zusammensetzung folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Mindestens drei Aufsichtsratsmandate sollen Personen innehaben, die im besonderen Maße die Eigenschaft der Internationalität verkörpern.
- Auf Seite der Anteilseigner sollen mindestens vier Aufsichtsratsmitglieder Personen ohne potenzielle Interessenkonflikte sein, insbesondere ohne solche, die aufgrund einer Beratungs- und Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten entstehen können.
- Des Weiteren sollen auf Anteilseignerseite mindestens vier Mandate auf Personen entfallen, die unabhängig im Sinne von Nummer 5.4.2 des DCGK sind.
- Mindestens drei Aufsichtsratsmandate sollen von Frauen wahrgenommen werden; dabei sollen wenigstens zwei Mandate auf die Anteilseigner entfallen.
- Weiterhin sollen bei Wahlvorschlägen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr vollendet haben.

Die ersten vier Ziele sind bereits erreicht. Auch werden bei Vorschlägen für die Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats in der Regel keine Personen berücksichtigt, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr vollendet haben.

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG stimmen die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns eng miteinander ab. In regelmäßigen Abständen diskutieren die Gremien gemeinsam den Stand der Strategieumsetzung. Über alle relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, der Planung und der Situation des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements sowie der Compliance wird der Aufsichtsrat vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form informiert.

Weitere Informationen zur Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie zur Arbeit und zur Struktur der Ausschüsse des Aufsichtsrats finden Sie im Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 14 bis 21 dieses Geschäftsberichts. Angaben zur personellen Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zu dessen Ausschüssen können Sie den Seiten 147 bis 150 entnehmen.

VERGÜTUNGSBERICHT

Ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem und zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 137 bis 142 dieses Geschäftsberichts.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Erklärung zur Unternehmensführung ist auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen" dauerhaft zugänglich.

COMPLIANCE

Das Einhalten von international gültigen Regeln und der faire Umgang mit unseren Geschäftspartnern und Wettbewerbern gehören zu den wichtigsten Grundsätzen unseres Unternehmens. Volkswagen fühlt sich seit jeher nicht nur an gesetzliche und interne Bestimmungen gebunden. Auch freiwillig eingegangene Verpflichtungen und ethische Prinzipien sind integrale Bestandteile unserer Unternehmenskultur.

Der Volkswagen Konzern setzt sich auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus für die Bekämpfung von Korruption und anderen Wirtschaftsstraftaten ein. Seit 2002 arbeiten wir als Mitglied des Global Compact der Vereinten Nationen zusammen mit rund 7.000 beteiligten Unternehmen aus über 135 Ländern daran, die Weltwirtschaft nachhaltiger und gerechter zu gestalten.

Kernwerte wie Integrität und Fairness nicht nur zu definieren, sondern diese auch bewusst zu leben, wurde und wird von der Unternehmensführung ausdrücklich gefordert. Der Vorstandsvorsitzende des Volkswagen Konzerns Prof. Dr. Martin Winterkorn unterstrich im März 2012 vor mehr als 3.900 Führungskräften, dass es beim Thema Compliance zum Schutz der Reputation des Unternehmens keinerlei Toleranz gibt. Klare Bekenntnisse zur Regeleinhaltung wurden auch von weiteren Mitgliedern des Konzernvorstands und der Markenvorstände im vergangenen Geschäftsjahr gegenüber den Belegschaften abgegeben.

Volkswagen verfolgt einen präventiven Compliance-Ansatz und strebt eine Unternehmenskultur an, die potenzielle Regelverstöße bereits im Vorfeld durch Sensibilisierung und Aufklärung der Belegschaft ausschließt. Notwendige investigative Maßnahmen werden durch die Konzern-Revision und die Konzern-Sicherheit regelmäßig ausgeführt. Beide Bereiche überprüfen systematisch die Regeleinhaltung und führen verdachtsunabhängige, stichprobenartige Kontrollen sowie Sachverhaltsermittlungen bei konkreten Verdachtsfällen durch. Die reaktiven Maßnahmen setzen das Personalwesen und das Konzern-Rechtswesen um. Im Sinne eines ganzheitlichen Compliance-Managementsystems sind diese Prozesse eng miteinander verzahnt. Darüber hinaus gehören zahlreiche Gremien der Compliance-Organisation im Konzern und in den Marken an – beispielsweise der Compliance-Rat auf Ebene des Top-Managements und weitere Expertengremien, wie das Compliance-Kernteam.

Der Group Chief Compliance Officer wird in seiner Arbeit von derzeit 13 Chief Compliance Officers, als Verantwortliche in den Marken, unterstützt. Gleichzeitig stieg die Zahl der Compliance Officers in den Konzerngesellschaften um 35 auf 100. Insgesamt sind weltweit mehr als 400 Beschäftigte in 39 Ländern in die Governance, Risk & Compliance-Organisation eingebunden.

Die Organisation hat im abgelaufenen Geschäftsjahr in den Marken und Gesellschaften verschiedene Compliance-Themen kommuniziert und dafür vielfältige klassische Kommunikationskanäle wie Berichte in diversen Mitarbeiterzeitungen der Marken, Gesellschaften sowie der Standorte genutzt. Medien wie Intranet-Portale, Smartphone-Applikationen, Blogs und elektronische Newsletter sind ebenfalls fester Bestandteil der Compliance-Kommunikation. Mehr als 17.000 Klicks innerhalb von nur drei Tagen auf der Compliance-Intranetseite im Anschluss an eine Betriebsversammlung am Standort Wolfsburg zeigen, dass Angebote wie die initialisierte Filmreihe zum Thema Compliance viel Anklang finden. Auch die persönliche Ansprache der Mitarbeiter durch Informationsstände auf Betriebs- und anderen Mitarbeiterversammlungen zählen zu den Kommunikationsmaßnahmen. Unsere Compliance-Kommunikation stößt nicht nur intern, sondern auch extern auf positive Resonanz: Die Kommunikationskampagnen und -mittel des Volkswagen Konzerns wurden im vergangenen Geschäftsjahr mehrfach prämiert.

Thematisch wurde 2012 der Fokus auf die Prävention aktiver Bestechung gerichtet. Dazu haben wir vor allem die Vernetzung mit der Compliance-Organisation in strategisch wichtigen Märkten wie Brasilien, Russland, Indien, China, Malaysia, Argentinien und Mexiko vorangetrieben.

Zudem haben wir im November 2012 einen Leitfaden zum Thema Antikorruption veröffentlicht und über die Compliance-Organisation verbreitet. Anlässlich des Versands des Leitfadens an über 5.700 Führungskräfte der Volkswagen AG unterstrich Prof. Dr. Martin Winterkorn erneut die Wichtigkeit von Compliance. Der Leitfaden sensibilisiert anhand konkreter Fälle für das Thema, liefert Checklisten für Korruptionsrisiken und zeigt Maßnahmen auf, wie Korruption erfolgreich vermieden werden kann. Er enthält unter anderem ein ausdrückliches Verbot der Leistung von Beschleunigungszahlungen (sogenannter „facilitation payments“). Der Leitfaden ist in elektronischer Form für alle Beschäftigten der Volkswagen AG im Volkswagen Portal verfügbar.

Zum Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie zur Vergabe von Spenden existieren konzernweit gültige Organisationsanweisungen.

Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) haben wir inzwischen bei allen konsolidierten Markengesellschaften kommuniziert und als essenziellen Bestandteil der Konzernkultur verankert. Broschüren zum Code of Conduct wurden großflächig verteilt und stehen den Beschäftigten zum Beispiel im Volkswagen Portal zur Verfügung. Auch in operative Prozesse werden die Verhaltensgrundsätze verstärkt integriert. So enthalten neu geschlossene Arbeitsverträge bei der Volkswagen AG seit 2010 einen Hinweis auf die Verhaltensgrundsätze sowie die Verpflichtung zu deren Einhaltung.

Das Schwerpunktthema des Compliance-Programms des Jahres 2011, Wettbewerbs- und Kartellrecht, haben wir im Berichtsjahr weiter vertieft.

Den Informationsveranstaltungen für Mitarbeiter aller Hierarchieebenen kommt im Rahmen der Compliance-Arbeit weiterhin eine zentrale Bedeutung zu. Im Jahr 2012 wurden konzernweit insgesamt rund 45.000 Beschäftigte in Präsenzveranstaltungen zu den Themen Compliance, Verhaltensgrundsätze, Wettbewerbs- und Kartellrecht sowie Antikorruption geschult. Darüber hinaus sind Online-Lernprogramme fester Bestandteil der Mitarbeitertrainings. Rund 20.000 Beschäftigte haben 2012 das Online-Lernprogramm zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption erfolgreich absolviert. Ein neuer, im vergangenen Geschäftsjahr eingeführter Baustein des Online-Trainings ist das Lernprogramm zu den Verhaltensgrundsätzen des Konzerns. Für neu eingestellte Mitarbeiter der Volkswagen AG ist die Teilnahme seit dem 1. Juli 2012 verpflichtend. Seit dem Start 2009 haben bereits mehr als 70.000 Mitarbeiter an Online-Lernprogrammen zum Thema Compliance teilgenommen und so die Möglichkeit zur individuellen Weiterbildung genutzt.

Für den Volkswagen Konzern ist die hohe Reputation, die das Unternehmen in der Geschäftswelt und in der Gesellschaft genießt, ein wertvolles Gut. Um dies nicht zu gefährden, führt Volkswagen einen Integritätscheck bei neuen Geschäftspartnern durch. Ziel ist es, bereits im Vorfeld einer Geschäftsbeziehung Kenntnisse über den potenziellen Partner zu erlangen, um so das Risiko einer geschäfts- und unternehmensschädigenden Zusammenarbeit zu reduzieren.

Im Jahr 2012 wurden die Beratungsleistungen der Compliance-Organisation deutlich ausgeweitet. Inzwischen bieten sämtliche Marken und zahlreiche Gesellschaften ihren Beschäftigten die Möglichkeit der persönlichen Beratung, in der Regel über eine an die Compliance-Organisation angebundene E-Mail-Adresse. An den deutschen Standorten der Volkswagen AG wurde im März 2012 ein IT-gestütztes Informations- und Beratungstool eingeführt.

Darüber hinaus wurde 2012 ein Konzept zur Geldwäscheprävention entwickelt. Dieses Instrument basiert auf den identifizierten Risiken und ist nach Geschäftsfeldern gegliedert. Es entspricht den im Berichtsjahr in Kraft getretenen neuen Anforderungen des deutschen Geldwäschegesetzes.

Über das seit dem Jahr 2006 bestehende Ombudsmannsystem können Hinweise auf Verstöße beziehungsweise Verdachtsfälle – insbesondere hinsichtlich Korruption – an zwei vom Konzern beauftragte externe Rechtsanwälte gemeldet werden. Diese haben im Jahr 2012 – auf Wunsch unter Wahrung der Vertraulichkeit für die Hinweisgeber – 46 Meldungen an den Antikorruptionsbeauftragten des Volkswagen Konzerns weitergeleitet. Zusätzlich gingen weitere 64 Hinweise direkt bei dem Antikorruptionsbeauftragten beziehungsweise bei dem Leiter der Konzern-Revision ein. Sämtlichen Hinweisen wird nachgegangen. Alle Verstöße gegen Gesetze oder interne Richtlinien werden angemessen sanktioniert und können arbeitsrechtliche Konsequenzen bis zur Entlassung zur Folge haben.

Die Wirksamkeit der Compliance-Maßnahmen überprüfen wir jährlich mit einer integrierten Abfrage in den Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Darüber hinaus werden ausgewählte Managementkontrollen zur Steuerung der Compliance-Risiken auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Im Geschäftsjahr 2012 wurden konzernweit detaillierte Risikoeinschätzungen zum Thema Compliance erfasst. Die Ergebnisse sind in die Risikoanalysen des Volkswagen Konzerns, der Marken und der Gesellschaften eingeflossen und unterliegen dadurch einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Auf Basis der Risikoanalyse steht im Jahr 2013 neben der Stärkung der vorhandenen Strukturen der weitere Ausbau der Compliance-Organisation im Volkswagen Konzern sowie die Korruptionsprävention in China im Fokus der Compliance-Aktivitäten.

Im Berichtsjahr wurden unabhängige Experten mit der Überprüfung des Konzepts des Compliance-Managementsystems beauftragt. Die Gutachter kamen zu dem Schluss, dass Volkswagen „ein effektives und effizientes Compliance-Managementsystem“ etabliert hat.

RISIKOMANAGEMENT

Dem sorgsamen Umgang mit potenziellen Risiken für das Unternehmen messen wir in unserer täglichen Arbeit eine hohe Bedeutung bei. Unser Risikomanagementsystem ist darauf ausgerichtet, Risiken zu identifizieren und bestehende Risikopositionen zu optimieren. Dieses System passen wir fortlaufend an die sich ändernden Rahmenbedingungen an. Eine ausführliche Beschreibung des Risikomanagementsystems und des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems finden Sie im Risikobericht auf den Seiten 226 bis 228.

Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss befasst sich vor allem mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems sowie mit der Compliance. Außerdem beschäftigt er sich mit der Abschlussprüfung und dabei insbesondere mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prüfungsauftrags sowie mit der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung. Entsprechend der Empfehlung in Nummer 5.3.2 des DCGK verfügt der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche, über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ

In seinem Geschäftsbericht, den Zwischenberichten und auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir veröffentlicht der Volkswagen Konzern einen Finanzkalender, der alle für seine Aktionäre wichtigen Termine enthält. Darüber hinaus sind auf dieser Seite auch die Einladungen und die Tagesordnungen zu Aktionärsversammlungen sowie eingegangene Gegenanträge zu finden. Den Aktionären steht die Entscheidung frei, auf den Aktionärsversammlungen das Stimmrecht selbst auszuüben, dieses Recht durch einen von ihnen bevollmächtigten Dritten ausüben zu lassen oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft zu beauftragen. Außerdem bieten wir unseren Aktionären die Möglichkeit, die Versammlungen komplett im Internet zu verfolgen.

Auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir stehen Nachrichten und Informationen über den Volkswagen Konzern zum Abruf bereit. Sämtliche dort veröffentlichten Mitteilungen und Informationen sind auch in englischer Sprache verfügbar.

Die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens sind nach ihrer gesetzesgemäßen Veröffentlichung unverzüglich auch auf der gleichen Internetseite unter der Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“, Menüpunkt „Ad-hoc-Mitteilungen“ zugänglich.

Mitteilungen über Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG können unter www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“, Menüpunkt „Directors’ Dealings“ eingesehen werden.

Weiterhin sind auf dieser Seite in der Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“, Menüpunkt „Stimmrechtsmitteilungen nach WpHG“ die Meldungen des Berichtsjahres gemäß § 21 ff. WpHG abrufbar. Mitteilungen zu sonstigen rechtlichen Angelegenheiten sind dort in der Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“, Menüpunkt „Sonstige rechtliche Angelegenheiten“ zu finden.

Die Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats in Aufsichtsorganen finden Sie auf den Seiten 147 bis 150 dieses Geschäftsberichts.

---

i PFLICHTVERÖFFENTLICHUNGEN DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir

Vergütungsbericht
(Teil des Lageberichts)

Der Vergütungsbericht enthält die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütungen von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie individualisierte Angaben zur Altersvorsorge der Mitglieder des Vorstands. Darüber hinaus erläutern wir in diesem Kapitel die Grundzüge des variablen Vergütungssystems des Vorstands.

GRUNDSÄTZE UND WEITERENTWICKLUNG DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Über das Vergütungssystem und die jeweilige Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder beschließt das Aufsichtsratsplenum auf Vorschlag des Präsidiums. Bei der Vergütung für aktive Vorstandsmitglieder werden die gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) sowie vorbehaltlich der Rückwirkung für 2012 die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) umgesetzt. Insbesondere ist die Vergütungsstruktur gemäß dem Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG; § 87 Abs. 1 AktG) auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet.

Das bislang geltende Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder wurde durch die 50. Ordentliche Hauptversammlung am 22. April 2010 mit 99,44 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Gleichwohl machte insbesondere die positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns in den letzten beiden Jahren eine Weiterentwicklung und Neujustierung der Vorstandsvergütung und der darin enthaltenen Vergleichsparameter notwendig. Die Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung wurde von einem Vergütungsberater begleitet, auf dessen Unabhängigkeit vom Vorstand und vom Unternehmen geachtet wurde.

Die wesentlichen Änderungen im Vergütungssystem beziehen sich auf den gewährten Bonus, dessen Ermittlung auf Basis der Geschäftsentwicklung neu justiert wird und nunmehr explizit auch die individuelle Leistung der Vorstandsmitglieder berücksichtigt.

Durch die nachträgliche Anpassung der Vergleichsparameter im Bonus wird eine Abweichung von der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in Nummer 4.2.3 Abs. 3 S. 3 erforderlich, die eine nachträgliche Änderung von Erfolgszielen oder der Vergleichsparameter ausschließt. Zukünftig soll dieser Empfehlung wieder entsprochen werden.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll vor dem Hintergrund eines nationalen und internationalen Vergleichsumfeldes angemessen und attraktiv sein. Kriterien bilden sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfeldes und der Vergütungsstruktur, die ansonsten bei Volkswagen gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

BESTANDTEILE DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Die Bezüge des Vorstands setzen sich aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Durch die fixen Bestandteile ist einerseits eine Grundvergütung gewährleistet, die es dem einzelnen Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Andererseits stellen variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängen, eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher.

FIXE VERGÜTUNG

Im Geschäftsjahr 2012 erhielten die Mitglieder des Vorstands eine fixe Vergütung von insgesamt 9.506.343 (9.031.491) €. Die fixen Bezüge enthalten in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften und die Kosten beziehungsweise den geldwerten Vorteil aus der Gewährung von Sachbezügen und Nebenleistungen wie die Überlassung von Dienstwagen und die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf Sachzuwendungen entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

Die Grundvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

VARIABLE VERGÜTUNG

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils zwei vorangegangenen Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem – vorbehaltlich einer Einführungsphase – eine Betrachtung der jeweils vier vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Beide Komponenten der variablen Vergütung beruhen damit auf mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung.

Bonus

Der Bonus honoriert eine positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung werden die Bemessungsgrundlagen im Bonus an die positive Geschäftsentwicklung der vergangenen Jahre angepasst. Als Bemessungsgrundlage des Bonus wird der Durchschnitt des Operativen Ergebnisses einschließlich des anteiligen Operativen Ergebnisses in China im Zweijahreszeitraum herangezogen. Neu ist insbesondere die Verankerung eines Schwellenwertes für die Bemessungsgrundlage, unterhalb dessen keine Auszahlungen aus dem Bonus erfolgen. Dieser Schwellenwert wurde für die Jahre 2012 und 2013 auf 5,0 Mrd. € festgelegt. Mittels einer Begrenzung des maximalen rechnerischen Bonusvolumens ist zudem explizit eine Begrenzungsmöglichkeit (Cap) für außerordentliche Entwicklungen vorgesehen. Für das Jahr 2012 und 2013 liegt die rechnerische Begrenzung für den Vorstandsvorsitzenden bei 6,75 Mio. € und für die übrigen Vorstandsmitglieder bei 2,5 Mio. €. Die Systematik und die Begrenzung werden regelmäßig durch den Aufsichtsrat hinsichtlich Anpassungsnotwendigkeiten überprüft.

VORSTANDSVERGÜTUNGEN 2012 (VORJAHRESWERTE IN KLAMMERN)*

		BONUS				
€	Fix	Sondervergütung	Individueller Leistungsbonus	LTI	LTI Nachzahlung 2010	Gesamt
Martin Winterkorn	1.916.276	5.770.000	2.885.000	3.940.000	–	**14.511.276**
	(1.886.206)	(11.040.000)		(3.670.000)	(860.000)	**(17.456.206)**
Francisco Javier Garcia Sanz	1.102.278	2.150.000	860.000	1.750.000	–	**5.862.278**
	(1.093.154)	(4.600.000)		(1.630.000)	(380.000)	**(7.703.154)**
Jochem Heizmann	1.100.204	2.150.000	645.000	1.750.000	–	**5.645.204**
	(1.101.878)	(4.100.000)		(1.630.000)	(380.000)	**(7.211.878)**
Christian Klingler	999.756	2.150.000	860.000	1.750.000	–	**5.759.756**
	(964.336)	(4.600.000)		(1.630.000)	(380.000)	**(7.574.336)**
Michael Macht	995.277	2.150.000	430.000	1.750.000	–	**5.325.277**
	(958.878)	(4.600.000)		(1.630.000)	(95.000)	**(7.283.878)**
Horst Neumann	1.062.771	2.150.000	860.000	1.750.000	–	**5.822.771**
	(1.042.151)	(4.600.000)		(1.630.000)	(380.000)	**(7.652.151)**
Leif Östling	319.952	716.667	215.000	583.333	–	**1.834.952**
	–	–		–	–	**–**
Hans Dieter Pötsch	1.025.047	2.150.000	1.075.000	1.750.000	–	**6.000.047**
	(1.015.613)	(5.100.000)		(1.630.000)	(380.000)	**(8.125.613)**
Rupert Stadler	984.782	2.150.000	860.000	1.750.000	–	**5.744.782**
	(969.273)	(4.600.000)		(1.630.000)	(380.000)	**(7.579.273)**
Summe	**9.506.343**	**21.536.667**	**8.690.000**	**16.773.333**	**–**	**56.506.343**
	(9.031.491)	**(43.240.000)**		**(15.080.000)**	**(3.235.000)**	**(70.586.491)**

* Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Eine wesentliche Neuerung betrifft darüber hinaus die Möglichkeit des Aufsichtsrats, den sich rechnerisch auf Basis des durchschnittlichen Operativen Ergebnisses ergebenden Bonus unter Nutzung eines individuellen Anpassungsfaktors unabhängig von der maximalen rechnerischen Begrenzung um bis zu 50 % zu erhöhen, um besondere individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder zu vergüten. Eine Anpassung durch den Aufsichtsrat kann bei besonderen individuellen Leistungen der Vorstandsmitglieder zur Stärkung der nachhaltigen Unternehmensentwicklung durch den Aufsichtsrat vorgenommen werden. Hierbei können zum Beispiel besondere Integrationsleistungen oder die erfolgreiche Umsetzung von Sonderprojekten berücksichtigt werden.

Long Term Incentive (LTI)

Der bestehende Long Term Incentive, der sich noch in einer Einführungsphase befindet, wurde im Rahmen der Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung nicht angepasst. Die Höhe des LTI ist abhängig vom Erreichen der Ziele der Strategie 2018. Die Zielfelder sind:

- Top-Kundenzufriedenheit, gemessen am Kundenzufriedenheitsindex,
- Top-Arbeitgeber, gemessen am Mitarbeiterindex,
- Absatzsteigerung, gemessen am Wachstumsindex und
- Steigerung der Rendite, gemessen am Renditeindex.

Der Kundenzufriedenheitsindex errechnet sich anhand von Indikatoren, die die Gesamtzufriedenheit unserer Kunden mit den ausliefernden Händlern, den Neufahrzeugen und den Servicebetrieben auf Basis des jeweils vorangehenden Werkstattbesuchs abbilden.

Der Mitarbeiterindex wird aus den Indikatoren „Beschäftigung“ und „Produktivität“ sowie der Beteiligungsquote und dem Ergebnis von Mitarbeiterbefragungen („Stimmungsbarometer“, siehe auch Kapitel Mitarbeiter auf Seite 215 dieses Berichts) ermittelt.

Der Wachstumsindex errechnet sich aus den Indikatoren „Auslieferung an Kunden“ und „Marktanteil“.

Der Renditeindex ergibt sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite und der Dividende der Stammaktie.

Die ermittelten Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich Mitarbeiter und zur Absatzsituation werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem Renditeindex multipliziert. Diese Methodik stellt sicher, dass der LTI nur dann ausgezahlt wird, wenn der Konzern auch finanziell erfolgreich ist. Denn wird bei der Umsatzrendite der Schwellenwert von 1,5 % nicht überschritten, beträgt der Renditeindex null. Folglich liegt dann auch der Gesamtindex für das betreffende Geschäftsjahr bei null.

Auf Basis des Vier-Jahres-Durchschnitts der Gesamtindizes kann der Aufsichtsrat die Höhe des LTI-Zielbetrags in jedem Geschäftsjahr neu festlegen. Im Berichtsjahr betrug der LTI-Zielbetrag 2,25 Mio. € für den Vorstandsvorsitzenden und je 1,0 Mio. € für die übrigen Mitglieder des Vorstands; maximal wird ein Betrag von 4,5 Mio. € an den Vorstandsvorsitzenden und je 2,0 Mio. € an die übrigen Vorstandsmitglieder ausgezahlt.

Der LTI wurde dem Vorstand unter Anwendung eines Einführungsszenarios erstmals im Jahr 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und die sich abzeichnende Entwicklung des Jahres 2011 berechnet und ausgezahlt. Im Jahr 2012 wurde die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 und 2011 berücksichtigt, für das Jahr 2013 fließt die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 bis 2012 in die Berechnung ein. Ab 2014 werden dann die vorangegangenen vier Jahre der Betrachtung zugrunde gelegt.

Bei außerordentlichen Geschäftsentwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Begrenzung der Summe der variablen Vergütungsbestandteile vornehmen (Cap).

Für Verträge mit Mitgliedern des Vorstands, die ab dem 1. Januar 2010 geschlossen wurden, besteht im Krankheitsfall Anspruch auf eine zwölfmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge. Zuvor abgeschlossene Verträge gewähren eine sechsmonatige Fortzahlung. Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt. Hinterbliebene erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds.

Während des Geschäftsjahres 2012 haben sich keine Änderungen bei laufenden Verträgen ergeben.

LEISTUNGEN BEI REGULÄRER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt beziehungsweise zur Verfügung gestellt.

Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts, das den wesentlichen Teil der in der Tabelle auf Seite 138 angegebenen individuellen fixen Vorstandsvergütung ausmacht. Der individuelle Prozentsatz steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50 %, mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte. In Einzelfällen werden Vordienstzeiten und erdiente Ruhegehälter angerechnet. Die vom Präsidium des Aufsichtsrats festgelegte Höchstgrenze liegt bei 70 %. Eine weitere Differenzierung dieser Leistungen nach erfolgsabhängigen Bestandteilen und Leistungen mit langfristiger Anreizwirkung erfolgt nicht. Die Herren Winterkorn, Garcia Sanz, Heizmann, Macht, Neumann und Pötsch haben zum Jahresende 2012 einen Ruhegehaltsanspruch von 70 %, die Herren Klingler und Stadler von 56 % ihres fixen Grundgehalts erreicht.

Herr Östling hat eine Versorgungszusage auf Basis der Regelungen für die Bruttoentgeltumwandlung über den Volkswagen Pension Trust e.V. erhalten. Die Zusage umfasst eine Rente wegen Alters ab Vollendung des 70. Lebensjahres sowie eine Hinterbliebenenrente. Die Volkswagen AG stellt für Herrn Östling einen jährlichen gehaltsabhängigen unternehmensfinanzierten Versorgungsaufwand, welcher jeweils zum Jahresende in einen Rentenbaustein umgewandelt wird, zur Verfügung.

Die Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 betrugen am 31. Dezember 2012 für Mitglieder des Vorstands 103.535.287 (78.627.844) €, der Rückstellung wurden nach IAS 19 im Berichtsjahr 7.870.299 (7.945.505) € zugeführt. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen. Die nach handelsrechtlichen Vorschriften bewerteten Pensionsverpflichtungen betrugen 75.445.501 (71.818.192) €, der Rückstellung wurden handelsrechtlich im Berichtsjahr 3.627.309 (16.970.145) € zugeführt. Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog zur Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung des § 16 des Gesetzes zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung (BetrAVG) nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben im vergangenen Jahr 8.797.230 (8.618.915) € erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 146.501.307 (109.452.277) € beziehungsweise nach handelsrechtlichen Vorschriften in Höhe von 122.324.853 (104.212.838) €.

LEISTUNGEN BEI VORZEITIGER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Sofern die Tätigkeit aus einem nicht von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, sind die Ansprüche bei nach dem 20. November 2009 abgeschlossenen Vorstandsverträgen entsprechend der Empfehlung aus Nummer 4.2.3 Abs. 4 des DCGK auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt (Abfindungs-Cap). Für vor dem 20. November 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wird ab der dritten Amtszeit Bestandsschutz gewährt.

Für den Fall, dass die Tätigkeit aus einem von einem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, erfolgt keine Abfindungszahlung an das Vorstandsmitglied.

Den Mitgliedern des Vorstands sind auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt beziehungsweise eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Für Vorstandsverträge, die vor dem 5. August 2009 für die erste Amtszeit abgeschlossen wurden, gilt: Die nach Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung ist bei einem Austritt auf Veranlassung des Unternehmens sofort und ansonsten mit Vollendung des 63. Lebensjahres zu zahlen. Werden bis zum 63. Lebensjahr auch von anderer Stelle Vergütungen bezogen, sind diese bis zu einem bestimmten Festbetrag auf den Versorgungsanspruch anzurechnen.

Für Verträge mit Vorständen für deren erste Amtszeit, die nach dem 5. August 2009 abgeschlossen wurden, gilt: Die nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung wird mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt.

PENSIONEN DES VORSTANDS 2012 (VORJAHRESWERTE IN KLAMMERN)[1]

€	Zuführung zur Pensionsrückstellung	Barwert zum 31. Dezember[2]
Martin Winterkorn	904.811	22.835.450
	(875.002)	(19.669.807)
Francisco Javier Garcia Sanz	842.801	11.579.920
	(724.514)	(8.453.909)
Jochem Heizmann	1.303.902	12.637.000
	(1.130.354)	(9.515.593)
Christian Klingler	583.862	2.961.689
	(470.933)	(1.522.411)
Michael Macht	836.249	10.029.668
	(698.942)	(6.703.362)
Horst Neumann	694.357	18.244.557
	(2.040.977)	(15.094.711)
Leif Östling	353.925	354.065
	–	–
Hans Dieter Pötsch	1.699.477	14.775.553
	(1.460.569)	(10.831.395)
Rupert Stadler	650.915	10.117.385
	(544.214)	(6.836.656)
Summe	**7.870.299**	**103.535.287**
	(7.945.505)	**(78.627.844)**

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

2 Der Betrag ist in dem in der Bilanz enthaltenen Gesamtbetrag für leistungsorientierte Zusagen erfasst (siehe Anhangangabe 29 im Konzernabschluss).

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Bezüge des Aufsichtsrats der Volkswagen AG setzen sich gemäß § 17 der Satzung der Volkswagen AG zusammen aus einer festen Vergütung (zuzüglich Sitzungsgeldern) und einer veränderlichen Vergütung, die abhängig ist von der Höhe der gezahlten Dividende. Berücksichtigt werden auch die vom jeweiligen Mitglied ausgeübten Funktionen im Aufsichtsrat. Verschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats sind darüber hinaus Mitglied im Aufsichtsrat von Tochterunternehmen. Die von dort bezogene Vergütung richtet sich nach den Bestimmungen der jeweiligen Satzung und besteht ebenfalls aus einer festen Vergütung und einer von der Höhe der gezahlten Dividende abhängigen Vergütung. Im Geschäftsjahr 2012 haben die Mitglieder des Aufsichtsrats 8.777.511 (7.376.151) € erhalten. Auf die fixen Vergütungsbestandteile (inklusive Sitzungsgelder) entfielen 651.625 (380.521) €, auf die variablen Vergütungsbestandteile 8.125.886 (6.995.630) €.

VERGÜTUNGEN VON MITGLIEDERN DES AUFSICHTSRATS[1]

€	FIX	VARIABEL	GESAMT 2012	GESAMT 2011
Ferdinand K. Piëch	179.500	928.600	1.108.100	850.222
Berthold Huber[2]	36.000	647.133	683.133	589.000
Hussain Ali Al-Abdulla	9.000	279.167	288.167	248.500
Jassim Al Kuwari	10.000	279.167	289.167	163.642
Jörg Bode[3]	14.175	380.365	394.540	370.250
Annika Falkengren	14.096	376.681	390.777	163.642
Michael Frenzel (bis 19.04.2012)	3.713	126.207	129.919	371.250
Uwe Fritsch (ab 19.04.2012)[2]	8.192	195.029	203.221	–
Babette Fröhlich[2]	15.000	418.750	433.750	371.250
Peter Jacobs (bis 19.04.2012)[2]	3.808	84.138	87.946	249.500
David McAllister[3]	15.000	418.750	433.750	371.250
Hartmut Meine[2]	12.000	279.167	291.167	249.500
Peter Mosch[2]	25.500	345.767	371.267	322.000
Bernd Osterloh[2]	15.000	418.750	433.750	371.250
Hans Michel Piëch	67.000	323.567	390.567	298.500
Ursula Piëch (ab 19.04.2012)	8.192	195.029	203.221	–
Ferdinand Oliver Porsche	62.500	624.933	687.433	565.500
Wolfgang Porsche	100.775	447.240	548.015	369.250
Wolfgang Ritmeier	12.000	279.167	291.167	249.500
Jürgen Stumpf[2]	13.175	380.365	393.540	371.250
Bernd Wehlauer[2]	15.000	418.750	433.750	371.250
Thomas Zwiebler[2]	12.000	279.167	291.167	249.500
Im Vorjahr ausgeschiedene Aufsichtsräte	–	–	–	210.144
Summe	**651.625**	**8.125.886**	**8.777.511**	**7.376.151**

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

2 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

3 Diese Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, ihre für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat gezahlten Vergütungen an das Land Niedersachsen abzuführen, sobald und soweit sie 6.200 € im Jahr übersteigen. Vergütungen in diesem Sinne sind: Aufsichtsratsvergütungen sowie Sitzungsgelder, soweit sie den Betrag von 200 € übersteigen.

Struktur und Geschäftstätigkeit
(Teil des Lageberichts)

In diesem Kapitel stellen wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns dar und erläutern die wesentlichen Veränderungen im Beteiligungsbereich des Jahres 2012. Abschließend folgen die übernahmerechtlichen Angaben, die sich aus § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB ergeben.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Einerseits entwickelt sie Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG mittelbar und unmittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Scania AB, der MAN SE, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der Volkswagen Financial Services AG sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Ausführliche Angaben können Sie der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 und § 313 HGB entnehmen, der unter www.volkswagenag.com/ir abrufbar und Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

Im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Bereich des Elektrizitätssektors übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit einem Tochterunternehmen die Tätigkeit Erzeugung und Handel sowie Elektrizitätsverteilung aus.

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand; er ist unmittelbar in Entscheidungen eingebunden, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind.

Informationen zur Vergütungsstruktur des Vorstands und des Aufsichtsrats finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 137 bis 142, im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf der Seite 350 und im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG auf Seite 42.

i ANTEILSBESITZ DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet. Das zur Unterstützung der Vorstandsarbeit gebildete Gremium Konzernleitung trägt im gesetzlichen Rahmen Sorge dafür, dass die Konzerninteressen bei Entscheidungen der Marken und Gesellschaften des Konzerns beachtet werden. Dieses Gremium besteht aus den Mitgliedern des Vorstands, den Vorsitzenden der größeren Marken und ausgewählten Top-Managern mit Konzernsteuerungsfunktionen. Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG beziehungsweise von der Konzernleitung festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden der Konzernleitung vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine Abstimmung zu erreichen. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Gremien der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns und der einzelnen Marken.

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Mit Wirkung zum 6. Juni 2012 hat Volkswagen seinen Stimmrechtsanteil an der MAN SE, München, auf 75,03 % erhöht und damit die Allianz aus MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge gestärkt. Die Geschäftstätigkeit von MAN wird unter Beibehaltung der markenspezifischen Eigenschaften und Geschäftsfelder im Volkswagen Konzern fortgeführt.

Der Volkswagen Konzern hat zum 19. Juli 2012 über die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese, Italien, eine Tochtergesellschaft der AUDI AG, 100 % der Stimmrechte an dem Motorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna, Italien, gegen Zahlung eines Kaufpreises in Höhe von 747 Mio. € erworben. Durch den Erwerb von Ducati – einem international renommierten Hersteller von Motorrädern im Premiumsegment mit umfangreichem Wissen über Hochleistungsmotoren und Leichtbau – steigt der Konzern in den Wachstumsmarkt für hochwertige Zweiräder ein.

Der Integrierte Automobilkonzern mit Porsche ist zum 1. August 2012 durch die vollständige Einbringung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) in den Volkswagen Konzern geschaffen worden. Die beschleunigte Integration ermöglicht, dass die gemeinsame Strategie der Volkswagen AG und der Porsche AG schneller umgesetzt werden kann. Porsche wird von Volkswagen im Rahmen seiner Mehrmarkenstrategie integriert und behält dabei seine ureigene Identität und operative Eigenständigkeit.

RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN FÜR DAS GESCHÄFT

Auf das Geschäft der Volkswagen Gesellschaften wirken – wie auch bei anderen international tätigen Unternehmen – zahlreiche in- und ausländische Rechtsordnungen ein. Dabei handelt es sich vor allem um entwicklungs-, produktions- und vertriebsbezogene Vorschriften, aber unter anderem auch um steuer-, gesellschafts-, handels- und kapitalmarktrechtliche sowie arbeits-, banken-, beihilfe-, energie- und versicherungsrechtliche Regelungen.

ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN

Im Folgenden sind die nach § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB geforderten übernahmerechtlichen Angaben dargestellt.

Kapitalverhältnisse

Am 31. Dezember 2012 belief sich das Grundkapital der Volkswagen AG auf 1.190.995.445,76 (1.190.995.443,20) €; es setzte sich aus 295.089.818 Stamm- und 170.142.778 Vorzugsaktien zusammen. Darin enthalten ist die im Zuge der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche im Berichtsjahr ausgegebene neue, auf den Inhaber lautende Stammaktie (siehe dazu auch Seite 262). Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

Volkswagen hat über eine Tochtergesellschaft im November 2012 eine Pflichtwandelanleihe zum Bezug von Volkswagen Vorzugsaktien in Höhe von 2,5 Mrd. € erfolgreich platziert. Es wurde ein anfänglicher minimaler Wandlungskurs von 154,50 € und ein maximaler Wandlungskurs von 185,40 € festgelegt; dies entspricht einer maximalen Wandlungsprämie von 20 % (siehe dazu auch die Seiten 169 und 172).

Aktionärsrechte und -pflichten

Mit dem Besitz der Aktien sind Vermögens- und Verwaltungsrechte verbunden. Die Vermögensrechte umfassen vor allem das Recht der Aktionäre auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG), das die Hauptversammlung, gegebenenfalls mit Zustimmung der gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre, ausschließen kann. Zu den Verwaltungsrechten zählen das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen, und das Recht, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie das Stimmrecht auszuüben. Aktionäre können diese Rechte insbesondere mittels Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Die Hauptversammlung wählt die von ihr zu bestellenden Mitglieder des Aufsichtsrats und den Abschlussprüfer; sie entscheidet insbesondere über die Gewinnverwendung, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, über Satzungsänderungen und Kapitalmaßnahmen, über Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien sowie gegebenenfalls über die Durchführung einer Sonderprüfung, über eine vorzeitige Abberufung der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats und über die Auflösung der Gesellschaft.

Den Vorzugsaktionären steht in der Regel kein Stimmrecht zu. Soweit jedoch den Vorzugsaktionären nach dem Gesetz ausnahmsweise ein Stimmrecht zwingend zusteht (zum Beispiel bei Ausfall des Vorzugsbetrags in einem Jahr und nicht vollständiger Nachzahlung im folgenden Jahr), gewährt auch jede Vorzugsaktie eine Stimme in der Hauptversammlung. Darüber hinaus sind die Vorzugsaktien mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien ausgestattet (weitere Einzelheiten dieses Rechts auf Vorzugs- und Mehrdividende ergeben sich aus § 27 Abs. 2 der Satzung).

Das Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960 (VW-Gesetz) in der Fassung vom 30. Juli 2009 enthält verschiedene vom Aktiengesetz abweichende Regelungen, unter anderem zur Vertretung bei der Stimmrechtsausübung (§ 3 VW-Gesetz) und zu Mehrheitserfordernissen bei der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung (§ 4 Abs. 3 VW-Gesetz). Die Kommission der Europäischen Union hat den Europäischen Gerichtshof angerufen, weil sie der Auffassung ist, dieses Mehrheitserfordernis entspreche nicht dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV, früher EG-Vertrag).

Nach der Satzung der Volkswagen AG (§ 11 Abs. 1 der Satzung) ist das Land Niedersachsen berechtigt, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG hält. Außerdem bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung, für die nach gesetzlichen Vorschriften eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, auch unabhängig vom VW-Gesetz einer Mehrheit von mehr als 80 % des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 25 Abs. 2 der Satzung). Die EU-Kommission erachtet auch diese Satzungsregelung für unvereinbar mit dem AEUV und hat auch insoweit den Europäischen Gerichtshof angerufen.

Beteiligungen am Kapital, die 10 % der Stimmrechte überschreiten

Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG und im Anhang zum Jahresabschluss des Volkswagen Konzerns auf den Seiten 342 bis 349 dieses Geschäftsberichts dargestellt.

Besetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur einen Hälfte aus Anteilseignervertretern. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung berechtigt, zwei dieser Anteilseignervertreter zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern, die von den Arbeitnehmern nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählt werden. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein vom Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählter Anteilseignervertreter. Er hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmengleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

Informationen zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats finden Sie auf den Seiten 148 bis 150 dieses Geschäftsberichts.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung

Die Bestellung und die Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind in § 84 und § 85 AktG geregelt. Danach werden Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für höchstens fünf Jahre bestellt. Wiederholte Bestellungen oder Verlängerungen der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, sind zulässig. Ergänzend hierzu bestimmt die Satzung in § 6, dass die Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird und dass der Vorstand aus mindestens drei Personen bestehen muss.

Die Hauptversammlung entscheidet über Satzungsänderungen (§ 119 Abs. 1 AktG). Nach § 4 Abs. 3 des VW-Gesetzes in der Fassung vom 30. Juli 2009 und § 25 Abs. 2 der Satzung bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung zur Änderung der Satzung einer Mehrheit von mehr als vier Fünftel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (siehe dazu die Ausführungen zur Auffassung der EU-Kommission zur Vereinbarkeit dieser Regelungen mit dem AEUV auf dieser Seite).

Befugnisse des Vorstands insbesondere zur Ausgabe neuer Aktien und zum Rückerwerb eigener Aktien

Nach den aktienrechtlichen Vorschriften kann die Hauptversammlung den Vorstand für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Schuldverschreibungen zu begeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien oder die Schuldverschreibungen zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. Das für diese Zwecke höchstens zur Verfügung stehende genehmigte beziehungsweise bedingte Kapital ergibt sich aus der jeweils gültigen Fassung des § 4 der Satzung der Volkswagen AG.

Auf der Ordentlichen Hauptversammlung am 19. April 2012 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 18. April 2017 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien und/oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlage und/oder Sacheinlage – auch unter Ausschluss des Bezugsrechts – einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 110,0 Mio. € (das entspricht circa 43 Mio. Aktien) zu erhöhen. Im Zuge der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche ist im August 2012 von dieser Ermächtigung durch die Ausgabe einer neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktie mit einem rechnerischen Anteil von 2,56 € am Grundkapital Gebrauch gemacht worden. Außerdem besteht noch eine Ermächtigung des Vorstands, das Grundkapital bis zum 2. Dezember 2014 einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 179,4 Mio. € durch Ausgabe neuer stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Geldeinlagen zu erhöhen. Ferner kann das Grundkapital um bis zu 102,4 Mio. € durch Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien erhöht werden, um Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte von Inhabern beziehungsweise Gläubigern von bis zum 21. April 2015 auszugebenden Wandel- oder Optionsschuldverschreibungen befriedigen zu können. Von dieser Ermächtigung ist im November 2012 durch Ausgabe einer Pflichtwandelanleihe in Höhe von 2,5 Mrd. € teilweise Gebrauch gemacht worden. Weitere Einzelheiten zur Möglichkeit der Ausgabe neuer Aktien und zu deren Verwendungsmöglichkeiten sind im Anhang des Konzernabschlusses auf Seite 308 dargestellt.

Die Möglichkeiten, eigene Aktien zu erwerben, bestimmen sich nach § 71 AktG. Zuletzt wurde der Vorstand auf der Ordentlichen Hauptversammlung am 19. April 2012 ermächtigt, eigene Aktien bis zu einem Anteil von höchstens 10 % des Grundkapitals zu erwerben. Diese Ermächtigung gilt bis zum 18. April 2017 und wurde bisher nicht genutzt.

Wesentliche Vereinbarungen des Mutterunternehmens im Falle eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG bis Juli 2017 eine syndizierte Kreditlinie über rund 5,0 Mrd. € eingeräumt. Für diese Kreditlinie besteht eine Verlängerungsoption um ein weiteres Jahr.

Den Konsortiumsmitgliedern wurde das Recht gewährt, ihren Anteil an der syndizierten Kreditlinie zu kündigen, wenn die Volkswagen AG mit einem Dritten verschmolzen oder eine Tochtergesellschaft eines anderen Unternehmens wird. Dieses Kündigungsrecht besteht jedoch nicht im Falle einer Verschmelzung durch Aufnahme mit der Porsche Holding SE, einer ihrer Tochtergesellschaften oder einer ihrer Holding-Gesellschaften und der Volkswagen AG, bei der die Volkswagen AG der übernehmende Rechtsträger ist.

Beschränkungen, die die Übertragung von Aktien betreffen

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation haben sich gegenseitig Zustimmungs- und Andienungsrechte im Fall des Verkaufs der jeweils am Vertragspartner gehaltenen Aktien eingeräumt. Zum Berichtszeitpunkt war Volkswagen mit 19,89 % an Suzuki beteiligt.

Organe

(Teil des Konzernanhangs)

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

STAND 31. DEZEMBER 2012

PROF. DR. DR. H.C. MULT. MARTIN WINTERKORN (65)
Vorsitzender (seit 01.01.2007), Forschung und Entwicklung
01.07.2000*
Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE
25.11.2009*
Mandate:
○ FC Bayern München AG, München
○ Salzgitter AG, Salzgitter

DR. RER. POL. H.C. FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ (55)
Beschaffung
01.07.2001*
Mandate:
○ Hochtief AG, Essen
⊙ Criteria CaixaHolding S.A., Barcelona

PROF. DR. RER. POL. DR.-ING. E.H. JOCHEM HEIZMANN (61)
China
11.01.2007*
Mandate :
○ Lufthansa Technik AG, Hamburg
⊙ OBO Bettermann GmbH, Menden

CHRISTIAN KLINGLER (44)
Vertrieb und Marketing
01.01.2010*
Mandate :
⊙ Messe Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main

DR.-ING. E.H. MICHAEL MACHT (52)
Produktion
01.10.2010*

PROF. DR. RER. POL. HORST NEUMANN (63)
Personal und Organisation
01.12.2005*
Mandate:
○ Wolfsburg AG, Wolfsburg

DR. H.C. LEIF ÖSTLING (67)
Nutzfahrzeuge
01.09.2012*
Mandate :
⊙ AB SKF, Göteborg
⊙ ISS A/S, Kopenhagen

HANS DIETER PÖTSCH (61)
Finanzen und Controlling
01.01.2003*
Vorstand für Finanzen der Porsche Automobil Holding SE
25.11.2009*
Mandate:
○ Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh

PROF. RUPERT STADLER (49)
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.01.2010*
Mandate :
○ FC Bayern München AG, München

Die Mitglieder des Vorstands nehmen im Zusammenhang mit ihrer Aufgabe der Konzernsteuerung und -überwachung weitere Aufsichtsratsmandate bei Konzern- und wesentlichen Beteiligungsunternehmen wahr.

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

* Das Datum bezeichnet den Beginn der jeweiligen Vorstandstätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2012

HON.-PROF. DR. TECHN. H.C.
DIPL.-ING. ETH
FERDINAND K. PIËCH (75)
Vorsitzender
16.04.2002*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
○ MAN SE, München (Vorsitz)
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
⊙ Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna
⊙ Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
⊙ Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg
⊙ Scania AB, Södertälje
⊙ Scania CV AB, Södertälje

BERTHOLD HUBER (62)
Stv. Vorsitzender
1. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall
25.05.2010*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
○ Siemens AG, München (stv. Vorsitz)

DR. JUR. KLAUS LIESEN (81)
02.07.1987 – 03.05.2006*
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG (seit 03.05.2006)

DR. HUSSAIN ALI AL-ABDULLA (56)
Vice Chairman der Qatar Holding LLC
22.04.2010*
Mandate:
⊙ Gulf Investment Corporation, Safat/Kuwait
⊙ Masraf Al Rayan, Doha (Vorsitz)
⊙ Qatar Airways, Doha
⊙ Qatar Exchange, Doha (Vorsitz)
⊙ Qatar Holding, Doha (stv. Vorsitz)
⊙ Qatar Investment Authority, Doha

KHALIFA JASSIM AL-KUWARI (36)
Berater des CEO der Qatar Holding LLC
03.05.2011*
Mandate:
⊙ Islamic Bank of Britain, London (Vorsitz)
⊙ Katara Hospitality, Doha
⊙ Mowasalat (Karwa), Doha
⊙ Qatar Exchange, Doha
⊙ Songbird Estates plc, London

JÖRG BODE (42)
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
04.11.2009*
Mandate:
○ Deutsche Messe AG, Hannover

JÜRGEN DORN (46)
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MAN SE
01.01.2013*
Mandate (Stand 31.01.2013):
○ MAN SE, München
○ MAN Truck & Bus AG, München (stv. Vorsitz)

ANNIKA FALKENGREN (50)
Präsidentin und Vorsitzende des Vorstands der Skandinaviska Enskilda Banken AB
03.05.2011*
Mandate:
○ Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG, München
⊙ Securitas AB, Stockholm

DR. JUR. HANS-PETER FISCHER (53)
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association (seit 01.01.2013)
01.01.2013*
Mandate (Stand 31.01.2013):
⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

DR. JUR. MICHAEL FRENZEL (65)
07.06.2001 – 19.04.2012*

UWE FRITSCH (56)
Vorsitzender des Betriebsrats Werk Braunschweig der Volkswagen AG
19.04.2012*
Mandate:
⊙ Eintracht Braunschweig GmbH & Co KGaA, Braunschweig
⊙ Eintracht Braunschweig Management GmbH, Braunschweig
⊙ Phantoms Basketball Braunschweig GmbH, Braunschweig
⊙ Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
● Konzernmandate in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

* Das Datum bezeichnet den Beginn der jeweiligen Aufsichtsratstätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

BABETTE FRÖHLICH (47)
Industriegewerkschaft Metall,
FB Koordination der Vorstandsaufgaben
und Planung
25.10.2007*
Mandate:
○ MTU Aero Engines Holding AG, München

PETER JACOBS (55)
19.04.2007 – 19.04.2012*

DAVID MCALLISTER (42)
Niedersächsischer Ministerpräsident
01.07.2010*

HARTMUT MEINE (60)
Bezirksleiter des IG Metall Bezirks
Niedersachsen und Sachsen-Anhalt
30.12.2008*
Mandate:
○ Continental AG, Hannover
○ KME Germany GmbH & Co KG, Osnabrück

PETER MOSCH (41)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AUDI AG
18.01.2006*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

BERND OSTERLOH (56)
Vorsitzender des Gesamt- und
Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
01.01.2005*
Mandate:
○ Autostadt GmbH, Wolfsburg
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
○ Wolfsburg AG, Wolfsburg
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
⊙ Projekt Region Braunschweig GmbH,
Braunschweig
⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
⊙ Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (71)
Selbstständiger Rechtsanwalt
07.08.2009*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
⊙ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
⊙ Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
⊙ Porsche Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg (Vorsitz)
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
⊙ Porsche Ibérica S.A., Madrid
⊙ Porsche Italia S.p.A., Padua
⊙ Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg
(Vorsitz)
⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See
⊙ Volksoper Wien GmbH, Wien

URSULA PIËCH (56)
Kindergärtnerin und Horterzieherin mit
zusätzlichem Prüfungsfach Wirtschaft
und Recht
19.04.2012*

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (51)
Vorstand der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft
07.08.2009*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
⊙ PGA S.A., Paris
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
⊙ Porsche Lizenz- und
Handelsgesellschaft mbH & Co KG,
Bietigheim-Bissingen
⊙ Voith GmbH, Heidenheim

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (69)
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE;
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
24.04.2008*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
○ Porsche Automobil Holding SE,
Stuttgart (Vorsitz)
⊙ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)
⊙ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
⊙ Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
⊙ Porsche Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg (stv. Vorsitz)
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
⊙ Porsche Ibérica S.A., Madrid
⊙ Porsche Italia S.p.A., Padua
⊙ Porsche Piech Holding GmbH,
Salzburg (stv. Vorsitz)
⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

WOLFGANG RITMEIER (64)
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association (bis 31.12.2012)
19.04.2007 – 31.12.2012*
Mandate:
⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

JÜRGEN STUMPF (58)
Vorsitzender des Betriebsrats Werk Kassel der Volkswagen AG (bis 14.11.2012)
01.01.2005 – 31.12.2012*

BERND WEHLAUER (58)
Stv. Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG (bis 10.12.2012)
01.09.2005 – 31.12.2012*
Mandate:
○ Wolfsburg AG, Wolfsburg
⊙ Sitech Sitztechnik GmbH, Wolfsburg
⊙ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

STEPHAN WOLF (46)
Stv. Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Volkswagen AG
(seit 10.12.2012)
01.01.2013*
Mandate (Stand 31.01.2013):
○ Wolfsburg AG, Wolfsburg
⊙ Sitech Sitztechnik GmbH, Wolfsburg
⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

THOMAS ZWIEBLER (47)
Vorsitzender des Betriebsrats Volkswagen Nutzfahrzeuge
15.05.2010*

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS
Stand 31.12.2012

Mitglieder des Präsidiums
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Berthold Huber (stv. Vorsitz)
David McAllister
Bernd Osterloh
Dr. Wolfgang Porsche
Bernd Wehlauer (bis 31.12.2012)
Stephan Wolf (seit 25.01.2013)

Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Berthold Huber (stv. Vorsitz)
David McAllister
Bernd Osterloh

Mitglieder des Prüfungsausschusses
Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
Bernd Wehlauer (stv. Vorsitz; bis 31.12.2012)
Babette Fröhlich
Dr. jur. Michael Frenzel (bis 19.04.2012)
Annika Falkengren (ab 19.04.2012)
Peter Mosch (stv. Vorsitz, seit 25.01.2013)

Mitglieder des Nominierungsausschusses
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
David McAllister
Dr. Wolfgang Porsche

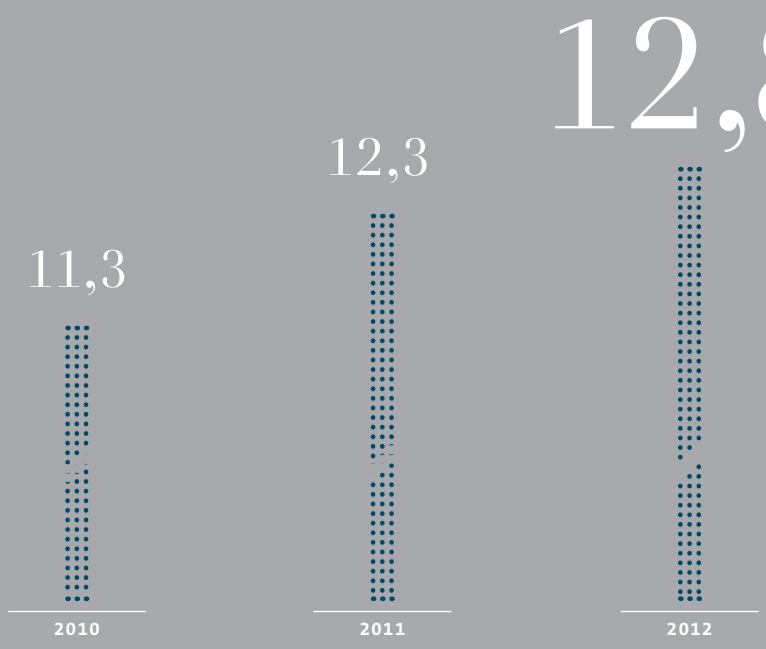
Mitglieder des Ausschusses für Geschäfte mit Großaktionären
(bis 21.09.2012)
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Berthold Huber (stv. Vorsitz)
Jörg Bode
Dr. Michael Frenzel (bis 19.04.2012)
Bernd Osterloh
Dr. Wolfgang Porsche
Jürgen Stumpf
Bernd Wehlauer

Mitglieder des Ausschusses Integrierter Automobilkonzern
(bis 21.09.2012)
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Bernd Osterloh (stv. Vorsitz)
David McAllister
Bernd Wehlauer

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
● Konzernmandate in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

* Das Datum bezeichnet den Beginn der jeweiligen Aufsichtsratstätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

Lagebericht



WELTWEITER PKW-MARKTANTEIL DES VOLKSWAGEN KONZERNS (in Prozent)

In einem schwierigen Marktumfeld lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr erneut mehr Fahrzeuge aus als ein Jahr zuvor und baute damit seine starke Position auf den Weltmärkten aus; der Pkw-Marktanteil stieg von 12,3 % auf 12,8 %.

LAGEBERICHT

153 Geschäftsverlauf
166 Aktie und Anleihen
174 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
188 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
192 Wertsteigernde Faktoren
226 Risikobericht
237 Prognosebericht

Geschäftsverlauf

Volkswagen Konzern liefert erstmals mehr als 9 Millionen Fahrzeuge aus

Im Geschäftsjahr 2012 trübte sich das Klima der Weltwirtschaft spürbar ein. Dies wirkte sich auf die Automobilbranche teilweise deutlich negativ aus. Der Volkswagen Konzern konnte seine Marktposition dennoch weiter stärken: Erstmals lieferten wir mehr als 9 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus. Das entspricht einem Anstieg um 12,2 % gegenüber dem Vorjahr.

WELTWIRTSCHAFT VERLIERT AN DYNAMIK

Im Berichtsjahr ist die Weltwirtschaft langsamer gewachsen als im Vorjahr. Die Industrieländer konnten aufgrund struktureller Hindernisse, vor allem im Hinblick auf teils überlastete Staatshaushalte, nur eine geringe Expansion erzielen. In den Schwellenländern entwickelte sich die Konjunktur weiterhin überdurchschnittlich, jedoch mit verminderten Wachstumsraten. Trotz der expansiven Geldpolitik vieler Zentralbanken war die Inflation moderat. Das Weltwirtschaftswachstum lag 2012 bei 2,6 (3,0) %.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa ging das Bruttoinlandsprodukt (BIP) nach einem Anstieg um 1,5 % im Vorjahr um durchschnittlich 0,2 % zurück. Neben den südeuropäischen EU-Ländern wiesen auch einige nordeuropäische Staaten negative Wachstumsraten auf. Die Arbeitslosenquote im gesamten Euroraum stieg auf 11,8 (10,6) %, lag in Griechenland, Irland, Portugal und Spanien jedoch deutlich über diesem Durchschnitt. In Zentral- und Osteuropa sank die Zuwachsrate des BIP auf durchschnittlich 2,5 (4,8) %.

Die südafrikanische Wirtschaft wuchs – bei anhaltend hoher Arbeitslosigkeit – im Berichtszeitraum um 2,5 (3,5) %.

Deutschland

Vor dem Hintergrund der schwächeren globalen Konjunktur und der anhaltenden Krise im Euroraum fiel auch in Deutschland die wirtschaftliche Expansionsrate im Berichtsjahr hinter den Vergleichswert des Vorjahres zurück. Die positive Entwicklung des Arbeitsmarktes setzte sich 2012 fort, die damit verbundenen Einkommenszuwächse belebten den privaten Konsum und stabilisierten die Konjunktur. Dennoch konnte die deutsche Volkswirtschaft im Jahresdurchschnitt nur um 0,9 (3,1) % zulegen.

Nordamerika

Die US-Wirtschaft wuchs 2012 im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 (1,8) %. Die Arbeitslosigkeit ging trotz der weiterhin sehr expansiven Geldpolitik nur geringfügig zurück. Der US-Dollar zeigte sich gegenüber dem Euro im Jahresverlauf volatil, schloss aber zum Jahresende in etwa auf dem Niveau vom Jahresbeginn. Das BIP Kanadas stieg um 2,0 (2,6) %; die mexikanische Wirtschaft wuchs um 3,8 (3,9) %.

Südamerika

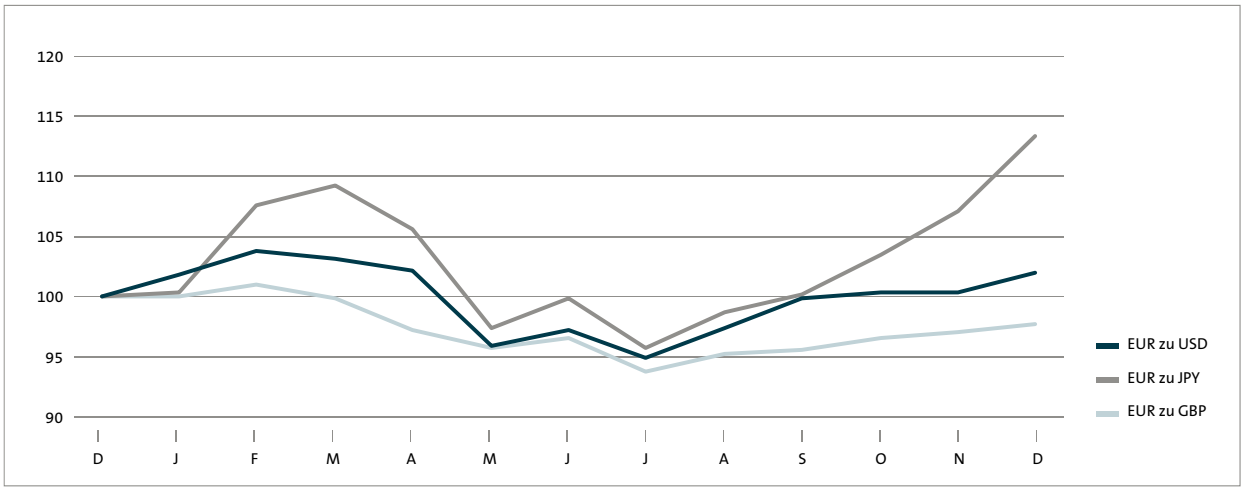
In Brasilien ging die Zuwachsrate des BIP auf 1,0 (2,7) % zurück, in Argentinien fiel sie deutlich auf 1,7 (8,9) %. Brasilien verzeichnete dabei einen leichten Rückgang der Inflation, während Argentinien nach wie vor sehr hohe Preissteigerungsraten aufwies.

Asien-Pazifik

Die Wirtschaft der asiatischen Schwellenländer entwickelte sich auch 2012 sehr positiv, allerdings mit verringerter Dynamik. Chinas Wirtschaftswachstum fiel mit 7,8 (9,3) % hinter die Vorjahresrate zurück, lag jedoch über dem von der Zentralregierung angestrebten Zielwert von 7,5 %. Indiens Wirtschaft wuchs um 5,1 (6,9) %. Im Zuge der Erholung von den Naturkatastrophen des Jahres 2011 expandierte die japanische Wirtschaft um 2,0 (– 0,5) %.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2011 BIS DEZEMBER 2012

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2011 = 100



NACHFRAGE NACH PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN ERREICHT NEUEN HÖCHSTSTAND

Im Geschäftsjahr 2012 stiegen die weltweiten Pkw-Verkäufe um 7,2 % auf 66,6 Mio. Fahrzeuge. Damit wurde das Rekordniveau aus dem Jahr 2011 übertroffen. Mit Ausnahme Westeuropas trugen alle Regionen zu diesem Anstieg bei. Insbesondere die zweistelligen Zuwachsraten auf dem nordamerikanischen Markt und in der Region Asien-Pazifik begünstigten diese Entwicklung. Die Nachfrage in Südamerika verzeichnete einen neuen Rekordwert. Auch in Zentral- und Osteuropa wurden mehr Neuwagen verkauft als im Vorjahr, aber weniger als 2008 und 2007. In Südafrika hielt der Aufwärtstrend der vergangenen zwei Jahre an. Die weltweite Pkw-Produktion stieg im Berichtszeitraum um 6,0 % auf 70,5 Mio. Einheiten.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die etablierten Pkw-Märkte haben sich im Jahr 2012 unterschiedlich entwickelt. Während einige Industrieländer von der Schuldenkrise und deren Folgen belastet wurden, profitierten andere – darunter Deutschland – in der ersten Hälfte des Jahres von der weiterhin robusten Nachfrage auf einigen Wachstumsmärkten.

Die umfangreiche Erschließung der großen Märkte China und Brasilien, der Ausbau der Aktivitäten in Indien und die Befriedigung der Nachfrage in Russland werden für die Automobilindustrie zunehmend wichtiger.

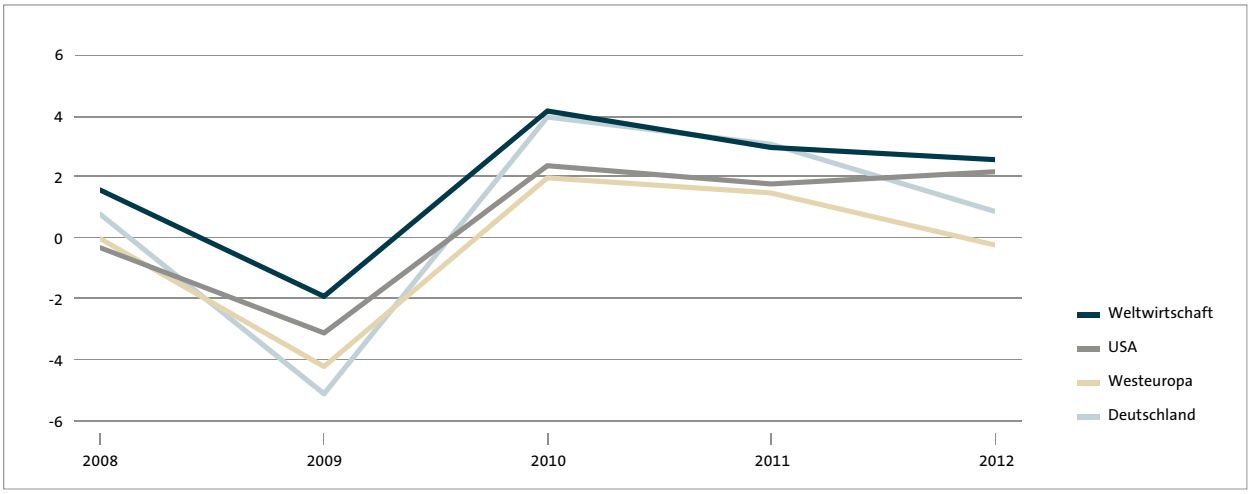
In vielen Märkten Asiens und Afrikas zeichnet sich eine weitere Erleichterung des Handels ab. Im Falle eines erneuten Einbruchs der Weltkonjunktur ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass protektionistische Maßnahmen ergriffen werden.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erreichten die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum wie erwartet nicht den Vorjahreswert. Stattdessen war mit 11,7 Mio. Fahrzeugen (–8,2 %) das geringste Gesamtmarktvolumen seit 1993 zu verzeichnen. Die Auswirkungen der Staatsschuldenkrise, die schwache Konjunktur, die steigende Arbeitslosigkeit und die damit einhergehende Verunsicherung der Marktteilnehmer waren die Hauptursachen für die hohen Marktrückgänge vor allem in den südeuropäischen Märkten. In den Volumenmärkten Italien (–19,9 %), Frankreich (–14,1 %) und Spanien (–13,4 %) ging die Nachfrage dramatisch zurück. In Großbritannien hingegen sorgte die hohe Nachfrage der Privatkunden für einen Marktzuwachs von 5,3 %. Der Marktanteil der Dieselfahrzeuge (Pkw) erreichte im Geschäftsjahr 2012 in Westeuropa mit 54,9 % wieder annähernd den Höchststand aus dem Vorjahr.

Die Pkw-Märkte der Region Zentral- und Osteuropa konnten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr mit einer Zunahme um 5,9 % auf 3,9 Mio. Einheiten weiter erholen. Hauptwachstumsträger war wie in den beiden Vorjahren der russische Markt, der mit einer Steigerung um 10,9 % auf 2,7 Mio. verkaufte Fahrzeuge den Rekordwert des Jahres 2008 nur knapp verfehlte. Nach dem Ende der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen profitierten davon in erster Linie ausländische Anbieter mit russischen Fertigungsstätten. Die zentraleuropäischen EU-Staaten erzielten mit 0,7 Mio. Pkw ein geringeres Marktvolumen (–3,7 %). Dabei wuchsen die Pkw-Märkte in Ungarn (+6,7 %), den baltischen Staaten (+2,4 %), der Slowakei (+2,0 %) und Tschechien (+0,4 %). In Rumänien (–25,6 %), Slowenien (–16,8 %), Bulgarien (–4,3 %) und Polen (–0,4 %) wurden dagegen teilweise deutlich weniger Fahrzeuge neu zugelassen als im Vorjahr.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM
BIP-Veränderung in Prozent



In der Türkei gingen die Verkäufe 2012 vor allem aufgrund einer schwächeren Nachfrage in der ersten Jahreshälfte auf 549 Tsd. Fahrzeuge (– 7,4 %) zurück.

Auf dem südafrikanischen Markt stiegen die Neuzulassungen im Berichtszeitraum um 11,0 % auf 443 Tsd. Einheiten. Begünstigt wurde diese Entwicklung insbesondere durch verbesserte Finanzierungsmöglichkeiten.

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2012 lagen die Pkw-Neuzulassungen in Deutschland leicht unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang um 2,9 % auf 3,1 Mio. Fahrzeuge war ausschließlich auf die Kaufzurückhaltung privater Kunden zurückzuführen. Die zunehmende Verunsicherung über die weitere konjunkturelle Entwicklung beeinträchtigte die Nachfrage insbesondere in der zweiten Jahreshälfte. Das Marktvolumen für leichte Nutzfahrzeuge verfehlte ebenfalls das Vorjahr. Die Neuzulassungen fielen insgesamt um 6,2 % auf 226 Tsd. Fahrzeuge. 2012 blieben auch die Inlandsproduktion und der Export hinter den vergleichbaren Vorjahreswerten zurück. Die Pkw-Produktion verringerte sich um 3,7 % auf 5,4 Mio. Fahrzeuge; die Pkw-Ausfuhren sanken um 2,6 % auf 4,1 Mio. Fahrzeuge. Hauptgrund waren deutlich verminderte Exporte in die Eurozone aufgrund anhaltend rezessiver Entwicklungen.

Nordamerika

Auf dem nordamerikanischen Markt stieg im Berichtsjahr die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) deutlich. Die Zunahme um 12,4 % auf 17,2 Mio. Einheiten führte zum besten Verkaufsergebnis der vergangenen fünf Jahre. In den USA stiegen die Verkäufe um 13,4 % auf 14,5 Mio. Fahrzeuge, vor allem wegen des verstärkten Ersatzbedarfs und der günstigen Kreditbedingungen. Der US-Markt verzeichnete 2012 den weltweit höchsten absoluten Absatzzuwachs, lag aber noch merklich unter dem Vorkrisenniveau von 2007. In Kanada stieg das Gesamtmarktvolumen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 5,7 % auf 1,7 Mio. Fahrzeuge. Mexiko erzielte ein Wachstum von 10,4 % auf rund 1,0 Mio. Einheiten.

Südamerika

In der Region Südamerika lag die Pkw-Nachfrage im Berichtsjahr über dem bisherigen Höchststand des Jahres 2011. In Brasilien stiegen die Neuzulassungen um 7,7 % auf 2,9 Mio. Fahrzeuge. Der neue Rekordwert wurde insbesondere aufgrund einer befristeten Steuersenkung erreicht. Von dieser Maßnahme profitierten ausschließlich Fahrzeuge aus brasilianischer Fertigung. Dadurch verringerte sich der Importanteil in der zweiten Jahreshälfte 2012 stark. Die brasilianischen Fahrzeugexporte verfehlten mit 442 Tsd. Einheiten (– 20,1 %) den Wert des Vorjahres deutlich. Hauptursache für den Rückgang war die geringere Ausfuhr nach Argentinien.

Auf dem argentinischen Automobilmarkt fiel die Nachfrage um 5,4 % auf 587 Tsd. Einheiten unter den Rekordwert des Vorjahres. Hauptverantwortlich dafür war der starke Rückgang der Importe, die im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Einfuhrbeschränkungen der argentinischen Regierung zum Schutz der einheimischen Industrie deutlich erschwert wurden.

Asien-Pazifik

Neben Nordamerika war die Region Asien-Pazifik im Geschäftsjahr 2012 Hauptwachstumsträger der weltweiten Automobilnachfrage. Insgesamt stieg hier die Zahl der Neuzulassungen von Pkw um 13,3 % auf einen neuen Höchststand von 25,7 Mio. Fahrzeugen. 2012 belief sich das Marktvolumen in China auf 13,5 Mio. Pkw. Das hohe Wachstum von 9,3 % entfiel dabei überwiegend auf ausländische Marken.

Mit einem Plus von 11,1 % auf 2,5 Mio. Pkw hat sich das Marktwachstum in Indien im Berichtszeitraum wieder beschleunigt. Der neue Rekordwert wurde trotz hoher Zinsen, gestiegener Kraftstoffpreise und eines gegenüber dem Vorjahr schwächeren Wirtschaftswachstums erreicht. Profitieren konnte die indische Automobilbranche vor allem vom stark erweiterten Angebot neuer Dieselmodelle.

Der japanische Pkw-Markt verzeichnete mit einem Anstieg um 29,5 % auf 4,6 Mio. Fahrzeuge eine überdurchschnittlich starke Zunahme der Neuzulassungen. Die positive Entwicklung beruhte insbesondere auf dem schwachen Gesamtmarktniveau des Vorjahres infolge der Naturkatastrophen sowie auf staatlichen Subventionen für den Kauf energieeffizienter Automobile.

NACHFRAGE NACH LKW RÜCKLÄUFIG, BUSSE ÜBER VORJAHR

Der Nutzfahrzeugmarkt ist durch einen hohen zyklischen Verlauf geprägt, der aus der Abhängigkeit der Nutzfahrzeuge als sogenannte Industriegüter gegenüber der allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung resultiert. Die bereits sehr hohe Komplexität des Produktangebots im Pkw-Bereich ist bei Lkw und Bussen noch um ein Vielfaches höher, weil sie maßgeschneidert den Kundenanforderungen entsprechend produziert werden, wobei das Volumen jedoch deutlich geringer ist. Schlüsselfaktoren für die Kunden im Nutzfahrzeuggeschäft sind die Gesamtbetriebskosten, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs und der zur Verfügung stehende Service.

Im Geschäftsjahr 2012 entwickelte sich die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t insgesamt rückläufig. Weltweit wurden 2,5 Mio. Fahrzeuge abgesetzt, das entspricht einem Rückgang um 8,9 %. Die Wachstumsmärkte China, Brasilien und Indien verfehlten aufgrund der wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen teilweise deutlich das Vorjahresniveau. In Europa wirkten sich die anhaltende Staatsschuldenkrise und die schwache Konjunktur negativ auf die Nachfrage nach Lkw und Bussen aus. Entgegen der weltweiten Entwicklung verzeichneten die Märkte in den USA und in Russland deutliche Absatzzuwächse gegenüber dem Vorjahr.

In Westeuropa ging die Zahl der Fahrzeugverkäufe um 10,1 % auf insgesamt 236 Tsd. Einheiten zurück. Ursachen dafür waren die Verunsicherung aufgrund der Staatsschuldenkrise und die schwache Konjunktur.

In Zentral- und Osteuropa waren die Zuwächse bei mittelschweren und schweren Lkw sehr hoch. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 175 Tsd. Fahrzeuge abgesetzt und der Vorjahreswert damit um 23,9 % übertroffen. Russland, der größte Markt Osteuropas, verzeichnete durch seine gute wirtschaftliche Lage eine Nachfragesteigerung von 23,3 %. In der zweiten Jahreshälfte verlangsamte sich jedoch dort die Marktdynamik aufgrund einer neuen Recyclinggebühr für Fahrzeuge.

In Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen für mittelschwere und schwere Lkw 2012 um 11,9 % auf 427 Tsd. Einheiten. Davon entfielen 340 Tsd. Fahrzeuge auf den US-amerikanischen Markt. Trotz der im zweiten Halbjahr einsetzenden wirtschaftlichen Unsicherheit und der daraus resultierenden rückläufigen Auftragseingänge wuchs der Lkw-Markt gegenüber dem Vorjahr um 10,9 %.

Die Fahrzeugverkäufe in Südamerika entwickelten sich 2012 negativ. Mit 183 Tsd. Einheiten wurden 18,0 % weniger Fahrzeuge abgesetzt als im Vorjahr. Brasilien, der größte Markt in Südamerika, verfehlte die Werte von 2011 wegen der Einführung des neuen Emissionsstandards Euro 5 und der zurückhaltenden wirtschaftlichen Entwicklung deutlich. Die Lkw-Verkäufe gingen um 19,6 % auf 133 Tsd. Fahrzeuge zurück.

In der Region Asien-Pazifik – ohne Berücksichtigung des chinesischen Marktes – lag das Verkaufsvolumen im Geschäftsjahr 2012 nahezu auf der Höhe des Vorjahres. Die Neuzulassungen beliefen sich auf 533 Tsd. Fahrzeuge.

Der weltgrößte Lkw-Markt China hat 2012 das Vorjahresniveau, bedingt durch ein schwächeres Wirtschaftswachstum, eine geringere Zunahme der Investitionen und die sinkende Konsumnachfrage, signifikant unterschritten. Insgesamt wurden 916 Tsd. Einheiten ausgeliefert, 22,0 % weniger als 2011.

In Indien wurde im Jahr 2012, aufgrund des sich abkühlenden Wirtschaftswachstums, das hohe Vorjahresniveau verfehlt. Die Verkäufe von mittelschweren und schweren Lkw unterschritten den Vorjahreswert mit 265 Tsd. Einheiten um 15,3 %.

Der Weltmarkt für Busse konnte im Geschäftsjahr 2012 einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr aufweisen. Lediglich in Westeuropa entwickelte sich der Busabsatz in 2012 negativ. Der weltgrößte Busmarkt China hingegen wies ein nennenswertes Marktwachstum auf, das im Wesentlichen auf den steigenden Reisebusbedarf zurückzuführen war.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Die Märkte für Power Engineering unterliegen unterschiedlichen regionalen und konjunkturellen Einflüssen, weshalb die jeweiligen Geschäftsverläufe meist unabhängig voneinander sind.

Im Schiffbau erhöhten hohe, aber rückläufige Auslieferungen die Überkapazitäten in der Handelsflotte weiter. Die hierdurch gesunkenen Frachtraten führten in Verbindung mit hohen Betriebs- und Kraftstoffkosten zu einem Rückgang der Bestellungen von neuen Handelsschiffen. Anhaltende Schwierigkeiten bei Schiffsfinanzierungen verstärkten diese Entwicklung. Im Gegensatz dazu blieb die Bestelltätigkeit bei Offshore- und Spezialschiffen auf hohem Niveau. Auch der Spezialmarkt für Behördenschiffe entwickelte sich positiv.

Bei moderatem Wirtschaftswachstum und anhaltend hohem Energiebedarf der Weltbevölkerung war die Marktentwicklung für dezentrale Diesel- und Gasmotorenkraftwerke 2012 auf relativ hohem Niveau leicht rückläufig. Während die Marktaktivität bei diesel- beziehungsweise schwerölbetriebenen Kraftwerken erwartungsgemäß zurückging, stiegen die Bestellungen der mit Erdgas betriebenen Kraftwerke weiterhin an. Dies bestätigt den Trend hin zu erdgasbetriebenen Kraftwerken.

Aufgrund des abgeschwächten Wirtschaftswachstums gingen die Bestellungen für neue Kompressoren und Turbinen leicht zurück. Zwar bestand von Kundenseite weiterhin großes Interesse, konjunkturelle Unsicherheiten sowie erschwerte Finanzierungsbedingungen führten jedoch zu Verzögerungen in der Auftragsvergabe.

Ein hoher Investitionsbedarf für verschiedenste Industrieanlagen, in denen Turbomaschinen, Turbogetriebe und Gleitlager zum Einsatz kommen, bestand nach wie vor. Die Investitionen im Öl- und Gasbereich blieben aufgrund des gestiegenen Ölpreises auf hohem Niveau.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie blieb bisher deutlich hinter den Erwartungen zurück. Technische Probleme, vor allem bei der Stromweiterleitung auf das Festland und schwierigere Finanzierungsmöglichkeiten verzögern die Errichtung neuer Windparks.

NACHFRAGE NACH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobilbezogene Finanzdienstleistungen verzeichneten im Berichtsjahr auf den weltweiten Märkten eine anhaltend starke Nachfrage. Die Kunden achteten verstärkt auf die Gesamtbetriebskosten ihrer individuellen Mobilität und entscheiden sich immer häufiger dafür, ein Fahrzeug nur zu nutzen, anstatt es zu kaufen. Vor diesem Hintergrund gewinnen Angebote neuer Mobilitätsdienstleistungen, wie zum Beispiel das Carsharing zunehmend an Bedeutung.

Auf den europäischen Märkten wurden im Jahr 2012 trotz der rückläufigen Neuwagenverkäufe verstärkt herstellergebundene Finanzdienstleistungen rund um das Automobil nachgefragt. Als Wachstumstreiber erwiesen sich dabei die intensivierten Kooperationen zwischen den Automobilherstellern und deren Finanzdienstleistern, aus denen attraktive und kundenorientierte Kampagnen hervorgingen.

In Deutschland hielt im Geschäftsjahr 2012 das Wachstum der Leasingbranche sowohl im Nutzfahrzeug- als auch im Pkw-Sektor an.

In Nordamerika stabilisierte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau. In den USA zeigte sich der Markt für Finanzierung und Leasing gut diversifiziert: Trotz intensivem Wettbewerb der nichtherstellerbezogenen Banken ist die Nachfrage nach herstellergebundenen Finanzierungen von Neufahrzeugen weiterhin sehr hoch. In Mexiko war weiterhin eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungen zu verzeichnen. Wesentliche Treiber waren stabile Kreditbedingungen und Zinsen sowie das wachsende Interesse an modularen Mobilitätsprodukten.

Der brasilianische Markt befand sich im Berichtsjahr weiter auf Wachstumskurs. Das war vor allem auf die vermehrte Vergabe von Krediten an Privatkunden zurückzuführen. Wie schon im Vorjahr führte das gestiegene Bedürfnis nach individueller Mobilität zu einem verstärkten Absatz von Consorcio, einer Kombination aus Finanzierung und Lotterie. In Argentinien stieg bei abgeschwächtem Wirtschaftswachstum die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen.

In der Region Asien-Pazifik entwickelten sich die Märkte für Finanzdienstleistungen im Jahr 2012 deutlich positiv. In China existiert bei gegenwärtig nur etwa 15 % kreditfinanzierten Fahrzeugkäufen weiteres Potenzial, um Neukunden für Finanzdienstleistungen rund um das Automobil zu gewinnen. Die erhöhte Binnennachfrage in Japan wirkte sich positiv auf den Absatz von Finanzdienstleistungen aus. Auf dem indischen Markt war ein anhaltendes Wachstum der Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen zu verzeichnen.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2012

Im Jahr 2012 hat der Volkswagen Konzern seine Modellpalette in wichtigen Segmenten gezielt ausgebaut. Zudem wurden die ersten Produkte basierend auf dem neuen Modularen Querbaukasten (MQB) eingeführt, der die Grundlage für viele weitere Modellneuheiten in den kommenden Jahren sein wird. Mit den neuen Konzernmarken Porsche und Ducati umfasst das Angebot des Konzerns rund 280 Pkw-, Nutzfahrzeug- und Motorradmodelle sowie deren Derivate. Mit einer Auswahl vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen im Pkw-Bereich, vom kleinen Pickup bis zum schweren Lkw und Bus im Nutzfahrzeugsektor und den Motorrädern deckt der Konzern damit nahezu alle wesentlichen Segmente und Karosserieformen ab. Sofern dies wirtschaftlich ist, werden wir weiterhin offene Marktsegmente zielstrebig erschließen.

Die Marke Volkswagen Pkw präsentierte im Jahr 2012 eine Vielzahl neuer Modelle. Im Mittelpunkt stand der neue Golf, der als volumenstärkstes Konzernmodell und eines der meistverkauften Autos weltweit auch in seiner siebten Auflage neue Maßstäbe im Kompaktsegment setzt. Mit dem up! als Viertürer und dem Passat Alltrack als Kombi-Offroad-Variante wurden wichtige Volumen- und Nischensegmente besetzt. Der Polo GTI, das neue Beetle Cabriolet und die Produktaufwertung des CC stärkten zudem das emotionale Markenbild von Volkswagen. Den spezifischen Kundenbedürfnissen und Marktanforderungen in den wichtigen Regionen außerhalb Europas trägt Volkswagen mit Produktaufwertungen und länder-

spezifischen Modellen Rechnung. Im Geschäftsjahr 2012 wurden der Gol, das meistverkaufte Modell im Gesamtmarkt Brasilien, und sein Stufenheckderivat Voyage aufgewertet. In China kamen die kompakten Stufenhecklimousinen Sagitar und New Lavida sowie der aufgewertete New Bora auf den Markt. Darüber hinaus erhielt der Santana, der als erstes Konzernfahrzeug im Reich der Mitte abgesetzt wurde, nach seiner fast 30-jährigen Laufzeit einen Nachfolger. Zukunftsweisend war zudem die Einführung des Jetta Hybrid – des ersten Hybridmodells des Konzerns in der Kompaktklasse – mit dem Volkswagen die Elektrifizierung seines Produktprogramms vorantreibt. Ein weiteres Highlight war der eco up!, das sparsamste Serienauto mit Erdgasantrieb und einer CO_2-Emission von lediglich 79 g/km.

Die Marke Audi stellte im Jahr 2012 ihre technische und sportliche Kompetenz unter Beweis und wurde erneut ihren hohen Ansprüchen gerecht. Im kompakten Premiumsegment wurde der erfolgreiche Audi A3 als erstes Konzernfahrzeug basierend auf dem MQB erneuert. Mit den Audi-Modellen A4 allroad, RS 4 Avant, A6 allroad quattro, S6 Limousine und Avant, S7 Sportback und S8 wurden weitere Derivate eingeführt, die verschiedene Premiumsegmente besetzen. Wichtige Volumenmodelle wie der Audi A4 als Limousine und als Avant, der Audi Q5 und die speziell für Märkte wie China angepassten Versionen des Audi A4 und Audi A6 mit verlängertem Radstand wurden aufgewertet oder erneuert. Hinzu kam die Produktaufwertung des Audi RS5 Coupé. Ihre wachsende Elektrokompetenz demonstrierte die Marke Audi mit der Markteinführung des Audi A6 hybrid und des Audi A8 hybrid.

Mit dem neuen Rapid, der im Jahr 2011 bereits in einer lokal gefertigten Variante auf dem indischen Markt eingeführt wurde, präsentierte die Marke ŠKODA eine kompakte Stufenhecklimousine, die speziell für internationale Wachstumsmärkte wie China und Russland sowie preissensible Kundensegmente in Europa angepasst wurde. Der Citigo als Viertürer ergänzt – wie der up! bei der Marke Volkswagen – das Angebot im wachsenden Kleinwagensegment.

Die spanische Marke SEAT erneuerte – ebenfalls auf dem MQB basierend – den Leon, der im Segment der kompakten und alltagstauglichen Kurzhecklimousinen durch sein ausgeprägt sportliches Erscheinungsbild besticht. Als Schwestermodell des ŠKODA Rapid wird der Toledo für SEAT neue Marktsegmente erobern. Bedeutsam waren auch die Produktaufwertung der volumenstarken Ibiza-Produktfamilie sowie die Einführung der viertürigen Variante des Kleinwagens Mii.

Die neue Konzernmarke Porsche unterstrich mit ihren Modellneuheiten ihre Spitzenstellung im weltweiten Premium- und Sportsegment. Besonders wichtig war die Erneuerung der Markenikone 911 Carrera. Die ebenfalls erneuerten Mittelmotor-Roadster Porsche Boxster und Porsche Boxster S präsentierten sich in der dritten Generation mit verbesserten Maßen und einer deutlichen Gewichts- und Verbrauchsreduktion. Mit den GTS-Versionen des Panamera und des Cayenne ergänzte Porsche sein Angebot in diesen beiden Baureihen um besonders sportliche Derivate.

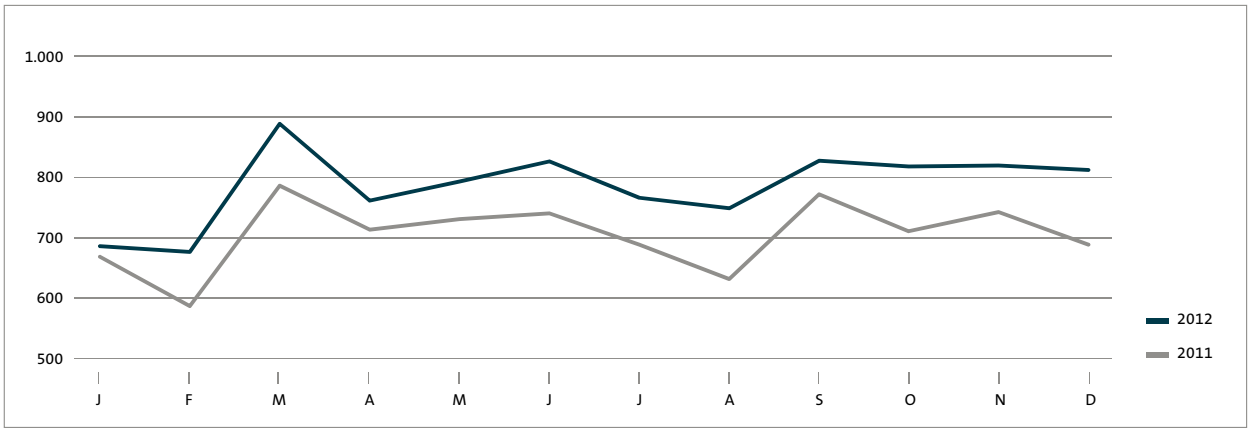
Auch die Luxusmarken des Konzerns führten im Berichtsjahr faszinierende neue Modelle und Derivate in den Markt ein. Bei Bentley debütierten die mit dem V8-Motor ausgestatteten Varianten des Continental GT und des Continental GTC sowie der mit einem W12 Aggregat ausgestattete Continental GT Speed. Lamborghini präsentierte den erfolgreichsten Supersportwagen seiner Geschichte, den Gallardo LP 560-4 als Coupé und Spyder in einem neuen, noch ausgeprägteren Design. Bugatti bestätigte seine Ausnahmestellung mit dem Veyron Grand Sport Vitesse, dem mit einer Spitzengeschwindigkeit von 431 km/h schnellsten Roadster aller Zeiten.

Volkswagen Nutzfahrzeuge stellte mit dem Caddy Edition 30 und dem Multivan Edition 25 zwei neue Sondermodelle vor und bestätigte damit seine jahrzehntelange Produktführerschaft im Bereich leichter Nutzfahrzeuge. Der California Edition Beach stärkte die Präsenz der Marke im Wohnmobilgeschäft. Mit dem Crafter Kastenwagen BlueTDI wurde ein weiteres verbrauchsschonendes Nutzfahrzeug eingeführt.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden die ersten Lkw der Marke Scania zugelassen, deren Motoren die neue Euro-6-Abgasnorm erfüllen.

MAN führte mit dem NEOPLAN Jetliner einen neuen Premium-Bus in den Markt ein, der als Linien- und auch als Reisebus überzeugt.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN
in Tsd. Fahrzeuge



AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im Jahr 2012 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 9.275.909 Fahrzeuge an Kunden aus. Das entspricht einem Anstieg um 1.010.643 beziehungsweise 12,2 % gegenüber dem Vorjahr. Die Grafik auf dieser Seite zeigt, dass die Auslieferungszahlen in allen zwölf Monaten des Berichtsjahres höher waren als in den jeweiligen Vorjahresmonaten. Im Folgenden gehen wir separat auf die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf die Auslieferungen von Lkw und Bussen ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

	2012	2011	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	9.074.283	8.160.408	+11,2
Lkw und Busse	201.626	104.858	+92,3
Gesamt	**9.275.909**	**8.265.266**	**+12,2**

* Die Auslieferungen von 2011 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

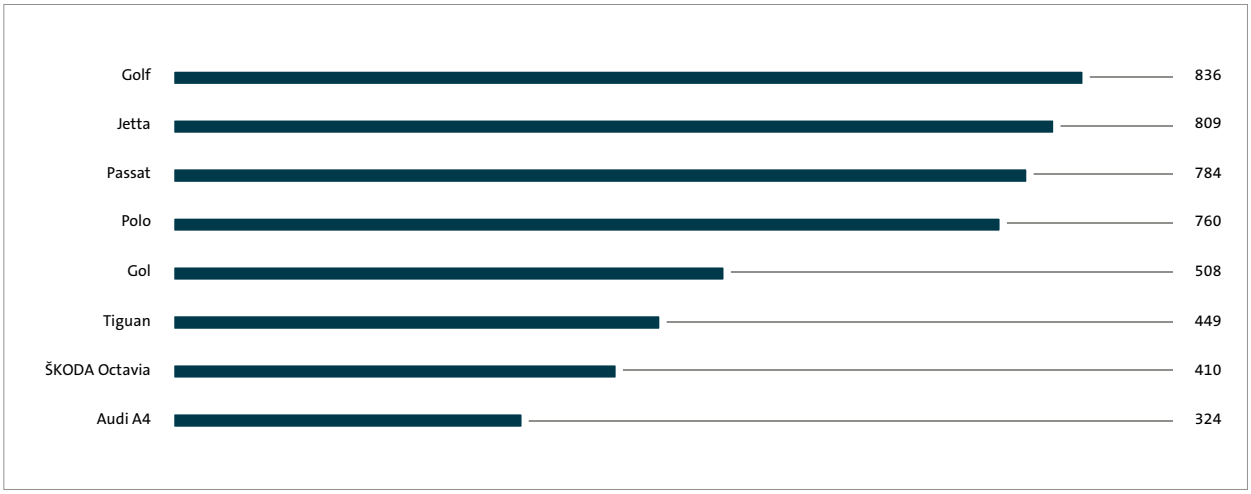
AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN

Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören aktuell die Region Westeuropa sowie die Länder China, Brasilien, USA, Russland, Argentinien und Mexiko. Mit seinem umfangreichen Angebot an attraktiven und umweltfreundlichen Fahrzeugen konnte der Konzern seine gute Wettbewerbsposition auch im Berichtsjahr weiter steigern. In wichtigen Kernmärkten haben wir unsere Marktanteile ausgebaut und weltweit erneut einen erfreulichen Nachfragezuwachs verzeichnet.

Im Jahr 2012 lieferte der Volkswagen Konzern 9.074.283 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus; darin enthalten sind seit dem 1. August 2012 auch die Fahrzeuge der Marke Porsche. Der Rekordwert aus dem Vorjahr wurde um 11,2 % übertroffen. Mit Ausnahme der Marken SEAT – die besonders unter den schwierigen Marktbedingungen in Westeuropa litt – und Bugatti konnten alle Konzernmarken die Verkaufszahlen des Vorjahres übertreffen. Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge erzielten jeweils Bestwerte bei den Auslieferungszahlen. Erfreuliche Wachstumsraten erreichten auch Bentley und Lamborghini. Auf nahezu allen Märkten außerhalb Westeuropas war die Nachfrage nach Modellen des Volkswagen Konzerns höher als im Vorjahr. Die Tabelle auf Seite 161 vermittelt einen Überblick über die Auslieferungen an Kunden in den verschiedenen Märkten sowie über die jeweiligen Pkw-Marktanteile des Volkswagen Konzerns. In den folgenden Abschnitten beschreiben wir die Entwicklung der Nachfrage nach Konzernmodellen in den einzelnen Märkten.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2012 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLE

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Die rückläufige Entwicklung der Gesamtmärkte in Westeuropa führte dazu, dass unsere Auslieferungen an Kunden 2012 in dieser Region das Vorjahresniveau nicht erreichten. Mit Ausnahme von Deutschland und Großbritannien lagen die Verkäufe an Kunden auf allen wesentlichen Märkten dieser Region unter den Vorjahreswerten. Bezogen auf das gesamte Auslieferungsvolumen des Konzerns belief sich der Anteil der in Westeuropa verkauften Fahrzeuge auf 33,3 (38,4) %. Mit Ausnahme von SEAT haben alle Volumenmarken mehr Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr. Die Modelle Tiguan, Audi A6, ŠKODA Roomster, ŠKODA Yeti, SEAT Alhambra, Amarok und Crafter verzeichneten Zuwachsraten. Die neuen Modelle up!, Beetle, Golf Cabriolet, Audi Q3, ŠKODA Citigo und SEAT Mii wurden ebenfalls verstärkt nachgefragt. In Westeuropa erhöhte sich der Marktanteil des Volkswagen Konzerns am Pkw-Gesamtmarkt auf 24,4 (23,0) %.

Die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns in Zentral- und Osteuropa übertrafen den Vorjahreswert um 17,6 %. In Russland (+38,8 %) und in der Ukraine (+29,6 %) erreichten wir die höchsten Zuwachsraten. Die Modelle Polo Sedan, Tiguan, Passat, CC, Touareg, der A3, der A6 und der Q7 der Marke Audi, der ŠKODA Octavia sowie sämtliche Modelle der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wurden in Zentral- und Osteuropa stärker nachgefragt als im Vorjahr. Großer Beliebtheit erfreuten sich auch die neuen Modelle Jetta, Audi Q3 und ŠKODA Citigo.

Auf dem südafrikanischen Markt steigerte der Volkswagen Konzern die Zahl seiner Auslieferungen um 10,0 %. Besonders begehrt waren unsere Einstiegsmodelle. Der Marktanteil des Konzerns von 22,7 % blieb unverändert.

Die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen stieg auf den Märkten in der Region Nahost im Vergleich zum Vorjahr um 17,6 %.

Auslieferungen in Deutschland

Auf dem deutschen Markt stiegen die Auslieferungen an Kunden des Konzerns im Geschäftsjahr 2012 um 1,9 %. Das Volumen des Pkw-Gesamtmarktes sank hingegen um 2,9 %. Die höchsten Zuwachsraten verzeichneten die Modelle Tiguan, CC, Touareg, Audi A1, Audi A6, ŠKODA Roomster, ŠKODA Yeti, SEAT Ibiza, SEAT Leon und der Crafter. Die neuen Modelle up!, Beetle, Golf Cabriolet, Audi Q3, ŠKODA Citigo und SEAT Mii erfreuten sich ebenfalls einer hohen Nachfrage. Am Ende des Jahres 2012 standen acht Konzernmodelle in der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes an der Spitze ihres jeweiligen Segments: up!, Polo, Golf, Passat, Touran, Tiguan, Audi A6/A7 und Caddy. Der Golf führte weiterhin unangefochten die Liste der in Deutschland am häufigsten zugelassenen Pkw an. Den Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Deutschland haben wir im Berichtsjahr auf 37,7 (35,9) % erhöht und damit unsere Marktführerschaft weiter ausgebaut.

Auslieferungen in Nordamerika

Die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen auf dem US-amerikanischen Markt stieg im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr um 34,2 %. Damit wurde die positive Entwicklung des Gesamtmarktes (+13,4 %) noch übertroffen. Die größten Steigerungsraten wiesen die Modelle Golf, Tiguan, Passat, Audi Q5, Audi A6 und Audi Q7 auf. In Kanada verzeichneten wir im Vergleich zum Jahr 2011 einen Zuwachs um 15,7 %. Die Nachfrage nach den Modellen Passat, Touareg, Audi A4, Audi Q5 und Audi A7 entwickelte sich hier erfreulich. Die Verkäufe des Konzerns auf dem mexikanischen Markt stiegen gegenüber dem Vorjahreswert um 7,8 %. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Voyage, Beetle, Passat, Audi A1 und SEAT Ibiza.

Auslieferungen in Südamerika

Im Berichtsjahr erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen des Volkswagen Konzerns in der Region Südamerika um 8,2 %. Nach einem leicht rückläufigen Jahr 2011 entwickelten sich unsere Verkaufszahlen auf dem brasilianischen Markt positiv (+10,7 %). Neben der Markteinführung der neuen Generation des Gol und des Voyage war dies auch auf eine befristete Steuersenkung für Neufahrzeuge zurückzuführen. Der Fox erfreute sich ebenfalls großer Beliebtheit. Die Verkaufszahlen des Amarok verdoppelten sich nahezu.

In Argentinien ging die Nachfrage nach Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns um 5,1 % zurück. Die Modelle Fox, Audi A3 und Saveiro wurden im Vergleich zum Vorjahr jedoch stärker nachgefragt. Mit einem Marktanteil von 25,0 (25,1) % konnte der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft halten.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN[1]

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG	PKW-MARKTANTEIL (%)	
	2012	2011	(%)	2012	2011
Europa/Übrige Märkte	**4.053.038**	**3.990.679**	**+1,6**		
Westeuropa	**3.023.366**	**3.130.072**	**−3,4**	**24,4**	**23,0**
davon: Deutschland	1.175.514	1.153.070	+1,9	37,7	35,9
Großbritannien	434.798	408.869	+6,3	19,8	19,3
Frankreich	279.127	299.330	−6,7	14,2	12,8
Italien	196.964	244.953	−19,6	13,2	13,1
Spanien	175.810	212.549	−17,3	24,0	24,7
Zentral- und Osteuropa	**644.347**	**547.779**	**+17,6**	**15,4**	**13,9**
davon: Russland	317.735	228.977	+38,8	11,1	8,9
Tschechische Republik	85.347	82.874	+3,0	46,3	45,4
Polen	74.569	73.391	+1,6	25,4	24,8
Übrige Märkte	**385.325**	**312.828**	**+23,2**		
davon: Türkei	123.811	107.913	+14,7	17,6	13,7
Südafrika	109.396	99.427	+10,0	22,7	22,7
Nordamerika[2]	**841.540**	**666.827**	**+26,2**	**4,9**	**4,3**
davon: USA	596.078	444.187	+34,2	4,1	3,5
Mexiko	164.890	153.023	+7,8	16,7	16,9
Kanada	80.572	69.617	+15,7	4,8	4,4
Südamerika	**1.010.112**	**933.133**	**+8,2**	**19,6**	**18,9**
davon: Brasilien	780.195	704.726	+10,7	23,0	22,3
Argentinien	169.043	178.170	−5,1	25,0	25,1
Asien-Pazifik	**3.169.593**	**2.569.769**	**+23,3**	**12,2**	**11,3**
davon: China	2.812.051	2.258.614	+24,5	20,8	18,2
Indien	114.084	111.689	+2,1	4,5	4,9
Japan	82.078	71.729	+14,4	1,8	2,0
Weltweit	**9.074.283**	**8.160.408**	**+11,2**	**12,8**	**12,3**
Volkswagen Pkw	5.738.449	5.091.035	+12,7		
Audi	1.455.123	1.302.659	+11,7		
ŠKODA	939.202	879.184	+6,8		
SEAT	321.002	350.009	−8,3		
Bentley	8.510	7.003	+21,5		
Lamborghini	2.083	1.602	+30,0		
Porsche	59.513	–	–		
Volkswagen Nutzfahrzeuge	550.370	528.878	+4,1		
Bugatti	31	38	−18,4		

1 Die Auslieferungen und Marktanteile von 2011 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Die Auslieferungen der Marke Porsche sind ab dem 1. August 2012 enthalten.

2 Die Gesamtmärkte in den USA, Mexiko und Kanada enthalten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik steigerte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr seine Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr um 23,3 % und entwickelte sich damit besser als der Pkw-Gesamtmarkt (+ 13,3 %). Wachstumsträger der Region war erneut der chinesische Markt, auf dem die Nachfrage nach Fahrzeugen des Konzerns um 24,5 % stieg. Nahezu alle Modelle trugen zu diesem positiven Ergebnis bei. Mit einem Marktanteil von 20,8 (18,2) % haben wir unsere Marktführerschaft in China ausgebaut.

Die Auslieferungen auf dem indischen Markt stiegen um 2,1 %. Die höchsten Zuwachsraten verzeichneten die Modelle Passat, Audi A4, Audi A6 und ŠKODA Rapid.

In Japan übertrafen unsere Verkaufszahlen den Vorjahreswert um 14,4 %. Die Modelle Beetle, Passat und Audi A6 waren besonders gefragt.

Auf den übrigen Märkten der Region Asien-Pazifik entwickelten sich unsere Auslieferungen an Kunden unvermindert positiv.

AUSLIEFERUNGEN VON LKW UND BUSSEN

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2012 weltweit 201.626 Lkw und Busse an Kunden aus, auf Lkw entfielen davon 180.055 Einheiten. Im Vorjahresvergleich ist zu berücksichtigen, dass die Verkaufszahlen der Marke MAN für den Zeitraum ab dem 9. November 2011 enthalten sind. Die Marke Scania verzeichnete gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang der Auslieferungen um 15,9 % auf 67.401 Einheiten.

Die Nachfrage nach Lkw und Bussen des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 68.557 Einheiten, von denen 64.544 auf Lkw entfielen. Der westeuropäische Markt ist weiterhin durch die anhaltende Schuldenkrise und die damit verbundene Unsicherheit geprägt.

In Zentral- und Osteuropa lieferten wir 27.502 Fahrzeuge aus, darunter 26.887 Lkw. In Russland wirkte sich die positive Entwicklung in den relevanten Wirtschaftssektoren, wie die Bauindustrie und der Konsumgütermarkt, weiterhin positiv auf die Entwicklung des Marktes und damit auf unsere Konzernmarken aus. Allerdings verlangsamte sich in der zweiten Jahreshälfte die Wachstumsdynamik aufgrund der Einführung einer Recyclinggebühr für alle Fahrzeuge.

In den Übrigen Märkten verkauften wir 21.052 Fahrzeuge; auf Lkw entfielen davon 18.626 Einheiten.

Auf den nordamerikanischen Märkten lieferten wir im Berichtsjahr 410 Lkw und 1.381 Busse aus.

Der Volkswagen Konzern verkaufte in Südamerika 71.750 Fahrzeuge, von denen 60.294 auf Lkw entfielen. Auf dem brasilianischen Markt lieferten wir 51.137 Lkw und 8.833 Busse an Kunden aus. Die Einführung der Abgasnorm Euro 5 wirkte sich abschwächend aus.

In der Region Asien-Pazifik beliefen sich die Verkäufe an Kunden auf 10.974 Einheiten, darunter 9.294 Lkw. Auf dem chinesischen Markt lieferte der Konzern 2.983 Lkw und 196 Busse aus.

AUSLIEFERUNGEN VON LKW UND BUSSEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN*

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2012	2011	(%)
Europa/Übrige Märkte	**117.111**	**67.526**	**+ 73,4**
Westeuropa	68.557	38.073	+ 80,1
Zentral- und Osteuropa	27.502	15.194	+ 81,0
Übrige Märkte	21.052	14.259	+ 47,6
Nordamerika	**1.791**	**813**	**x**
Südamerika	**71.750**	**29.709**	**x**
davon: Brasilien	59.970	23.497	x
Asien-Pazifik	**10.974**	**6.810**	**+ 61,1**
davon: China	3.179	1.672	+ 90,1
Weltweit	**201.626**	**104.858**	**+ 92,3**
Scania	67.401	80.108	– 15,9
MAN	134.225	24.750	x

* Die Auslieferungen der Marke MAN sind ab dem 9. November 2011 enthalten.

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Aufträge im Segment Power Engineering sind im Regelfall Teil größerer Investitionsprojekte, für die Lieferzeiten von knapp einem Jahr bis hin zu mehreren Jahren und Teillieferungen nach Baufortschritt typisch sind. Die Umsatzerlöse aus dem Neubaugeschäft folgen daher der Entwicklung der Auftragseingänge mit entsprechendem zeitlichen Versatz.

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren Engines & Marine Systems und Turbomachinery, die etwa dreiviertel des gesamten Umsatzvolumens erzielten.

AUFTRAGSLAGE IM SEGMENT PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE IN WESTEUROPA

Bedingt durch rückläufige Märkte (einschließlich Deutschland) blieb die Nachfrage nach Konzernmodellen in Westeuropa im Berichtsjahr unter dem Niveau von 2011. Diese Entwicklung spiegelte sich auch in den Auftragseingängen für Westeuropa insgesamt wider, die um 6,6 % zurückgingen. In Westeuropa ohne Deutschland lagen die Auftragseingänge 6,7 % unter Vorjahr.

Die Auftragsbilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2012 sah wie folgt aus: Inländischer Auftragsbestand 234.200 Fahrzeuge sowie 261.000 vorliegende Bestellungen aus dem westeuropäischen Ausland. Der Auftragsbestand war infolge der Auswirkungen der Staatsschuldenkrise, der schwachen Konjunktur, der steigenden Arbeitslosigkeit und der damit einhergehenden Verunsicherung der Marktteilnehmer um 20,6 % niedriger als am Vorjahresstichtag.

AUFTRAGSEINGANG IM SEGMENT LKW UND BUSSE

Im Geschäftsjahr 2012 wurden die Auftragseingänge für Lkw und Busse vom schwierigen Branchenumfeld beeinflusst. Insbesondere in unseren Hauptabsatzmärkten wie Westeuropa und Südamerika wirkte sich dies auf unsere Auftragseingänge aus. Insgesamt verzeichneten wir im Berichtsjahr einen Auftragseingang von 206.445 Fahrzeugen.

AUFTRAGSEINGANG IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Das Geschäft im Segment Power Engineering wird langfristig vom makroökonomischen Umfeld bestimmt. Dabei führen einzelne Großaufträge zu Schwankungen im Auftragseingang, die im Jahresverlauf nicht mit diesen langfristigen Entwicklungen korrelieren.

Im Geschäftsjahr 2012 beliefen sich die Auftragseingänge im Segment Power Engineering auf 4.016 Mio. €. Engines & Marine Systems und Turbomachinery generierten die höchsten Auftragseingänge.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES KONZERNS

Die Produkte und Services von Volkswagen Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2012 bei den Kunden sehr beliebt. Im Finanzierungs-, Leasing- und Service/Versicherungsgeschäft wurden weltweit 3,8 Mio. neue Verträge abgeschlossen; das entspricht einem Anstieg um 21,0 % gegenüber dem Vorjahr. Am Jahresende 2012 betrug der Gesamtvertragsbestand 9,6 Mio. und übertraf damit den Wert des Vorjahresstichtags um 16,9 %. Der Vertragsbestand im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing nahm um 14,5 % auf 6,4 Mio. zu, im Bereich Service/Versicherungen stieg er um 21,9 %. Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen belief sich der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den weltweiten Auslieferungen des Konzerns auf 27,5 (36,3) %. Der Rückgang resultierte aus der Einbeziehung des chinesischen Marktes seit Anfang des Jahres 2012. In China liegt der Anteil der verleasten oder finanzierten Fahrzeuge deutlich unter dem Durchschnitt anderer Automobilmärkte.

Die Zahl der Neuverträge in Europa stieg auf 2,6 (2,3) Mio., am 31. Dezember 2012 lag der Vertragsbestand bei 7,0 (6,2) Mio. Im Kundenfinanzierungs- und Leasingbereich lag die Anzahl der Kontrakte am Ende des Berichtsjahres mit 4,0 (3,7) Mio. über dem Vorjahreswert. Der Anteil der in dieser Region geleasten oder finanzierten Fahrzeuge stieg auf 41,9 (36,8) %.

Im Geschäftsjahr 2012 war Deutschland ein Stabilitätsfaktor und Wachstumstreiber im Euroraum. Das Automobil- und Finanzdienstleistungsgeschäft des Volkswagen Konzerns hat sich auch hier positiv entwickelt. Der Vertragsbestand bei Neu- und Gebrauchtwagen konnte im Bereich Finanzierung und Leasing um 5,3 % auf 2,4 Mio. gesteigert werden. Die Penetrationsrate stieg auf 53,1 (50,3) %. Mehr als jedes zweite Fahrzeug aus dem Volkswagen Konzern in Deutschland wird durch Volkswagen Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast.

Insgesamt wurden in Nordamerika 661 Tsd. neue Verträge abgeschlossen; der Vorjahreswert wurde damit um 32,4 % übertroffen. Der Vertragsbestand war mit 1,5 Mio. Kontrakten um 18,4 % höher als Ende 2011. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing nahm der Bestand im Vergleich zum Vorjahr um 12,6 % auf 1,3 (1,1) Mio. Verträge zu. In Nordamerika wurden 54,4 (51,2) % der ausgelieferten Fahrzeuge geleast oder finanziert.

Der Vertragsbestand in Südamerika war im Berichtsjahr mit 697 Tsd. Kontrakten um 15,3 % höher als im Vorjahr. Die Verträge entfielen fast ausschließlich auf den Bereich Kundenfinanzierung/Leasing. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge belief sich in dieser Region auf 27,8 (25,1) %.

In Asien-Pazifik wurden insgesamt 226 Tsd. neue Verträge abgeschlossen; gegenüber dem Vorjahreswert hat sich die Anzahl mehr als verdreifacht. Der Vertragsbestand verdoppelte sich und stieg auf 464 Tsd. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing verdreifachte sich der Bestand nahezu und stieg auf 371 Tsd. Verträge an. Im Geschäftsjahr 2012 wurden in der Region Asien-Pazifik 6,5 (30,6) % der ausgelieferten Fahrzeuge verleast oder finanziert. Der Rückgang ist auf die Einbeziehung des chinesischen Marktes zurückzuführen.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Geschäftsjahr 2012 setzte der Volkswagen Konzern einschließlich der Joint Ventures in China weltweit 9.344.559 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab; gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg um 11,8 %. Getrieben von der hohen Nachfrage nach Konzernmodellen in China, den USA und Russland erhöhte sich der Absatz im Ausland gegenüber dem Vorjahr um 13,8 %. Im Inland lag der Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. Die Inlandsquote belief sich, gemessen am Gesamtabsatz des Konzerns, auf 12,9 (14,5) %.

Mit 870.474 weltweit abgesetzten Einheiten und einem Anteil von 9,3 % am Konzernabsatz war der Golf auch im Jahr 2012 unser Hauptvolumenträger. Deutliche Zuwächse verzeichneten die Modelle Passat aus US-amerikanischer Fertigung, Tiguan, Fox, Audi Q3, Audi Q5, Audi A6, ŠKODA Rapid und Amarok sowie die neuen Modelle Beetle, up!, Audi A1 Sportback, ŠKODA Citigo und SEAT Mii. Darüber hinaus waren die in China angebotenen Versionen der Modelle Passat, Jetta und Santana sehr beliebt.

PRODUKTION

Der Volkswagen Konzern produzierte im Berichtsjahr 2012 weltweit 9.255.384 Fahrzeuge. Das entspricht einem Anstieg von 9,0 % gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund der positiven Entwicklung in China weiteten unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen ihr Produktionsvolumen um 20,0 % aus. Unsere Produktionsstätten in der Slowakei, in den USA, in Mexiko und in Russland erhöhten ihre Fertigungszahlen ebenfalls deutlich. Gemessen an der Gesamtproduktion des Konzerns belief sich der Anteil der im Inland produzierten Fahrzeuge auf 25,1 (27,8) %. Weltweit fertigten unsere Werke im Berichtsjahr arbeitstäglich durchschnittlich 37.749 Fahrzeuge (+ 9,6 %). Nicht in diesen Produktionszahlen enthalten sind die in den Daimler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde gefertigten Modelle des am Markt sehr erfolgreichen Crafter und des in Kooperation mit Chrysler in Nordamerika gebauten Routan.

LAGERBESTÄNDE

Die anhaltend positive Nachfrageentwicklung auf den weltweiten Automobilmärkten führte dazu, dass wir unser Produktionsvolumen im Berichtsjahr nochmals deutlich gesteigert haben. Aufgrund eines stringenten Managements im Working Capital war der Lageraufbau bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie bei den unfertigen Erzeugnissen im Wesentlichen auf die Vollkonsolidierung von Porsche zurückzuführen. Die weltweiten Fahrzeugbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen zum 31. Dezember 2012 über denen des Vorjahres.

MITARBEITERZAHL

Im Geschäftsjahr 2012 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 533.469 Mitarbeiter (+ 17,5 %). Im Inland standen 2012 im Durchschnitt 237.080 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft erhöhte sich bedingt durch die Integration von Porsche leicht auf 44,4 (43,1) %. Am Bilanzstichtag 2012 lag die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern bei 525.245 (+ 8,9 %). Darüber hinaus befanden sich 7.804 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit; 16.714 junge Menschen (+ 11,3 %) standen in einem Ausbildungsverhältnis. Die Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 549.763 Personen (+ 9,5 %). Dieser Anstieg ist neben der Ausweitung des Produktionsvolumens im Ausland vor allem auf die im Berichtsjahr erfolgten Vollkonsolidierungen von Porsche und des Motorradherstellers Ducati zurückzuführen. Im Inland waren 249.470 Mitarbeiter beschäftigt (+ 10,9 %), im Ausland 300.293 (+ 8,4 %).

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt den Verlauf des Berichtsjahres positiv. In einem zunehmend herausfordernden Marktumfeld ist es dem Volkswagen Konzern gelungen, die für das Jahr 2012 prognostizierten Werte für Auslieferungen, Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis teilweise deutlich zu übertreffen und so seine Marktposition weiter zu stärken. Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile lag aufgrund des starken Umsatzwachstums trotz höherer Sachinvestitionen auf dem erwarteten Niveau. Mit 9,3 Mio. verkauften Fahrzeugen haben wir den Auslieferungsrekord aus dem Vorjahr um 12,2 % übertroffen. Die höchsten absoluten Zuwächse verzeichneten wir in China, den USA, Brasilien, Russland und Deutschland. Da unsere Verkäufe an Kunden stärker wuchsen als die Gesamtmärkte, konnten wir unseren weltweiten Pkw-Marktanteil weiter steigern.

Diese positive Entwicklung ist vor allem auf unsere attraktive und umweltfreundliche Modellpalette zurückzuführen, mit der wir weltweit die Kunden überzeugen. Darüber hinaus tragen unsere hohen Ansprüche an Qualität und Effizienz dazu bei, die finanziellen Ziele zu erreichen oder sogar zu übertreffen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die für das Berichtsjahr angestrebten Ziele und deren Erreichung. Im Kapitel Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage finden Sie ab Seite 174 detaillierte Informationen zu den finanziellen Kennzahlen.

SOLL-IST-VERGLEICH

Kennzahl	Prognose für 2012	Ist 2012
Auslieferungen	> 8,3 Mio.	9,3 Mio.
Pkw-Marktanteil weltweit	> 12,3 %	12,8 %
Umsatzerlöse	> 159,3 Mrd. €	192,7 Mrd. €
Operatives Ergebnis	~ 11,3 Mrd. €	11,5 Mrd. €
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile	rund 6 %	5,9 %

Aktie und Anleihen
Erfolgreiches Börsenjahr für die Volkswagen AG

Die Kursentwicklung der Stamm- und der Vorzugsaktien war im Berichtsjahr 2012 deutlich positiv. Für die Aktionäre der Volkswagen AG war das Börsenjahr allerdings aufgrund der europäischen Schuldenkrise auch durch eine hohe Volatilität gekennzeichnet. Durch die erfolgreiche Begebung einer Pflichtwandelanleihe in Höhe von 2,5 Mrd. € hat Volkswagen seine Liquiditäts- und Kapitalbasis weiter gestärkt.

AKTIENMÄRKTE

Das Jahr 2012 war von der Schuldenkrise in Europa, den Wahlen in den USA und dem Regierungswechsel in China geprägt. Das Geschäftsjahr startete an den Kapitalmärkten deutlich besser als es der Schluss des Jahres 2011 erwarten ließ. Die Befürchtungen, dass sich die Krise in Griechenland auf weitere Mitglieder der europäischen Währungsunion ausbreiten würde, konnten durch die Verhandlungen zum zweiten Rettungspaket für Griechenland abgemildert werden. Die Bereitstellung von zusätzlicher Liquidität durch die Europäische Zentralbank (EZB) sowie positive Konjunkturindikatoren und optimistische Unternehmensprognosen ließen die Kurse an den weltweiten Finanzmärkten steigen.

Im zweiten Quartal wirkten sich Anzeichen einer Verschärfung der Schuldenkrise in Europa belastend auf die Märkte aus. Vorsichtigere Prognosen für das Wirtschaftswachstum in China sowie die Ungewissheit über die zukünftige Zusammensetzung der Regierung in Griechenland drückten den DAX vorübergehend auf einen Jahrestiefststand von unter 6.000 Punkten. Nach der Ausweitung des europäischen Rettungsschirms und der Einigung der EU-Staaten über den europäischen Fiskalpakt Mitte Juni hellte sich die Stimmung an den Märkten wieder auf.

Mit der Verabschiedung des Rettungspakets für Spaniens Banken und dem Absenken der Leitzinsen durch die EZB auf den niedrigsten Stand ihrer Geschichte wurde zu Beginn der zweiten Jahreshälfte eine Aufholjagd des DAX eingeläutet. Darüber hinaus förderten über den Erwartungen liegende volkswirtschaftliche Daten aus China und den USA sowie positive Halbjahresergebnisse der Unternehmen diese Entwicklung. Die Ratifizierung des Europäischen Stabilitätsmechanismus und der Beschluss zum unbegrenzten Aufkauf von Staatsanleihen durch die EZB hoben den DAX am Ende des dritten Quartals auf einen zwischenzeitlichen Jahreshöchststand von über 7.400 Punkten.

Im Schlussquartal dämpfte die Unsicherheit über eine nachhaltige Lösung der Probleme in Griechenland und den weiteren Peripherieländern der Eurozone zunächst den Aufwärtstrend; dies resultierte in einer vorwiegend seitlichen Bewegung des deutschen Leitindex. Insbesondere die Zweifel an der Reformfähigkeit der Eurozone verhinderten einen weiteren Anstieg des DAX und führten zu teilweise sprunghaften Kursausschlägen. Darüber hinaus beeinflussten die Wahlen und die zum Jahreswechsel drohenden automatischen Haushaltssperren und Steuererhöhungen (die sogenannte Fiskalklippe) in den USA das vierte Quartal. Der reibungslose Wechsel in der politischen Führung Chinas stützte die Börsen hingegen. Hoffnung auf ein baldiges Ende des US-Haushaltsstreits ließen den deutschen Leitindex in den letzten Handelswochen schließlich auf neue Jahreshöchststände steigen.

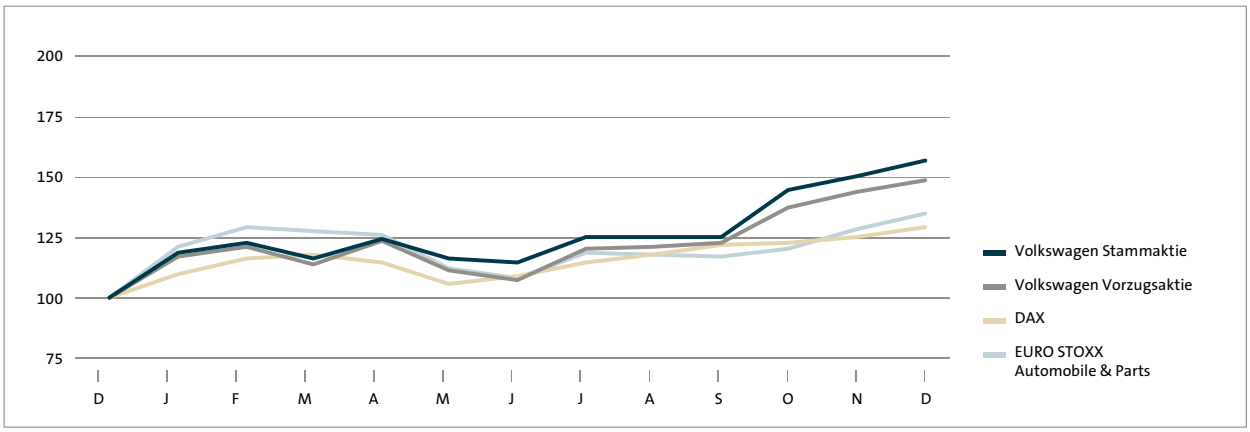
Am Jahresende 2012 lag der DAX mit 7.612 Punkten deutlich über dem Vorjahreswert (+29,1 %). Der EURO STOXX Automobile & Parts schloss Ende 2012 bei 338 Punkten und damit 35,3 % höher als am Ende des Vorjahres.

KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

Die Stamm- und die Vorzugsaktie der Volkswagen AG verzeichneten im Jahresverlauf trotz volatiler Entwicklungen insgesamt deutlich positive Kursverläufe. Dabei übertrafen die Papiere nicht nur den Vorjahreswert, sondern entwickelten sich auch besser als der Gesamtmarkt und der Sektor.

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2011 BIS DEZEMBER 2012

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2011 = 100



Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie partizipierten im ersten Quartal 2012 am Aufschwung der Aktienmärkte und legten zunächst deutlich zu. Von Anfang Februar bis Mitte März bewegten sich die Kurse dann unter kräftigen Schwankungen seitwärts. Nach Bekanntgabe des Ergebnisses des Geschäftsjahres 2011, das den Erwartungen des Marktes weitgehend entsprach, gaben die Kurse beider Aktiengattungen kurzzeitig nach, bevor es für einige Tage wieder leicht aufwärts ging. Meldungen über eine schwächer werdende Nachfrage auf dem chinesischen Pkw-Markt, der schwelende Atomstreit mit dem Iran und der damit verbundene Ölpreisanstieg verunsicherten jedoch die Anleger, sodass die Kurse der Titel der Automobilbranche gegen Ende März 2012 nachgaben.

Im zweiten Quartal des Jahres 2012 entwickelten sich beide Volkswagen Aktiengattungen besser als der Gesamtmarkt. Bis Mitte April sanken die Kurse in einem ebenfalls rückläufigen Marktumfeld zunächst leicht. Vor dem Hintergrund der positiv aufgenommenen Unternehmenszahlen zum ersten Quartal 2012 verzeichneten die Volkswagen Aktien bis Anfang Mai einen deutlichen Kursanstieg. Die Kursgewinne gaben sie bis Ende Juni analog zur Entwicklung des Gesamtmarktes jedoch wieder ab.

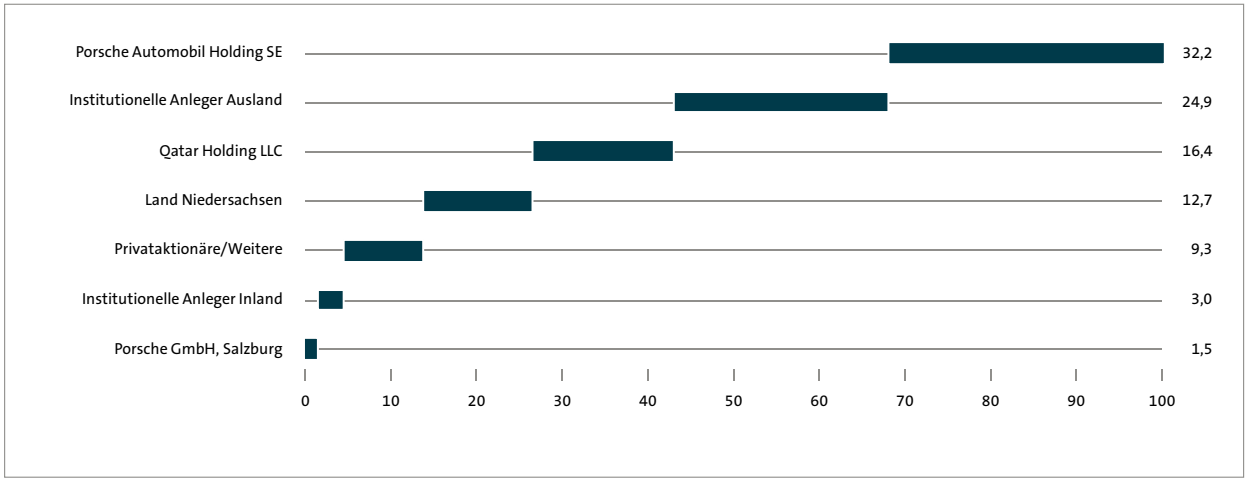
In einem positiven Umfeld legten die Kurse von Vorzugs- und Stammaktie im dritten Quartal deutlich zu. Die Ankündigung, dass der Integrierte Automobilkonzern mit Porsche bereits zum 1. August 2012 umgesetzt wird, unterstützte zusammen mit den Unternehmenszahlen zum ersten Halbjahr 2012 sowie guten monatlichen Vertriebszahlen eine Aufwärtsbewegung, die bis Anfang August anhielt. Die Kurse bewegten sich anschließend unter deutlichen Schwankungen seitwärts. Kursgewinne, die Mitte September neue Jahreshöchstwerte brachten, wurden bis zum Ende des dritten Quartals wieder abgegeben.

Die gute Kursentwicklung der Volkswagen Aktien setzte sich im vierten Quartal unter großen Schwankungen fort. Nach Bekanntgabe der Geschäftsergebnisse für die ersten drei Quartale des Jahres 2012 Ende Oktober kam es zu weiteren Höchstständen. Die Begebung einer Pflichtwandelanleihe Anfang November wirkte sich nur kurzfristig belastend auf die Volkswagen Aktien aus. Im weiteren Verlauf profitierten die Papiere in einem positiven Börsenumfeld insbesondere von guten Vertriebszahlen.

Die Vorzugsaktie der Volkswagen AG erreichte auf Basis der Tagesschlusskurse am 20. Dezember 2012 mit 172,70 € ihren Jahreshöchststand. Am 28. Juni 2012 verzeichnete sie mit 118,00 € den niedrigsten Stand des Berichtsjahres. Zum Jahresende 2012 schloss die Vorzugsaktie bei 172,15 € und damit um 48,7 % über dem Wert des Vorjahres.

Die Volkswagen Stammaktie erreichte am 28. Dezember 2012, dem letzten Handelstag des Jahres, mit 162,75 € den höchsten Schlusskurs und lag damit 57,0 % über dem Wert zum Jahresende 2011. Mit 106,20 € verzeichnete sie am 2. Januar 2012 den niedrigsten Tagesschlusskurs des Jahres.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2012
in Prozent des Gezeichneten Kapitals



DIVIDENDENPOLITIK

Unsere Dividendenpolitik fügt sich in unsere Finanzstrategie ein. Wir verfolgen im Interesse aller Stakeholder eine kontinuierliche Dividendenentwicklung, die unsere Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Dabei berücksichtigt die vorgeschlagene Höhe der Dividende unsere finanzwirtschaftlichen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie 2018.

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen eine im Vergleich zum Vorjahr um 0,50 € beziehungsweise rund 16 % höhere Dividende für Stamm- und Vorzugsaktien vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme für das Geschäftsjahr 2012 insgesamt 1,6 (1,4) Mrd. €. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Ergebnis nach Steuern des Konzerns, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 7,5 (9,1) %. Unter Berücksichtigung der nicht liquiditätswirksamen Erträge, im Wesentlichen aus der aktualisierten Bewertung der Put-/Call-Rechte zum Erwerb der indirekt von der Porsche SE an der Porsche AG gehaltenen Anteile und der Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile zum Einbringungsstichtag, beläuft sich die bereinigte Ausschüttungsquote auf 17,8 (15,7) %. Mittelfristig wird eine Ausschüttungsquote von 30 % angestrebt.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2012, bei 2,2 %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 2,1 %.

Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) auf Seite 189 des vorliegenden Geschäftsberichts.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2012 betrug 46,42 (33,10) €. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 46,48 (33,16) €. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktien.

Bei der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie für das Geschäftsjahr 2012 ist auch der Effekt aus der im November begebenen Pflichtwandelanleihe in Höhe von 2,5 Mrd. € zu berücksichtigen. Gemäß IAS 33.23 sind alle potenziellen Aktien, die sich aus der Wandlung der Pflichtwandelanleihe ergeben können, wie bereits ausgegebene Aktien zu behandeln und bei der Ermittlung des unverwässerten und des verwässerten Ergebnisses je Aktie zu berücksichtigen. Die Anzahl der neu einzubeziehenden Vorzugsaktien basiert dabei auf dem Höchstumtauschverhältnis, das sich aus dem Mindestwandlungspreis von 154,50 € ergibt. Analog IAS 33.19 f. sind diese Aktien auf Basis des gewichteten Durchschnitts zu ermitteln. Da die unverwässerte und die verwässerte Aktienanzahl identisch ist, entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch die Anhangangabe 11 im Volkswagen Konzernabschluss.

WEITERE INFORMATIONEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE
www.volkswagenag.com/ir

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2012

In der Grafik auf Seite 168 ist die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2012 dargestellt. Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.190.995.445,76 €.

Die Stimmrechtsverteilung sah zum Bilanzstichtag wie folgt aus: Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, hielt 50,73 % der Stimmrechte. Zweitgrößter Aktionär war das Land Niedersachsen mit einem Anteil an den Stimmrechten von 20,0 %. Als drittgrößter Aktionär hielt die Qatar Holding LLC 17,0 %; die Porsche GmbH, Salzburg, hatte einen Anteil an den Stimmrechten von 2,37 %. Die restlichen 9,9 % der 295.089.818 Stammaktien entfielen auf weitere Aktionäre.

Die Stimmrechtsmitteilungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz sind unter www.volkswagenag.com/ir veröffentlicht.

PFLICHTWANDELANLEIHE

Volkswagen hat im November 2012 eine Pflichtwandelanleihe zum Bezug von Volkswagen Vorzugsaktien in Höhe von 2,5 Mrd. € erfolgreich platziert. Sie ist mit einer nachrangigen Garantie der Volkswagen AG unterlegt und wurde durch die Volkswagen International Finance N.V. begeben. Das Bezugsrecht bestehender Aktionäre wurde ausgeschlossen. Mit der Begebung der Pflichtwandelanleihe hat Volkswagen seine Kapitalausstattung vor dem Hintergrund des Liquiditätsabflusses für die in der zweiten Jahreshälfte erfolgten Akquisitionen und der Umsetzung des strategischen Wachstums- und Investitionsprogramms weiter gestärkt.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 19. April 2012 fand im Congress Center Hamburg die 52. Ordentliche Hauptversammlung und die 11. Gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre der Volkswagen AG statt. Die Stammaktionäre stimmten bei einer Präsenz von 91,9 % des stimmberechtigten Kapitals für die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011, für die Schaffung eines Genehmigten Kapitals und die entsprechende Satzungsänderung sowie für die Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien.

Mit Ablauf der Hauptversammlung endeten turnusgemäß die Amtszeiten der Herren Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch und Dr. Michael Frenzel im Aufsichtsrat. Die Hauptversammlung wählte Frau Ursula M. Piëch für eine volle Amtszeit als Anteilseignervertreterin in den Aufsichtsrat. Ebenfalls für eine volle Amtszeit wurde Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch in den Aufsichtsrat wiedergewählt. In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats, die im Anschluss an die Hauptversammlung stattfand, wählten die Mitglieder des Aufsichtsrats Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Die Hauptversammlung beschloss zudem, für das Geschäftsjahr 2011 eine Dividende in Höhe von 3,00 € je Stammaktie und 3,06 € je Vorzugsaktie auszuschütten.

Die Vorzugsaktionäre stimmten im Rahmen der Gesonderten Versammlung bei einer Präsenz von 36,5 % der Ermächtigung über die Schaffung eines Genehmigten Kapitals und der entsprechenden Satzungsänderung zu.

Die Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V., Berlin, hatte hinsichtlich der Hauptversammlung vom 23. April 2009 eine Anfechtungsklage bezüglich der Entlastungsbeschlüsse für das Geschäftsjahr 2008 erhoben. Nachdem bereits das Landgericht Hannover diese Klage am 24. Mai 2011 in vollem Umfang abgewiesen hatte, folgte das Oberlandesgericht Celle dieser Auffassung am 25. Januar 2012. Eine Revision gegen diese Entscheidung wurde nicht zugelassen. Die Beschwerde der Klägerin gegen die Nichtzulassung der Revision hat der Bundesgerichtshof am 9. Oktober 2012 abgewiesen.

Im Zusammenhang mit der Hauptversammlung vom 22. April 2010 hatte die Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V., Berlin, eine Auskunftsklage sowie eine Anfechtungsklage hinsichtlich der Entlastungsbeschlüsse für das Geschäftsjahr 2009 erhoben. Am 25. Januar 2011 wies das Landgericht Hannover beide Klagen in vollem Umfang ab. Bezüglich der Auskunftsklage wurde kein Rechtsmittel zugelassen. Die Klägerin legte hinsichtlich der Anfechtungsklage Berufung ein. Diese Berufung wurde am 24. August 2011 durch das Oberlandesgericht Celle ebenfalls vollumfänglich abgewiesen. Eine Revision gegen diese Entscheidung wurde nicht zugelassen. Die Beschwerde der Klägerin gegen die Nichtzulassung der Revision hat der Bundesgerichtshof am 6. März 2012 abgewiesen.

Damit sind die letzten Rechtsstreite aus zurückliegenden Hauptversammlungen rechtskräftig beendet worden.

VOLKSWAGEN IN NACHHALTIGKEITSINDIZES

Volkswagen konnte die guten Ergebnisse des Vorjahres bei der Bewertung durch die Schweizer Vermögensverwaltungsgesellschaft SAM im Auftrag von Dow Jones bestätigen und ist erneut im Automobilsektor des renommierten Dow Jones Sustainability World Index vertreten. Einzelheiten dazu finden Sie im Kapitel Wertsteigernde Faktoren auf der Seite 194 dieses Berichts.

i WEITERE INFORMATIONEN ZUM THEMA NACHHALTIGKEIT
www.volkswagenag.com/nachhaltigkeit

KENNZAHLEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

Dividendenentwicklung		2012	2011	2010	2009	2008
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	295.090	295.090	295.046	295.005	294.920
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	170.143	170.143	170.143	105.238	105.238
Dividende						
je Stammaktie	€	3,50	3,00	2,20	1,60	1,93
je Vorzugsaktie	€	3,56	3,06	2,26	1,66	1,99
Dividendenausschüttung[1]	Mio. €	1.639	1.406	1.034	754	778
auf Stammaktien	Mio. €	1.033	885	649	472	569
auf Vorzugsaktien	Mio. €	606	521	385	282	209

Wertentwicklung der Aktie[2]		2012	2011	2010	2009	2008
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	162,75	103,65	105,90	77,00	250,00
Kursentwicklung	%	+57,0	−2,1	+37,5	−69,2	+60,2
Jahreshöchstwert	€	162,75	136,95	118,50	298,85	945,00
Jahrestiefstwert	€	106,20	84,50	62,30	72,41	148,43
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	172,15	115,75	121,40	65,74	38,02
Kursentwicklung	%	+48,7	−4,7	+84,7	+72,9	−62,0
Jahreshöchstwert	€	172,70	151,00	136,90	81,72	108,30
Jahrestiefstwert	€	118,00	88,54	55,83	30,24	29,30
Beta-Faktor[3]	Faktor	1,26	1,09	0,99	0,87	0,89
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	77,3	50,3	51,9	29,6	77,7
Eigenkapital vor Minderheiten am 31.12.	Mrd. €	77,5	57,5	46,0	35,3	35,0
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	1,00	0,87	1,13	0,84	2,22

Kennzahlen je Aktie		2012	2011	2010	2009	2008
Ergebnis je Stammaktie[4]						
unverwässert	€	46,42	33,10	15,17	2,37	11,92
verwässert	€	46,42	33,10	15,17	2,37	11,88
Operatives Ergebnis[5]	€	24,62	24,23	15,87	4,64	15,91
Cash-flow laufendes Geschäft[5]	€	15,42	18,27	25,46	31,84	27,13
Eigenkapital[6]	€	166,62	123,68	98,84	88,15	87,49
Kurs-Gewinn-Verhältnis						
Stammaktie	Faktor	3,5	3,1	7,0	32,5	21,0
Vorzugsaktie	Faktor	3,7	3,5	8,0	26,9	3,2
Kurs-Cash-flow-Verhältnis[7]	Faktor	10,6	5,7	4,2	2,4	9,2
Dividendenrendite						
Stammaktie	%	2,2	2,9	2,1	2,1	0,8
Vorzugsaktie	%	2,1	2,6	1,9	2,5	5,2

Börsenumsätze[8]		2012	2011	2010	2009	2008
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	3,5	5,1	6,0	23,2	133,7
	Mio. Stück	26,8	46,4	79,2	128,1	554,9
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien	Mrd. €	40,9	44,2	23,5	8,3	9,8
	Mio. Stück	293,3	369,1	305,4	145,0	118,8
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	5,3[9]	4,6[9]	2,9[9]	3,1[9]	8,2

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2008 bis 2011 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2012 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.
2 Xetra-Kurse.
3 Zur Ermittlung siehe Seite 186.
4 Zur Ermittlung siehe Anhangangabe 11 Ergebnis je Aktie.
5 Auf Basis der gewichteten durchschnittlichen Anzahl ausstehender Stamm- und Vorzugsaktien (unverwässert).
6 Auf Basis der gesamten Stamm- und Vorzugsaktien am 31.12. (ohne potenzielle Aktien aus der Pflichtwandelanleihe).
7 Zur Ermittlung wurden die Jahresendkurse der Stammaktien verwendet.
8 Orderbuchumsätze an der elektronischen Handelsplattform Xetra (Deutsche Börse).
9 Zum 23. Dezember 2009 wurde die Stammaktie im DAX durch die Vorzugsaktie ersetzt.

DATEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

Kennungen	Wesentliche Marktindizes Stammaktie	Wesentliche Marktindizes Vorzugsaktie	Handelsplätze
Stammaktie ISIN: DE0007664005 WKN: 766400 Deutsche Börse/Bloomberg: VOW Reuters: VOWG.DE Vorzugsaktie ISIN: DE0007664039 WKN: 766403 Deutsche Börse/Bloomberg: VOW3 Reuters: VOWG_p.DE	CDAX, Prime All Share, Prime Automobile, FTSE Eurotop 100 Index, MSCI Euro, S&P Global 100 Index	DAX, CDAX, EURO STOXX, EURO STOXX 50, EURO STOXX Automobile & Parts, Prime All Share, Prime Automobile, Classic All Share, FTSE Eurotop 100 Index, MSCI Euro, Advanced Sustainability Performance Eurozone Index, DJ Sustainability World Index, FTSE4Good	Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra, London, Luxemburg, New York*, SIX Swiss Exchange

* Gehandelt in Form von „sponsored unlisted American Depositary Receipts“(ADR). Fünf ADR-Papiere entsprechen dabei einer zugrunde liegenden Volkswagen Stamm- oder Vorzugsaktie.

INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN

Das Interesse internationaler Analysten und Investoren an der geschäftlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns war auch im vergangenen Geschäftsjahr ungebrochen. Bei mehr als 650 Roadshows, Konferenzen und Einzelgesprächen an allen wichtigen Finanzplätzen weltweit hat das Investor-Relations-Team umfassend über Strategie, aktuelle Geschäftsentwicklung und Zukunftsaussichten des Volkswagen Konzerns und seiner Marken informiert. Bei vielen dieser Gespräche fand ein direkter Austausch der Kapitalmarktteilnehmer mit den Mitgliedern des Vorstands und des Top-Managements statt.

Das Investor-Relations-Team hat seine Aktivitäten noch internationaler ausgerichtet: Zusätzlich zu den bisherigen Standorten in Wolfsburg, London und Herndon wurde Anfang 2012 ein Investor-Relations-Büro in Peking eingerichtet, um dem stark gestiegenen Interesse der internationalen Kapitalmarktteilnehmer am China-Geschäft des Volkswagen Konzerns sowie der wachsenden Bedeutung der Investoren in der Region gerecht zu werden.

Auf zahlreichen Veranstaltungen hat das Investor-Relations-Team auch die Privataktionäre von Volkswagen über die Entwicklung des Unternehmens informiert und stand in vielen persönlichen Gesprächen Rede und Antwort, unter anderem mit einem eigenen Stand auf der Hauptversammlung. Außerdem hat Investor Relations wie schon in den Vorjahren den Bereich Konzern-Treasury bei seinen umfangreichen Kapitalmarktaktivitäten unterstützt.

Nicht nur im direkten Dialog, sondern auch über das Internet wurden Investoren und Analysten mit aktuellen Nachrichten und Publikationen versorgt. 3,4 Mio. Aufrufe unserer Website, rund 18 % mehr als 2011, belegen die Bedeutung der digitalen Medien als Informationsquelle für Anleger. Daher wurden auch die Jahrespresse- und Investorenkonferenz im März 2012, die Aktionärsversammlungen sowie die Telefonkonferenzen des Volkswagen Konzerns zu den Quartalsergebnissen 2012 live im Internet übertragen.

Sämtliche Präsentationen im Zusammenhang mit den für Investoren relevanten Ereignissen haben wir zudem zeitnah auf unserer Investor-Relations-Website unter www.volkswagenag.com/ir veröffentlicht.

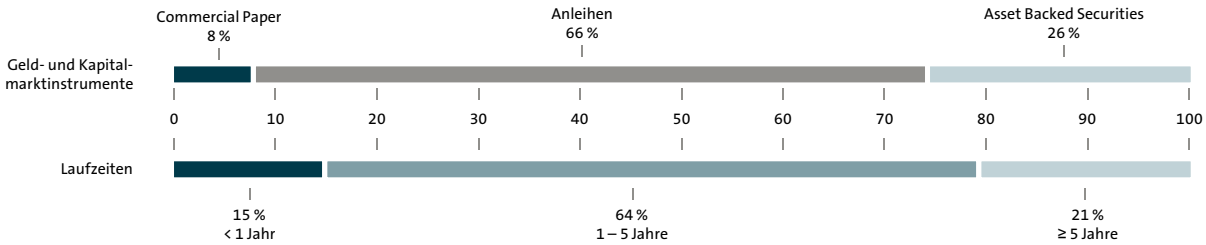
HIGHLIGHTS IM INVESTOR-RELATIONS-KALENDER

Der Konzernvorstand blickte am 12. März 2012 anlässlich der Jahrespresse- und Investorenkonferenz in Wolfsburg auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2011 zurück und gab einen Ausblick für das Unternehmen und die Branche. Eine Woche zuvor, am 5. März, präsentierten Mitglieder des Vorstands der AUDI AG im Audi Forum am Münchener Flughafen den Analysten und Investoren die Geschäftsentwicklung und die Strategie der Premiummarke.

Der 4. Juli 2012 war ein weiterer Höhepunkt im Investor-Relations-Kalender: An diesem Tag kündigten die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE an, den Integrierten Automobilkonzern durch die vollständige Einbringung des Automobilgeschäfts von Porsche in den Volkswagen Konzern voraussichtlich bereits zum 1. August 2012 zu schaffen. Finanzvorstand Hans Dieter Pötsch erläuterte bei einer Telefonkonferenz am darauffolgenden Tag Analysten und Investoren die Details dieser Transaktion sowie die strategische Bedeutung und die Vorteile der beschleunigten Integration des Sportwagenherstellers.

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Stand: 31.12.2012



Auf der „Mondial de l'Automobile" im September 2012 in Paris feierte der neue Golf seinen ersten Messeauftritt. Investoren und Analysten konnten sich von dem Modell und anderen Produktneuheiten des Konzerns bei der Volkswagen Group Night am Vorabend der Messeeröffnung und beim Besuch der Messestände einen Eindruck verschaffen. Zudem informierten Mitglieder des Konzernvorstands und weitere Vertreter des Managements über die aktuelle Entwicklung des Unternehmens.

Ganz im Zeichen des neuen Golf stand auch eine Veranstaltung für Investoren und Analysten Anfang Oktober 2012 auf Sardinien. Der Vorstandsvorsitzende Prof. Dr. Martin Winterkorn präsentierte den Kapitalmarktexperten die strategische Ausrichtung des Konzerns und erläuterte die aktuellen Herausforderungen für die Automobilbranche. Hauptthemen der Präsentation von Hans Dieter Pötsch waren die Bedeutung des neuen Golf für den profitablen Wachstumskurs von Volkswagen sowie die Kosten- und Effizienzvorteile des Modularen Querbaukastens. Anschließend standen beide Vorstandsmitglieder für vertiefende Gespräche und Fragen zur Verfügung. Zahlreiche Teilnehmer nutzten auch die Gelegenheit, sich bei Testfahrten persönlich von den Vorzügen des neuen Modells zu überzeugen. Produktexperten von Volkswagen boten zusätzlich detaillierte Einblicke in die Themen Leichtbau, Aggregate und Design.

Zum Ausklang des Jahres lud das Investor-Relations-Team Investoren nach Wolfsburg ein. Dr. h.c. Leif Östling stellte den seit 1. September 2012 von ihm verantworteten Konzernbereich Nutzfahrzeuge und die Perspektiven einer engeren Zusammenarbeit zwischen MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge vor. Hans Dieter Pötsch erläuterte die robuste Aufstellung und die Strategie des Volkswagen Konzerns angesichts des schwierigeren wirtschaftlichen Umfelds.

REFINANZIERUNG

Vor dem Hintergrund des anhaltenden Wachstums des Volkswagen Konzerns haben wir im Jahr 2012 unsere Refinanzierungsaktivitäten weiter diversifiziert. Insgesamt hat Volkswagen im abgelaufenen Geschäftsjahr über 25 Mrd. € Gegenwert durch die Begebung von Anleihen refinanziert und dabei weitere Finanzmärkte erschlossen. Von den im Jahr 2012 platzierten Anleihen haben wir rund die Hälfte in Euro begeben.

Unsere Refinanzierungsaktivitäten konzentrierten sich wie in den vergangenen Jahren auf den Konzernbereich Finanzdienstleistungen.

Auf den Wachstumsmärkten des Volkswagen Konzerns haben wir unsere Aktivitäten durch die Platzierung von Anleihen ausgebaut: Im US-Markt platzierten wir zwei Emissionen über insgesamt 6,0 Mrd. US-Dollar, im Refinanzierungsmarkt Hongkong 1,0 Mrd. chinesische Renminbi. Darüber hinaus haben wir erstmals Transaktionen im brasilianischen und indischen Kapitalmarkt durchgeführt.

Im November 2012 hat Volkswagen eine Pflichtwandelanleihe zum Bezug von Volkswagen Vorzugsaktien in Höhe von 2,5 Mrd. € erfolgreich platziert. Der Kupon beträgt 5,50 %. Die Laufzeit endet am 9. November 2015, wobei die Anleihebedingungen vorzeitige Wandlungsmöglichkeiten vorsehen.

Volkswagen hat darüber hinaus durch den Einsatz verschiedener Kapitalmarktinstrumente und Laufzeiten seine Investorenbasis verbreitert. Deren Aufteilung ist in der Grafik auf der vorhergehenden Seite veranschaulicht.

Grundsätzlich schließen wir bei allen Finanzierungen das Zins- und Währungsrisiko durch den gleichzeitigen Abschluss von Derivaten aus.

Die folgende Tabelle zeigt, wie unsere Geld- und Kapitalmarktprogramme zum 31. Dezember 2012 genutzt wurden und veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Programme	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2012 Mrd. €
Commercial Paper	25,7	5,3
Medium Term Notes	68,1	36,9
andere Kapitalmarktprogramme	21,3	10,1
Asset Backed Securities	43,9	18,4

Die im Juli 2011 abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 5,0 Mrd. € mit zweimaliger Verlängerungsoption um jeweils ein Jahr wurde erstmals um ein weiteres Jahr bis nunmehr Juli 2017 verlängert (von Juli 2016 bis Juli 2017 mit einem reduzierten Betrag in Höhe von 4,916 Mrd. €). Eine zweite Option ermöglicht, die Kreditlinie 2013 um ein weiteres Jahr zu verlängern. Die Fazilität ist nach wie vor ungenutzt.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestehen syndizierte Kreditlinien über insgesamt 4,7 Mrd. €, die gleichfalls nicht gezogen sind. Daneben haben Konzerngesellschaften in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale Kreditlinien über insgesamt 39,2 Mrd. € vereinbart, von denen 19,1 Mrd. € ungenutzt sind. Diese umfangreichen Finanzierungsmöglichkeiten sichern die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns.

RATINGS

Die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's Investors Service haben im Jahr 2012 turnusgemäß ihre Bonitätseinschätzungen für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH aktualisiert. Standard & Poor's bestätigte die kurz- und langfristigen Ratings mit A – 2 beziehungsweise A – für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH. Der Ausblick wurde aufgrund des guten Geschäftsverlaufs für alle drei Gesellschaften auf „positiv" angehoben.

Moody's Investors Service stuft die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH weiterhin mit P – 2 beziehungsweise A3 ein; der Ausblick ist für alle genannten Gesellschaften unverändert „positiv".

FÜR FRAGEN UND ANREGUNGEN STEHT UNSER INVESTOR-RELATIONS-TEAM JEDERZEIT ZUR VERFÜGUNG:

BÜRO WOLFSBURG (VOLKSWAGEN AG)
Telefon + 49 (0) 5361 9-86622 IR Hotline
Fax + 49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

BÜRO LONDON
Telefon + 44 20 7290 7820

BÜRO PEKING
Telefon + 86 10 6531 3000

INVESTOR RELATIONS LIAISON OFFICE (VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA, INC.)
(Fragen betreffend American Depositary Receipts)
Telefon + 1 703 364 7000

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG			VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG			VOLKSWAGEN BANK GMBH		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Standard & Poor's									
kurzfristig	A – 2	A – 2	A – 2	A – 2	A – 2	A – 2	A – 2	A – 2	A – 2
langfristig	A –	A –	A –	A –	A –	A –	A –	A –	A –
Ausblick	positiv	stabil	negativ	positiv	stabil	negativ	positiv	stabil	stabil
Moody's Investors Service									
kurzfristig	P – 2	P – 2	P – 2	P – 2	P – 2	P – 2	P – 2	P – 2	P – 1
langfristig	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A2
Ausblick	positiv	positiv	stabil	positiv	positiv	stabil	positiv	positiv	stabil

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Volkswagen Konzern setzt Erfolgskurs fort und erzielt erneut ein Ergebnis auf hohem Niveau

Durch die vollständige Einbringung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in den Volkswagen Konzern wurde im Geschäftsjahr 2012 der Integrierte Automobilkonzern geschaffen. Umsatz und Ergebnis übertreffen das Niveau aus dem Rekordjahr 2011.

Die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns umfasst gemäß IFRS 8 – entsprechend der internen Berichterstattung und Steuerung – die vier berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

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

In der Überleitungsrechnung sind die Bereiche und sonstigen Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen, enthalten. Dazu zählt auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten (einschließlich der Holdingfunktionen) erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung. Die Zuordnung der Kaufpreisallokationen von Porsche Holding Salzburg und Porsche sowie Scania und MAN folgt deren Abbildung in den Segmenten.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, Power Engineering sowie die Werte der Überleitungsrechnung. Wir fassen dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zusammen. Über die Segmente Lkw und Busse sowie Power Engineering berichten wir im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Dieses Segment setzt sich aus den einzelnen Pkw-Marken und den leichten Nutzfahrzeugen des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zusammen. Darin enthalten ist auch das Motorradgeschäft der Marke Ducati.

Das Segment Lkw und Busse umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen der Marken Scania und MAN, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben, Komponenten der Antriebstechnik und Prüfsystemen zusammengefasst.

Das Segment Finanzdienstleistungen setzt sich aus der Händler- und Kundenfinanzierung, dem Leasing, dem Banken- und Versicherungsgeschäft sowie dem Flottenmanagement zusammen.

KENNZAHLEN NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahreuge	Lkw und Busse	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	158.074	20.567	4.234	19.854	202.728	–10.052	192.676
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	10.778	358	161	1.586	12.883	–1.373	11.510
in % der Umsatzerlöse	6,8	1,7	3,8	8,0			6,0

VOLLKONSOLIDIERUNG DER PORSCHE AG

Die vollständige Einbringung des operativen Automobilgeschäfts der Porsche SE, das im Wesentlichen die 50,1 %-Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH (und damit mittelbar an der Porsche AG) umfasst, ist zum 1. August 2012 gegen eine Aktien- und Barleistung abgeschlossen worden. Ab diesem Zeitpunkt wird die Porsche AG im Konzern vollkonsolidiert, was im Berichtszeitraum wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzernbereichs Automobile hatte.

Die Porsche Holding Stuttgart GmbH firmierte zuvor unter Porsche Zweite Zwischenholding GmbH und ist Rechtsnachfolgerin der Porsche Zwischenholding GmbH. Das Automobilgeschäft von Porsche wird dem Konzernbereich Automobile und innerhalb dessen dem Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zugeordnet, das Finanzdienstleistungsgeschäft von Porsche wird dem entsprechenden Konzernbereich zugeordnet.

Zum Einbringungsstichtag wurde die Bewertung der Put-/Call-Rechte bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH aktualisiert. Darüber hinaus war mit dem Übergang der Bilanzierung von Porsche von At Equity auf Vollkonsolidierung eine Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile durchzuführen. Basierend auf den aktualisierten zugrundeliegenden finanzmathematischen Annahmen führte dies im Finanzergebnis zu einem hohen, nicht zahlungswirksamen Ertrag.

Die Kapitalflussrechnung weist in der Investitionstätigkeit einen Mittelabfluss für die Zahlung der Gegenleistung aus, der um die erworbene Kasse von Porsche zu kürzen war. Die Netto-Liquidität wurde zudem durch den Schuldenstand von Porsche verringert.

Die Bilanzsumme erhöhte sich durch den Zugang der originären Vermögenswerte und Schulden von Porsche sowie durch deren im Rahmen der Kaufpreisallokation vorzunehmende Neubewertung.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2012 Umsatzerlöse in Höhe von 192,7 Mrd. € und übertraf damit das Vorjahresniveau um 20,9 %. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Volumen und aus den Vollkonsolidierungen der MAN SE (9. November 2011) und der Porsche AG (1. August 2012). Mit 80,4 (78,3) % entfiel der größte Teil der Umsatzerlöse auf das Ausland. Das Bruttoergebnis stieg um 25,7 % auf 35,2 Mrd. €. Positive Wechselkurseffekte, das höhere Volumen und verbesserte Produktkosten konnten dabei Belastungen aus den in der frühen Phase nach Erwerb hohen Abschreibungen auf die Kaufpreisallokationen von MAN und Porsche mehr als ausgleichen. Die Bruttomarge verbesserte sich von 17,6 % auf 18,2 %. Das Operative Ergebnis übertraf mit 11,5 (11,3) Mrd. € das Niveau des Rekordjahres 2011. Die Erstkonsolidierungen von MAN und Porsche, die Abschreibungen auf deren Kaufpreisallokationen und die Geschäftsausweitung führten zu einem Anstieg der Vertriebs- und Verwaltungskosten, während das Sonstige betriebliche Ergebnis zurückging. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 6,0 (7,1) %.

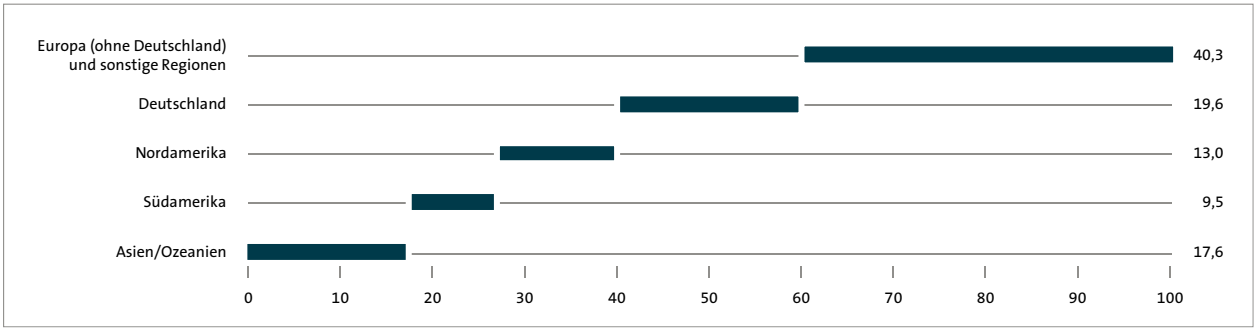
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE*		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Umsatzerlöse	**192.676**	**159.337**	**172.822**	**142.092**	**19.854**	**17.244**
Kosten der Umsatzerlöse	−157.518	−131.371	−142.154	−117.853	−15.364	−13.518
Bruttoergebnis	**35.158**	**27.965**	**30.668**	**24.239**	**4.490**	**3.727**
Vertriebskosten	−18.850	−14.582	−17.932	−13.808	−918	−774
Verwaltungskosten	−6.223	−4.384	−5.159	−3.562	−1.065	−822
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.426	2.271	2.347	3.104	−921	−832
Operatives Ergebnis	**11.510**	**11.271**	**9.923**	**9.973**	**1.586**	**1.298**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	13.568	2.174	13.423	2.041	145	133
Übriges Finanzergebnis	414	5.481	554	5.510	−140	−30
Finanzergebnis	**13.982**	**7.655**	**13.977**	**7.551**	**5**	**104**
Ergebnis vor Steuern	**25.492**	**18.926**	**23.900**	**17.524**	**1.591**	**1.402**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	−3.608	−3.126	−3.219	−2.702	−388	−424
Ergebnis nach Steuern	**21.884**	**15.799**	**20.681**	**14.822**	**1.203**	**978**
Ergebnisanteil von Minderheiten	168	391	145	370	23	20
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	**21.717**	**15.409**	**20.536**	**14.451**	**1.181**	**957**

* Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2012 GEMÄSS SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

in Prozent



KONZERNERGEBNIS

Die positiven Bewertungseffekte im Finanzergebnis führten dazu, dass das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr mit 25,5 (18,9) Mrd. € deutlich höher war als 2011. Die Umsatzrendite vor Steuern stieg von 11,9 % im Vorjahr auf 13,2 %. Das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns übertraf mit 21,9 Mrd. € den Vorjahreswert um 6,1 Mrd. €. Die Steuerquote belief sich auf 14,2 %; Effekte aus der Aktualisierung der Optionsbewertung und der Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 12,3 Mrd. € hatten keine Auswirkung auf den Steueraufwand.

ERTRAGSLAGE IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Im Geschäftsjahr 2012 übertrafen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile mit 172,8 Mrd. € den Vergleichswert 2011 um 21,6 %. Neben dem höheren Volumen wirkten sich vor allem günstigere Wechselkurse positiv aus. Darüber hinaus ist der Anstieg der Umsatzerlöse maßgeblich auf die Vollkonsolidierungen von Porsche und MAN zurückzuführen. Da unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen At Equity bilanziert werden, wirkt sich die gute Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns aus. Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen im Vergleich zu den Umsatzerlösen unterproportional (+20,6 %). In der Folge verbesserte sich das Bruttoergebnis im Berichtsjahr auf 30,7 (24,2) Mrd. €. Die Bruttomarge nahm auf 17,7 (17,1) % zu.

Die Vertriebs- und die Verwaltungskosten erhöhten sich um 29,9 % beziehungsweise 44,8 %, auch ihr jeweiliger Anteil am Umsatz war höher als 2011. Wesentlichen Einfluss auf den Vorjahresvergleich hatten die oben genannten Vollkonsolidierungen, das gestiegene Geschäftsvolumen sowie der sich insbesondere in Westeuropa verschärfende Wettbewerb. Das Sonstige betriebliche Ergebnis ging wechselkursbedingt um 0,8 Mrd. € auf 2,3 Mrd. € zurück.

Der Konzernbereich Automobile erwirtschaftete im Jahr 2012 ein Operatives Ergebnis in Höhe von 9,9 (10,0) Mrd. €. Belastungen aus den Kaufpreisallokationen von MAN und Porsche sowie aus der Umstellung auf den Modularen Querbaukasten standen im Wesentlichen gestiegene Volumina, optimierte Produktkosten und positive Wechselkurseffekte gegenüber. Die äußerst positive Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen schlägt sich nicht im Operativen Ergebnis nieder, da diese At Equity bilanziert werden. Der Anteil des Operativen Ergebnisses am Umsatz betrug 5,7 (7,0) %.

Das Finanzergebnis des Automobilbereichs war im Berichtsjahr mit 14,0 (7,6) Mrd. € nahezu doppelt so hoch wie im Vorjahr. Dies ist im Wesentlichen auf die Aktualisierung der zugrundeliegenden finanzmathematischen Annahmen für die Bewertung der Put-/Call-Rechte bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 1,9 (6,6) Mrd. € sowie die Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile zum Einbringungsstichtag von 10,4 (–) Mrd. € zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich die verbesserten Beteiligungserträge aus den At Equity in den Konzernabschluss einbezogenen chinesischen Joint Ventures positiv aus. Einen negativen Effekt hatten die Bewertung derivativer Finanzinstrumente und gestiegene Finanzierungsaufwendungen. Diese nahmen bedingt durch die Refinanzierung des höheren Geschäftsvolumens und die aufgrund sinkender Zinssätze notwendige Aufzinsung von Rückstellungen zu.

Ertragslage im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mio. €	2012	2011
Umsatzerlöse	148.021	129.706
Bruttoergebnis	26.811	22.108
Operatives Ergebnis	9.405	9.042

Der Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erwirtschaftete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 148,0 (129,7) Mrd. €; der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr

resultierte aus dem Volumenwachstum, positiven Wechselkurs- und Typmixeffekten sowie den Vollkonsolidierungen von Porsche und Porsche Holding Salzburg (1. März 2011). Das Bruttoergebnis betrug 26,8 (22,1) Mrd. €. Das Operative Ergebnis des Bereichs Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verbesserte sich um 4,0 % auf 9,4 (9,0) Mrd. €. Trotz der anfänglich hohen Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation leistete Porsche einen positiven Ergebnisbeitrag.

Ertragslage im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering

Mio. €	2012	2011
Umsatzerlöse	24.801	12.386
Bruttoergebnis	3.856	2.131
Operatives Ergebnis	519	931

Aufgrund der Vollkonsolidierung von MAN ab 9. November 2011 waren die Umsatzerlöse des Bereichs Lkw und Busse, Power Engineering im Jahr 2012 mit 24,8 (12,4) Mrd. € deutlich höher als ein Jahr zuvor. In der Folge stieg das Bruttoergebnis um 1,7 Mrd. € auf 3,9 Mrd. €. Das Operative Ergebnis fiel mit 0,5 (0,9) Mrd. € geringer aus als im Vorjahr. Neben den vorzunehmenden Abschreibungen auf die Kaufpreisallokationen von MAN und Scania belasteten die im Vergleich zum Vorjahr rückläufigen Märkte sowie die gestiegene Wettbewerbsintensität das Operative Ergebnis.

ERTRAGSLAGE IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen steigerte im Geschäftsjahr 2012 die Umsatzerlöse um 15,1 % auf 19,9 Mrd. €. Neben dem höheren Volumen wirkte im Vorjahresvergleich vor allem die Erweiterung des Konsolidierungskreises, unter anderem Porsche und MAN, positiv. Das Bruttoergebnis verbesserte sich auf 4,5 (3,7) Mrd. €. Die Vertriebs- und die Verwaltungskosten waren jeweils höher als 2011; neben dem gestiegenen Volumen und den genannten Vollkonsolidierungen waren Vorleistungen für neue Projekte und höhere Aufwendungen zur Erfüllung bankenaufsichtsrechtlicher Anforderungen dafür verantwortlich. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –0,9 (–0,8) Mrd. €. Mit einem Operativen Ergebnis von 1,6 (1,3) Mrd. € trug der Finanzdienstleistungsbereich erneut wesentlich zum Ergebnis des Konzerns bei. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern war mit 13,1 (14,0) % niedriger als im Jahr 2011.

GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Der Bereich Konzern-Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Aufgrund von zeitlichen beziehungsweise börsenrechtlichen Restriktionen erfolgt keine zentrale Koordination der Teilkonzerne Scania und MAN. Für die Porsche AG und Porsche Holding Salzburg ist der Integrationsprozess noch nicht vollständig abgeschlossen.

In Bezug auf die Liquidität ist es das Ziel des Finanzmanagements, jederzeit die Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente abzusichern. Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken soll durch Diversifizierung ein Verlust- oder Ausfallrisiko für den Volkswagen Konzern vermieden werden. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung unterliegt, die anhand verschiedener Bonitätskriterien definiert wird. Dazu zählen unter anderem das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating und die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen.

Nähere Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie auf den Seiten 234 und 235 sowie im Anhang des Konzernabschlusses 2012 auf den Seiten 324 bis 332.

FINANZIELLE SITUATION UND ZAHLUNGSMITTELBESTAND DES KONZERNS

Im Geschäftsjahr 2012 beeinflussten die vollständige Einbringung des operativen Automobilgeschäfts von Porsche, die weitere Anteilserhöhung an der MAN SE, der Erwerb von Ducati und die erfolgreich platzierte Pflichtwandelanleihe die Finanzlage des Volkswagen Konzerns. Im Folgenden geben wir einen Überblick über die Liquiditätsentwicklung des Konzerns und stellen danach die Ursachen nach Konzernbereichen dar.

Mit 20,1 Mrd. € war der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr um 1,2 Mrd. € höher als im Vorjahr. Da die Mittelbindung im Working Capital um 2,5 Mrd. € auf 12,9 Mrd. € zunahm, lag der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft mit 7,2 (8,5) Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns fiel im Jahr 2012 mit 16,8 Mrd. € um 5,2 % höher aus als 2011. Die Sachinvestitionen hatten einen Anteil von 10,5 (8,1) Mrd. €. Der Netto-Cash-flow ging um 2,1 Mrd. € auf –9,6 Mrd. € zurück.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN 2012	VOLKSWAGEN KONZERN 2011	AUTOMOBILE[1] 2012	AUTOMOBILE[1] 2011	FINANZDIENSTLEISTUNGEN 2012	FINANZDIENSTLEISTUNGEN 2011
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**16.495**	**18.228**	**12.668**	**17.002**	**3.827**	**1.226**
Ergebnis vor Steuern	25.492	18.926	23.900	17.524	1.591	1.402
Ertragsteuerzahlungen	−5.056	−3.269	−4.514	−2.784	−542	−484
Abschreibungen	13.135	10.346	9.982	7.843	3.152	2.503
Veränderung der Pensionen	95	13	87	8	7	6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen[2]	−13.575	−7.164	−13.678	−7.208	103	44
Brutto-Cash-flow	**20.090**	**18.853**	**15.778**	**15.382**	**4.312**	**3.471**
Veränderung Working Capital	**−12.881**	**−10.353**	**454**	**1.728**	**−13.335**	**−12.080**
Veränderung der Vorräte	460	−4.234	1.044	−3.594	−584	−640
Veränderung der Forderungen	−56	−2.241	114	−944	−171	−1.297
Veränderung der Verbindlichkeiten	−236	3.077	−627	2.698	391	379
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	370	3.946	57	3.712	313	234
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	−5.606	−4.090	−232	−394	−5.374	−3.695
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	−7.814	−6.811	96	249	−7.910	−7.061
Cash-flow laufendes Geschäft	**7.209**	**8.500**	**16.232[3]**	**17.109[3]**	**−9.023**	**−8.609**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**−16.840**	**−16.002**	**−16.455**	**−15.998**	**−385**	**−4**
davon: Sachinvestitionen	−10.493	−8.087	−10.271	−7.929	−222	−158
Entwicklungskosten (aktiviert)	−2.615	−1.666	−2.615	−1.666	–	–
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen[4]	−4.105	−6.388	−3.927	−6.626	−179	238
Netto-Cash-flow[5]	***−9.631***	***−7.502***	***−223***	***1.112***	***−9.408***	***−8.613***
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Darlehen	−2.643	−2.629	−111	−1.285	−2.532	−1.344
Investitionstätigkeit	**−19.482**	**−18.631**	**−16.565**	**−17.283**	**−2.917**	**−1.348**
Finanzierungstätigkeit	**13.712**	**8.316**	**2.551**	**−4.267**	**11.161**	**12.583**
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	−2.101	335	−2.101	335	–	–
Kapitaleinzahlung Pflichtwandelanleihe	2.048	–	2.048	–	–	–
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	−141	82	−98	106	−43	−24
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**1.298**	**−1.733**	**2.120**	**−4.334**	**−822**	**2.601**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.[6]	**17.794**	**16.495**	**14.788**	**12.668**	**3.005**	**3.827**
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	14.352	12.163	8.110	8.966	6.242	3.197
Brutto-Liquidität	**32.146**	**28.658**	**22.898**	**21.634**	**9.248**	**7.024**
Kreditstand	−117.663	−93.533	−12.324	−4.683	−105.338	−88.849
Netto-Liquidität	**−85.517**	**−64.875**	**10.573**	**16.951**	**−96.090**	**−81.826**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten, Equity-Bewertung sowie Umgliederung der Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen in die Investitionstätigkeit.

3 Vor Konsolidierung der konzerninternen Beziehungen 17.029 (17.868) Mio. €.

4 Im Wesentlichen Übernahme des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche Automobil Holding SE für 4.495 Mio. € sowie Erwerb der Anteile an der Ducati Motor Holding S.p.A. für 747 Mio. €, der KPI Polska Sp.z.o.o., Poznan/Polen, sowie den zugehörigen Finanzdienstleistungsgesellschaften für insgesamt 254 Mio. € und an der MAN TRUCKS India Private Limited, Akurdi/Indien (ehemals: MAN FORCE TRUCKS Private Limited), für 150 Mio. €, jeweils abzüglich erworbener Zahlungsmittel.

5 Netto-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Cash-flow aus Investitionstätigkeit laufendes Geschäft.

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

Seit der Vollkonsolidierung von MAN sind weitere Anteilserhöhungen innerhalb der Finanzierungstätigkeit als Kapitaltransaktionen mit Minderheiten auszuweisen. Im Berichtszeitraum wurden weitere Anteile an der MAN SE in Höhe von rund 2,1 Mrd. € erworben. Die begebene Pflichtwandelanleihe führte zu einem Mittelzufluss von 2,5 Mrd. €; davon waren 2,0 Mrd. € als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren und erhöhten die Netto-Liquidität.

Am 31. Dezember 2012 war der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns laut Kapitalflussrechnung mit 17,8 Mrd. € um 1,3 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor. Die Brutto-Liquidität verbesserte sich um 3,5 Mrd. € auf 32,1 Mrd. €. Die Netto-Liquidität des Konzerns belief sich auf – 85,5 (– 64,9) Mrd. €.

FINANZIELLE SITUATION IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Ergebnisbedingt stieg der Brutto-Cash-flow des Automobilbereichs im Geschäftsjahr 2012 leicht auf 15,8 (15,4) Mrd. €, wobei höhere Steuerzahlungen negativ wirkten. Dank eines stringenten Managements konnten trotz des gestiegenen Geschäftsvolumens Mittel in Höhe von 0,5 (1,7) Mrd. € im Working Capital freigesetzt werden. Insgesamt lag der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft bei 16,2 (17,1) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft nahm im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mrd. € auf 16,5 Mrd. € zu. Die Sachinvestitionen erhöhten sich um 2,3 Mrd. € auf 10,3 Mrd. €; die Sachinvestitionsquote betrug 5,9 (5,6) %. Die Investitionen flossen vor allem in unsere Fertigungsstandorte sowie in Modelle, die wir in den Jahren 2012 und 2013 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise noch einführen werden. Im Wesentlichen sind dies der ŠKODA Rapid sowie die Nachfolgermodelle des Golf, des Audi A3, des Audi A4, des Audi A6, des ŠKODA Octavia, des SEAT Leon, des Porsche Boxster und des Porsche 911 Carrera. Die ökologische Ausrichtung der Modellpalette sowie die Umrüstung auf den Modularen Querbaukasten waren weitere Investitionsschwerpunkte. Die aktivierten Entwicklungskosten stiegen auf 2,6 (1,7) Mrd. €. Die vollständige Einbringung des Automobilgeschäfts von Porsche in den Volkswagen Konzern führte innerhalb der Investitionstätigkeit zu einem Mittelabfluss. Dabei war die Zahlung der Gegenleistung in Höhe von 4,5 Mrd. € um die erworbene Kasse von Porsche zu kürzen, während die erworbenen Schulden unmittelbar die Netto-Liquidität minderten. Der Erwerb von Ducati hatte einen Mittelabfluss in Höhe von rund 0,7 Mrd. € zur Folge. Im Vorjahr hatten der Erwerb der Porsche Holding Salzburg und die Aufstockung des Anteils an der MAN SE erheblichen Einfluss auf die Investitionstätigkeit. Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile verringerte sich um 1,3 Mrd. € auf – 0,2 Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile war ein Mittelzufluss in Höhe von 2,6 (– 4,3) Mrd. € auszuweisen, der die Aufnahme von Anleihen, die begebene Pflichtwandelanleihe aber auch Dividendenzahlungen und die weitere Anteilserhöhung an der MAN SE berücksichtigt.

Nach der Integration von Porsche und Ducati, der Anteilserhöhung an der MAN SE und der erfolgreich platzierten Pflichtwandelanleihe belief sich die Netto-Liquidität des Automobilbereichs am Ende des Geschäftsjahres 2012 auf 10,6 (17,0) Mrd. €.

Finanzielle Situation im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mio. €	2012	2011
Brutto-Cash-flow	13.750	13.733
Veränderung Working Capital	1.877	1.326
Cash-flow laufendes Geschäft	15.627	15.060
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	– 15.232	– 15.544
Netto-Cash-flow	395	– 484

Mit 13,8 Mrd. € lag der Brutto-Cash-flow des Bereichs Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – belastet durch höhere Ertragsteuerzahlungen – auf dem Vorjahresniveau. Im Working Capital betrug die Mittelfreisetzung trotz des Volumenanstiegs 1,9 (1,3) Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft war infolgedessen mit 15,6 Mrd. € höher als im Vorjahr. Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft, die mit 15,2 (15,5) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres lag, wurde wesentlich von der Integration von Porsche und dem Erwerb von Ducati beeinflusst. Die Sachinvestitionen und die aktivierten Entwicklungskosten stiegen um 25,1 % beziehungsweise 44,8 %. Der Netto-Cash-flow verbesserte sich von – 0,5 Mrd. € im Vorjahr auf nunmehr 0,4 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering

Mio. €	2012	2011
Brutto-Cash-flow	2.028	1.648
Veränderung Working Capital	– 1.423	401
Cash-flow laufendes Geschäft	605	2.049
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	– 1.223	– 454
Netto-Cash-flow	– 618	1.596

Der Brutto-Cash-flow des Bereichs Lkw und Busse, Power Engineering lag ergebnisbedingt und aufgrund gestiegener Steuerzahlungen bei 2,0 (1,6) Mrd. €. Im Vorjahresvergleich ist die Vollkonsolidierung von MAN zum 9. November 2011 zu berücksichtigen. Im Working Capital kam es – nach einer Mittelfreisetzung im Vorjahr – im Berichtszeitraum zu einer Mittelbindung von 1,4 Mrd. €. In der Folge ging

der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft auf 0,6 (2,0) Mrd. € zurück. Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft war mit 1,2 (0,5) Mrd. € höher als im Vorjahr und enthält den Erwerb der MAN TRUCKS India Private Limited. Der Netto-Cash-flow verringerte sich deutlich um 2,2 Mrd. € auf – 0,6 Mrd. €.

FINANZIELLE SITUATION IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen übertraf im Jahr 2012 mit 4,3 Mrd. € ergebnisbedingt den Vorjahreswert um 24,2 %. Die Mittelbindung im Working Capital erhöhte sich aufgrund des gestiegenen Volumens, der daraus resultierenden höheren Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie der Veränderung des Bestandes an Vermietvermögen auf 13,3 (12,1) Mrd. €. Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts stieg auf 0,4 Mrd. €. In der Finanzierungstätigkeit wurden aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens Mittel in Höhe von 11,2 (12,6) Mrd. € zugeführt, unter anderem durch die Begebung von Anleihen. Am 31. Dezember 2012 betrug

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2012	2011[2]	2012	2011[2]	2012	2011
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	**196.582**	**148.129**	**119.776**	**86.421**	**76.806**	**61.708**
Immaterielle Vermögenswerte	59.158	22.176	58.936	22.044	222	131
Sachanlagen	39.424	31.876	38.004	31.414	1.420	462
Vermietete Vermögenswerte	20.034	16.626	2.667	3.278	17.367	13.348
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	49.785	42.450	– 602	– 600	50.387	43.050
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte[3]	28.181	35.002	20.771	30.286	7.410	4.717
Kurzfristige Vermögenswerte	**113.061**	**105.640**	**61.282**	**59.755**	**51.779**	**45.885**
Vorräte	28.674	27.551	25.868	25.378	2.806	2.173
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	36.911	33.754	– 911	– 816	37.822	34.570
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	21.555	19.897	15.166	15.494	6.389	4.404
Wertpapiere	7.433	6.146	5.697	5.235	1.736	911
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.488	18.291	15.462	14.464	3.026	3.827
Bilanzsumme	**309.644**	**253.769**	**181.059**	**146.176**	**128.585**	**107.593**
Passiva						
Eigenkapital	**81.825**	**63.354**	**68.458**	**52.488**	**13.367**	**10.865**
Eigenkapital vor Minderheiten	77.515	57.539	64.542	46.891	12.973	10.647
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	4.310	5.815	3.916	5.597	394	218
Langfristige Schulden	**122.306**	**89.179**	**68.909**	**49.037**	**53.397**	**40.142**
Finanzschulden	63.603	44.442	15.069	7.661	48.534	36.780
Rückstellungen für Pensionen	23.969	16.787	23.658	16.592	312	194
Sonstige Schulden[4]	34.733	27.951	30.183	24.783	4.550	3.167
Kurzfristige Schulden	**105.513**	**101.237**	**43.691**	**44.651**	**61.822**	**56.586**
Finanzschulden	54.060	49.090	– 2.544	– 2.979	56.604	52.069
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.268	16.325	15.663	15.245	1.606	1.081
Sonstige Schulden	34.185	35.821	30.573	32.385	3.612	3.436
Bilanzsumme	**309.644**	**253.769**	**181.059**	**146.176**	**128.585**	**107.593**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

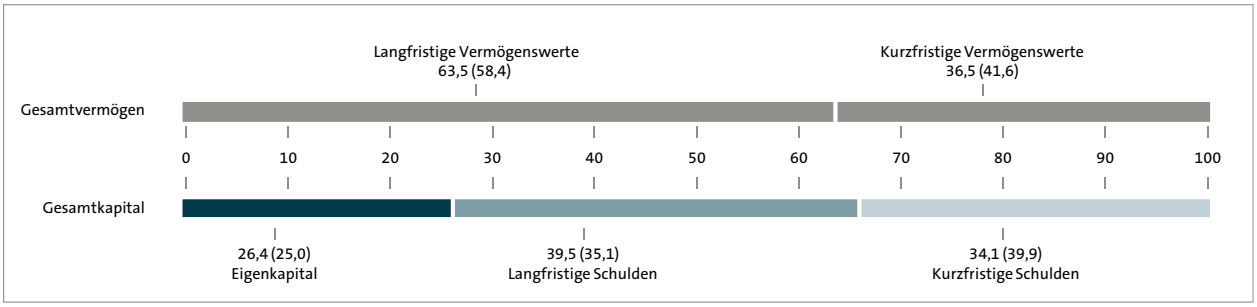
2 Angepasst

3 Inklusive At Equity bewerteter Anteile und latenter Steuern.

4 Inklusive latenter Steuern.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2012

in Prozent



die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Finanzdienstleistungsbereichs –96,1 (–81,8) Mrd. € und veränderte sich damit um –14,3 Mrd. € gegenüber Vorjahr. Dies war im Wesentlichen auf die Ausweitung der Geschäftstätigkeit und die Erweiterung des Konsolidierungskreises zurückzuführen.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns war am Ende des Berichtszeitraums mit 309,6 Mrd. € um 22,0 % höher als am 31. Dezember 2011. Der Anstieg resultierte vor allem aus der Integration von Porsche (Automobile und Finanzdienstleistungen) und dem originären Wachstum des Konzerns. Die Allokation des Kaufpreises für die übernommenen Vermögenswerte und Schulden von Porsche Automobile ist zum Bilanzstichtag noch vorläufig. Die Struktur der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012 ist auf dieser Seite grafisch dargestellt. Die Eigenkapitalquote des Volkswagen Konzerns belief sich auf 26,4 (25,0) %.

BILANZSTRUKTUR IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Am 31. Dezember 2012 waren die Langfristigen Vermögenswerte des Konzernbereichs Automobile um 38,6 % höher als am Jahresende 2011, was im Wesentlichen aus der Integration von Porsche resultierte. Die Immateriellen Vermögenswerte waren mehr als doppelt so hoch als ein Jahr zuvor. Dabei wirkten vor allem der im Rahmen der Kaufpreisallokation ermittelte Goodwill und der Markenwert von Porsche erhöhend. Der Wert der At Equity bewerteten Anteile ging mit der Umstellung von Porsche von At Equity auf Vollkonsolidierung zurück. Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte verringerten sich infolge des Abgangs der Option bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Die Sachanlagen stiegen um 21,0 %. Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 2,6 % zu; die darin enthaltenen Vorräte erhöhten sich aufgrund des Zugangs von Porsche. Der Zahlungsmittelbestand lag mit 15,5 (14,5) Mrd. € über dem Vorjahresniveau.

Das Eigenkapital vor Anteilen von Minderheitsgesellschaftern des Konzernbereichs Automobile belief sich Ende 2012 auf 64,5 Mrd. €; der Vorjahreswert wurde damit um 37,6 % übertroffen. Insbesondere die Ergebnisentwicklung – und darin enthalten die Neubewertung der Put-/Call-Rechte sowie der Altanteile – sowie die direkt im Eigenkapital verrechneten Bewertungsergebnisse aus der Fair-Value-Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten und die begebene Pflichtwandelanleihe wirkten sich positiv aus. Belastungen ergaben sich aus versicherungsmathematischen Verlusten aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen und den Dividendenzahlungen. Aufgrund der Anteilserhöhung an der MAN SE gingen die Anteile von Minderheitsgesellschaftern, die im Wesentlichen auf die Minderheitsgesellschafter an Scania und MAN entfielen, zurück. Das Eigenkapital inklusive der Anteile von Minderheitsgesellschaftern war mit 68,5 Mrd. € um 16,0 Mrd. € höher als am Vorjahresstichtag. Die Eigenkapitalquote stieg auf 37,8 (35,9). Die Langfristigen Schulden erhöhten sich – im Wesentlichen aufgrund der Einbeziehung von Porsche, der versicherungsmathematischen Neubewertung der Pensionsrückstellungen sowie der Geschäftsausweitung – um 40,5 %, die Kurzfristigen Schulden lagen auf dem Stand vom Jahresende 2011. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert für den Berichtszeitraum negativ.

Am Ende des Berichtszeitraums übertraf die Bilanzsumme des Automobilbereichs mit 181,1 Mrd. € den Wert vom 31. Dezember 2011 um 23,9 %.

Bilanzstruktur im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mio. €	2012	2011
Langfristige Vermögenswerte	92.381	60.505
Kurzfristige Vermögenswerte	46.660	45.597
Bilanzsumme	**139.041**	**106.102**
Eigenkapital	49.274	32.411
Langfristige Schulden	57.704	41.030
Kurzfristige Schulden	32.063	32.661

Im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge waren die Langfristigen Vermögenswerte aufgrund der Einbeziehung von Porsche mit 92,4 Mrd. € um 31,9 Mrd. € höher als am Vorjahresstichtag. Die kurzfristigen Vermögenswerte lagen mit 46,7 Mrd. € leicht über dem Niveau von 2011. Die Bilanzsumme betrug am Ende des Berichtszeitraums 139,0 (106,1) Mrd. €. Das Eigenkapital stieg um 52,0 % auf 49,3 Mrd. €; wesentlichen Einfluss hatten die Ergebnisentwicklung und die darin enthaltene Neubewertung der Put-/Call-Rechte sowie der Altanteile. Während die Langfristigen Schulden um 40,6 % zunahmen, gingen die Kurzfristigen Schulden um 1,8 % zurück.

Bilanzstruktur im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering

Mio. €	2012	2011*
Langfristige Vermögenswerte	27.396	25.917
Kurzfristige Vermögenswerte	14.622	14.157
Bilanzsumme	**42.017**	**40.074**
Eigenkapital	19.184	20.078
Langfristige Schulden	11.205	8.007
Kurzfristige Schulden	11.628	11.990

* Angepasst

Die Langfristigen und Kurzfristigen Vermögenswerte des Bereichs Lkw und Busse, Power Engineering waren am 31. Dezember 2012 höher als ein Jahr zuvor. Die Bilanzsumme stieg auf 42,0 (40,1) Mrd. €. Das Eigenkapital lag auf dem Niveau des Vorjahres. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns entfallen im Wesentlichen auf den Bereich Lkw und Busse, Power Engineering.

BILANZSTRUKTUR IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Am Ende des Geschäftsjahres 2012 lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 128,6 Mrd. € um 21,0 Mrd. € über dem Stand vom 31. Dezember 2011.

Die Vermieteten Vermögenswerte sowie die langfristigen und kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen volumenbedingt sowie durch die Erweiterung des Konsolidierungskreises (unter anderem Porsche Finanzdienstleistungen) zu. Die Vermieteten Vermögenswerte lagen mit 17,4 Mrd. € um 30,1 % über Vorjahr. Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen insgesamt um 24,5 %; die Kurzfristigen Vermögenswerte waren um 12,8 % höher als Ende 2011. Die Höhe der Zahlungsmittel belief sich auf 3,0 (3,8) Mrd. €. Rund 42 % der Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns entfielen am Bilanzstichtag auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Am Bilanzstichtag verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Eigenkapital von 13,4 (10,9) Mrd. €. Positiv wirkten vor allem die Ergebnissituation und Kapitalerhöhungen durch die Volkswagen AG. Die Eigenkapitalquote stieg auf 10,4 (10,1) %. Innerhalb der Langfristigen Schulden, die um 33,0 % zunahmen, und der Kurzfristigen Schulden, die um 9,3 % über dem Vergleichswert 2011 lagen, erhöhten sich jeweils die Finanzschulden. Dies ist zurückzuführen auf die Refinanzierung des gestiegenen Geschäftsvolumens und die Erweiterung des Konsolidierungskreises. Am 31. Dezember 2012 betrug das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft 23,9 (23,1) Mrd. €, wovon 22,0 Mrd. € auf die Volkswagen Bank direct entfielen. Das Verhältnis von Kreditstand zu Eigenkapital (debt-to-equity ratio) lag unverändert bei 8:1.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

%	2012	2011	2010	2009	2008
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	18,2	17,6	16,9	12,9	15,1
Personalaufwandsquote	15,3	15,0	15,0	15,2	13,9
Umsatzrendite vor Steuern	13,2	11,9	7,1	1,2	5,8
Umsatzrendite nach Steuern	11,4	9,9	5,7	0,9	4,1
Eigenkapitalquote	26,4	25,0	24,4	21,1	22,3
Dynamischer Verschuldungsgrad[1] (in Jahren)	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Konzernbereich Automobile[2]					
Absatzveränderung[3]	+ 11,8	+ 14,9	+ 15,4	+ 0,6	+ 1,3
Umsatzveränderung	+ 21,6	+ 26,0	+ 21,2	– 9,3	+ 3,9
Operatives Ergebnis in % der Umsatzerlöse	5,7	7,0	5,5	1,4	5,3
EBITDA (in Mio. €)[4]	19.906	17.815	13.940	8.005	12.108
Kapitalrendite nach Steuern[5]	16,6	17,7	13,5	3,8	10,9
Cash-flow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse[6]	9,4	12,0	12,3	13,8	8,6
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse[6]	9,5	11,3	8,1	11,0	11,2
Sachinvestitionen in % der Umsatzerlöse	5,9	5,6	5,0	6,2	6,6
Anlagenintensität[7]	21,0	21,5	22,8	24,9	26,2
Umlaufintensität[8]	14,3	17,4	14,7	13,8	19,2
Umschlagshäufigkeit der Vorräte	6,4	6,9	7,4	6,0	6,3
Eigenkapitalquote	37,8	35,9	35,5	30,2	32,6
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	19,5	22,5	9,2	1,6	15,4
Eigenkapitalrendite vor Steuern[9]	13,1	14,0	12,9	7,9	12,1
Eigenkapitalquote	10,4	10,1	10,4	10,2	10,6

1 Cash-flow laufendes Geschäft im Verhältnis zu kurz- und langfristigen Finanzschulden.
2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
3 Inklusive der nicht vollkonsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd.
4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.
5 Zur Ermittlung siehe Wertorientierte Steuerung auf Seite 186.
6 2008 angepasst.
7 Sachanlagevermögen zu Gesamtvermögen.
8 Vorratsvermögen zu Gesamtvermögen.
9 Ergebnis vor Steuern in % des durchschnittlichen Eigenkapitals.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt die wirtschaftliche Lage des Konzerns positiv. Der Integrierte Automobilkonzern mit Porsche ist durch die vollständige Einbringung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in den Volkswagen Konzern zum 1. August 2012 geschaffen worden. Dies trug neben dem Einbezug von MAN seit dem 9. November 2011 und dem originären Wachstum dazu bei, dass wir bei Umsatzerlösen und Ergebnis die Rekordwerte des Vorjahres übertreffen und damit unseren profitablen Wachstumskurs fortsetzen konnten. Dabei verfolgten wir weiterhin eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin sowie die stetige Optimierung unserer Prozesse.

Die Integration von Porsche, der Erwerb der Ducati Motor Holding S.p.A. und die weitere Aufstockung des Anteils an der MAN SE hatten im Berichtsjahr wesentlichen Einfluss auf die Finanzlage des Volkswagen Konzerns. Mit der erfolgreichen Platzierung der Pflichtwandelanleihe haben wir unsere Kapitalausstattung gestärkt. Der Konzernbereich Automobile hat am Ende des Geschäftsjahres 2012 eine solide Liquiditätsposition, die uns finanzielle Stabilität und Flexibilität bietet.

Einen Überblick über die Entwicklung des Volkswagen Konzerns in den vergangenen fünf Jahren geben die Darstellungen auf den Seiten 183 und 185. Die wirtschaftliche Lage des Volkswagen Konzerns nach Marken und Geschäftsfeldern ist im Kapitel Konzernbereiche ab Seite 104 ausführlich erläutert.

WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

Die Wertschöpfungsrechnung stellt den im abgelaufenen Geschäftsjahr erwirtschafteten Wertzuwachs als Beitrag des Unternehmens zum Sozialprodukt des jeweiligen Landes sowie seine Verteilung dar. Im Geschäftsjahr 2012 war der Wertzuwachs des Volkswagen Konzerns um 25,1 % höher als ein Jahr zuvor. Die Wertschöpfung je Mitarbeiter belief sich im Berichtsjahr auf 127,1 Tsd. € (+5,4 %). Die Mitarbeiter, die sich in der passiven Phase der Altersteilzeit befinden, werden nicht in die Ermittlung einbezogen.

WERTSCHÖPFUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Entstehung in Mio. €	2012		2011	
Umsatzerlöse	192.676		159.337	
Sonstige Erträge	24.652		13.125	
Materialaufwand	−122.450		−104.648	
Abschreibungen	−13.135		−10.346	
Sonstige Vorleistungen	−22.077		−9.759	
Wertschöpfung	**59.666**		**47.709**	

Verteilung in Mio. €	2012	%	2011	%
an Aktionäre (Dividende)	1.639	2,8	1.406	2,9
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	29.503	49,5	23.854	50,0
an den Staat (Steuern, Abgaben)	4.322	7,2	4.525	9,5
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	3.957	6,6	3.530	7,4
an das Unternehmen (Rücklagen)	20.246	33,9	14.393	30,2
Wertschöpfung	**59.666**	**100,0**	**47.709**	**100,0**

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

	2012	2011*	2010	2009	2008*
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	**9.345**	**8.361**	**7.278**	**6.310**	**6.272**
im Inland	1.207	1.211	1.059	1.288	1.013
im Ausland	8.137	7.150	6.219	5.022	5.259
Produktion (Automobile)	**9.255**	**8.494**	**7.358**	**6.055**	**6.347**
im Inland	2.321	2.640	2.115	1.938	2.146
im Ausland	6.934	5.854	5.243	4.117	4.201
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	**533**	**454**	**389**	**367**	**357**
im Inland	237	196	178	173	178
im Ausland	296	258	210	194	179
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	**192.676**	**159.337**	**126.875**	**105.187**	**113.808**
Kosten der Umsatzerlöse	157.518	131.371	105.431	91.608	96.612
Bruttoergebnis	**35.158**	**27.965**	**21.444**	**13.579**	**17.196**
Vertriebskosten	18.850	14.582	12.213	10.537	10.552
Verwaltungskosten	6.223	4.384	3.287	2.739	2.742
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.426	2.271	1.197	1.553	2.431
Operatives Ergebnis	**11.510**	**11.271**	**7.141**	**1.855**	**6.333**
Finanzergebnis	13.982	7.655	1.852	–595	275
Ergebnis vor Steuern	**25.492**	**18.926**	**8.994**	**1.261**	**6.608**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.608	3.126	1.767	349	1.920
Ergebnis nach Steuern	**21.884**	**15.799**	**7.226**	**911**	**4.688**
Materialaufwand	**122.450**	**104.648**	**79.394**	**67.925**	**75.954**
Personalaufwand	**29.503**	**23.854**	**19.027**	**16.027**	**15.784**
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	196.582	148.129	113.457	99.402	91.756
Kurzfristige Vermögenswerte	113.061	105.640	85.936	77.776	76.163
Gesamtvermögen	**309.644**	**253.769**	**199.393**	**177.178**	**167.919**
Eigenkapital	81.825	63.354	48.712	37.430	37.388
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	4.310	5.815	2.734	2.149	2.377
Langfristige Schulden	122.306	89.179	73.781	70.215	65.729
Kurzfristige Schulden	105.513	101.237	76.900	69.534	64.802
Gesamtkapital	**309.644**	**253.769**	**199.393**	**177.178**	**167.919**
Cash-flow laufendes Geschäft	**7.209**	**8.500**	**11.455**	**12.741**	**2.702**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**16.840**	**16.002**	**9.278**	**10.428**	**11.613**
Finanzierungstätigkeit	**13.712**	**8.316**	**–852**	**5.536**	**8.123**

* Angepasst

WERTBEITRAG ALS STEUERUNGSGRÖSSE

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns sieht als Kernelement die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes vor. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit vielen Jahren den Wertbeitrag*, eine an den Kapitalkosten ausgerichtete Steuerungsgröße.

Mit dem Konzept der wertorientierten Steuerung kann der Erfolg unserer innovativen und ökologisch ausgerichteten Produktpalette beurteilt werden. Darüber hinaus wird so die Ertragskraft einzelner Geschäftseinheiten und Projekte, etwa der neuen Werke in Indien, Russland und Nordamerika, messbar.

Komponenten des Wertbeitrags

Das Operative Ergebnis nach Steuern und die Kapitalkosten des investierten Vermögens bestimmen die Höhe des Wertbeitrags. Das Operative Ergebnis dokumentiert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Automobilbereichs und stellt zunächst eine Größe vor Steuern dar.

Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30 % an.

Die Multiplikation des Kapitalkostensatzes mit dem investierten Vermögen ergibt die Kapitalkosten. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenswerte, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen).

Da das Konzept der wertorientierten Steuerung nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst.

Ermittlung des aktuellen Kapitalkostensatzes

Der Kapitalkostensatz stellt den gewichteten Durchschnitt der Verzinsungsansprüche an das Eigen- und Fremdkapital dar. Der Eigenkapitalkostensatz wird mit Hilfe des Kapitalmarktmodells „CAPM“ (Capital Asset Pricing Model) bestimmt.

Dieses Modell basiert auf dem Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Die Risikoprämie setzt sich aus einem allgemeinen Marktrisiko sowie einem spezifischen Unternehmensrisiko zusammen.

Die allgemeine Risikoprämie, die das generelle Risiko einer Kapitalanlage am Aktienmarkt widerspiegelt und sich am Morgan Stanley Capital International (MSCI) World Index orientiert, wurde aufgrund der anhaltenden Unsicherheit am Kapitalmarkt von 5,5 % auf 6,5 % angehoben.

Das spezifische Unternehmensrisiko – die Schwankungen des Kurses der Volkswagen Vorzugsaktie – wird seit 2010 im Rahmen der Beta-Faktor-Ermittlung im Vergleich zum MSCI World Index abgebildet.

Der Wechsel des Vergleichsindex vom DAX zum MSCI World Index wurde erforderlich, weil die Volkswagen Aktie in den Jahren 2008 und 2009 erheblichen Kursschwankungen ausgesetzt war und im Jahr 2010 im DAX ein Wechsel der Aktiengattung hin zu den Vorzugsaktien stattgefunden hat. Mit dem MSCI World Index wird ein Maßstab unterlegt, der für Investoren einen weltweiten Kapitalmarktanspruch widerspiegelt.

Der Betrachtungszeitraum für die Beta-Faktor-Ermittlung erstreckt sich über 5 Jahre mit jährlichen Beta-Werten auf täglicher Basis und einer anschließenden Durchschnittsbildung. Für 2012 wurde ein Beta-Faktor von 1,26 (Vorjahr: 1,09) ermittelt.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN
KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2012	2011
Zinssatz für risikofreie Anlagen	2,2	2,7
Marktrisikoprämie MSCI World Index	6,5	5,5
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	1,7	0,5
(Beta-Faktor Volkswagen)	(1,26)	(1,09)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	**10,4**	**8,7**
Fremdkapitalzinssatz	3,7	5,2
Steuervorteil	−1,1	−1,5
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	**2,6**	**3,6**
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	**7,8**	**7,0**

Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite. Weil die Fremdkapitalzinsen steuerlich abzugsfähig sind, wird der Fremdkapitalkostensatz um den Steuervorteil von 30 % adjustiert.

Nach Gewichtung auf Basis einer festen Relation für die Marktwerte des Eigen- und Fremdkapitals ergibt sich für den Konzernbereich Automobile für das Jahr 2012 ein effektiver Kapitalkostensatz von 7,8 (7,0) %.

* Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Stewart & Co.

Wertbeitrag und Kapitalrendite im aktuellen Geschäftsjahr

Mit der vollständigen Einbringung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in den Volkswagen Konzern wird Porsche seit dem 1. August 2012 vollkonsolidiert. Entsprechend der internen Steuerung und Führung der Marken und Gesellschaften des Konzernbereichs Automobile wurde der Teilkonzern Porsche Automobile mit dem operativen Kerngeschäft auf Basis einheitlicher Definitionen in das Konzept der wertorientierten Steuerung einbezogen. Vermögens- und Ergebniseffekte aus der Kaufpreisallokation werden nicht berücksichtigt, da sie außerhalb der operativen Steuerungsmöglichkeiten des Managements liegen.

Inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile im Geschäftsjahr 2012 auf 10.911 (9.375) Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Volumen, optimierten Produktkosten und positiven Wechselkurseffekten sowie aus der Einbeziehung von MAN (seit 9. November 2011) und Porsche (seit 1. August 2012).

Das investierte Vermögen ist vor allem aufgrund der vollen Wirksamkeit der Vollkonsolidierungen des Jahres 2011 (Porsche Holding Salzburg und MAN), der Vollkonsolidierung von Porsche im Jahr 2012 sowie wachsender Sachinvestitionen auf 65.749 (52.881) Mio. € angestiegen. In der Folge lagen die Kapitalkosten – multipliziert mit dem gegenüber 2011 gestiegenen Kapitalkostensatz – mit 5.128 (3.702) Mio. € über dem Niveau des Vorjahres. Das gestiegene Operative Ergebnis nach Steuern führte zu einem deutlich positiven Wertbeitrag in Höhe von 5.783 (5.673) Mio. €.

Die Kapitalrendite zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Sie unterschreitet aufgrund des höheren investierten Vermögens mit 16,6 (17,7) % den Vorjahreswert.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns“.

WERTBEITRAG KONZERNBEREICH AUTOMOBILE[1]

Mio. €	2012	2011[2]
Operatives Ergebnis (Ausgangswert)	9.923	9.973
zuzüglich Ergebniseffekte Kaufpreisallokation Scania Vehicles & Services, Automobilhandelsgeschäft der Porsche Holding Salzburg (ab 1. März 2011), MAN Nutzfahrzeuge und MAN Power Engineering (ab 9. November 2011) sowie Porsche Automobile (ab 1. August 2012)	1.985	804
zuzüglich anteiliges Operatives Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	3.678	2.616
Steueraufwand	–4.676	–4.018
Operatives Ergebnis nach Steuern	**10.911**	**9.375**
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	65.749	52.881
Kapitalrendite (RoI) in %	**16,6**	**17,7**
Kapitalkostensatz in %	7,8	7,0
Kapitalkosten des investierten Vermögens	**5.128**	**3.702**
Wertbeitrag	**5.783**	**5.673**

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Angepasst

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Fahrzeugverkäufe weiter auf hohem Niveau, Ergebnis steigt

JAHRESERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2012 nahmen die Umsatzerlöse der Volkswagen AG gegenüber Vorjahr um 1,8 % auf 68,4 Mrd. € zu; der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 63,5 (62,9) %. Da die Herstellungskosten überproportional auf 63,5 Mrd. € stiegen, ging das Bruttoergebnis in der Folge auf 4,9 (5,4) Mrd. € zurück.

Die Geschäftsausweitung führte dazu, dass die Vertriebs- und Allgemeinen Verwaltungskosten höher waren als im Jahr 2011; ihr Anteil am Umsatz stieg auf 8,8 (8,3) %. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verbesserte sich auf 1,3 (1,1) Mrd. €.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 26,7 % auf 7,9 Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus gestiegenen Erträgen aus Beteiligungen.

Aufgrund des höheren Finanzergebnisses war das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Volkswagen AG mit 8,1 Mrd. € um 13,2 % besser als 2011. Im Außerordentlichen Ergebnis sind die aus dem Übergang auf das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz resultierenden Belastungen aus der Höherbewertung der Pensionsrückstellungen nur im Vorjahr enthalten. Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2012 nach Abzug der Steuern stieg auf 6,4 (3,4) Mrd. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2012	2011
Umsatzerlöse	68.361	67.178
Herstellungskosten	63.458	61.789
Bruttoergebnis vom Umsatz	**+4.903**	**+5.389**
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	5.986	5.567
Sonstiges betriebliches Ergebnis	+1.264	+1.082
Finanzergebnis*	+7.904	+6.239
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**+8.084**	**+7.143**
Außerordentliches Ergebnis	**–**	**–1.095**
Steuern	1.704	2.630
Jahresüberschuss	**6.380**	**3.418**
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	10	6
Einstellung in Gewinnrücklagen	3.190	1.708
Bilanzgewinn	**3.200**	**1.715**

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2012	2011
Anlagevermögen	61.096	52.543
Vorräte	3.795	3.799
Forderungen	19.347	13.919
Flüssige Mittel	6.880	5.405
Bilanzsumme	**91.118**	**75.666**
Eigenkapital	24.434	19.459
Sonderposten mit Rücklageanteil	47	53
Langfristiges Fremdkapital	14.102	10.172
Mittelfristiges Fremdkapital	26.222	19.250
Kurzfristiges Fremdkapital	26.312	26.732

* Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme war am 31. Dezember 2012 mit 91,1 Mrd. € um 15,5 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor. Die Investitionen in Sachanlagen (inklusive Immaterieller Vermögensgegenstände) stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mrd. € auf 2,5 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der notwendigen Erhöhung der Produkt- und Aggregatekapazitäten. In den Finanzinvestitionen von 9,7 (10,1) Mrd. € ist die Einbringung des operativen Automobilgeschäfts der Porsche SE sowie der Erwerb von weiteren Anteilen an der MAN SE enthalten. Der Wert des Anlagevermögens übertraf am 31. Dezember 2012 mit 61,1 Mrd. € den Vergleichswert des Vorjahres um 16,3 %.

Mit 30,0 Mrd. € war das Umlaufvermögen vor allem aufgrund gestiegener Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen und höherer Flüssiger Mittel um 6,9 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor.

Das Eigenkapital belief sich am 31. Dezember 2012 auf 24,4 Mrd. €; der Anstieg um 25,6 % resultierte vor allem aus dem deutlich höheren Jahresüberschuss.

Die Eigenkapitalquote betrug 26,8 (25,7) %. Die Rückstellungen waren insgesamt um 1,1 Mrd. € niedriger als im Vorjahr. Dies ist vor allem auf gesunkene Steuerrückstellungen zurückzuführen. Der Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 0,6 Mrd. € auf 10,9 Mrd. € wurde von einem Anstieg der Pensionsrückstellungen um 0,6 Mrd. € auf 12,0 Mrd. € ausgeglichen. Da im Wesentlichen die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen, waren die Verbindlichkeiten mit 38,9 Mrd. € um 42,3 % höher als im Jahr 2011. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals stieg auf 33,1 (20,8) Mrd. €.

Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir ebenso positiv wie die des Volkswagen Konzerns.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Gemäß § 58 Abs. 2 AktG wurden aus dem Jahresergebnis insgesamt 3.190 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von insgesamt 1,6 Mrd. €, das bedeutet 3,50 € je Stammaktie und 3,56 € je Vorzugsaktie, auszuschütten sowie weitere 1,6 Mrd. € in die Anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2012
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.191 Mio. €)	1.638.522.652,68
davon auf: Stammaktien	1.032.814.363,00
Vorzugsaktien	605.708.289,68
Einstellung in die Anderen Gewinnrücklagen	1.555.000.000,00
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	6.285.232,92
Bilanzgewinn	**3.199.807.885,60**

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2012	%	2011	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	6.481	70,4	5.960	73,1
Soziale Abgaben	1.073	11,7	1.022	12,5
Bezahlte Ausfallzeiten	868	9,4	774	9,5
Altersversorgung	778	8,5	401	4,9
Gesamtaufwand	**9.200**	**100,0**	**8.156**	**100,0**

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Der Absatz der Volkswagen AG an die Handelsorganisation lag im Geschäftsjahr 2012 mit insgesamt 2.580.266 Fahrzeugen annähernd auf dem Niveau des Vorjahres (–3,0 %). Im Ausland wurden 70,0 (69,9) % der Fahrzeuge abgesetzt.

PRODUKTION

Im Berichtsjahr fertigte die Volkswagen AG in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Emden, Hannover und Wolfsburg insgesamt 1.148.774 Fahrzeuge; das waren 5,5 % weniger als im Jahr 2011. Die durchschnittliche Tagesproduktion der Volkswagen AG ging im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 5.026 Einheiten zurück.

MITARBEITERZAHL

Zum 31. Dezember 2012 waren an den Standorten der Volkswagen AG – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 101.794 Personen beschäftigt; 4.838 davon waren Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 4.392 Mitarbeiter. Die Belegschaft wuchs gegenüber dem Stichtag des Vorjahres um 4,2 %.

Der Anteil der weiblichen Arbeitnehmer an der Gesamtbelegschaft belief sich auf 15,4 %. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 3.328 Personen (3,3 %). Ausländische Mitarbeiter machten einen Anteil von 5,8 % aus. Die Quote der Mitarbeiter im gewerblichen Bereich mit einer abgeschlossenen, für Volkswagen relevanten Ausbildung betrug 81,3 %. Einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss hatten 16,6 % der Beschäftigten. Im Geschäftsjahr 2012 lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 42,6 Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB erreichten im Jahr 2012 eine Höhe von 3,8 (3,2) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 10.869 Personen beschäftigt.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN

Im Geschäftsjahr 2012 betrug das Einkaufsvolumen an den sechs inländischen Standorten der Volkswagen AG 26,6 (24,5) Mrd. €; inländische Lieferanten hatten einen Anteil von 68,4 (69,9) %. Auf Produktionsmaterial entfielen 21,9 Mrd. € des gesamten Beschaffungsvolumens, Investitionsgüter und Dienstleistungen machten 4,7 Mrd. € aus.

AUSGABEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Die Ausgaben für den Umweltschutz unterscheiden wir in Investitionen und Betriebskosten für den Umweltschutz. Von den Gesamtinvestitionen zählen diejenigen zu den Umweltschutzinvestitionen, die mit der ausschließlichen oder überwiegenden Zielsetzung des Umweltschutzes getätigt werden. Man differenziert hierbei zwischen additiven und integrierten Investitionen. Additive Umweltschutzmaßnahmen sind separate, vom übrigen Produktionsprozess getrennte Anlagen. Sie können dem Produktionsprozess vor- oder nachgelagert sein. Im Gegensatz zu den additiven Umweltschutzeinrichtungen wird bei den integrierten Maßnahmen schon während der Leistungserstellung die Umweltbelastung vermindert. Der Schwerpunkt im Jahr 2012 lag im Bereich des Gewässerschutzes.

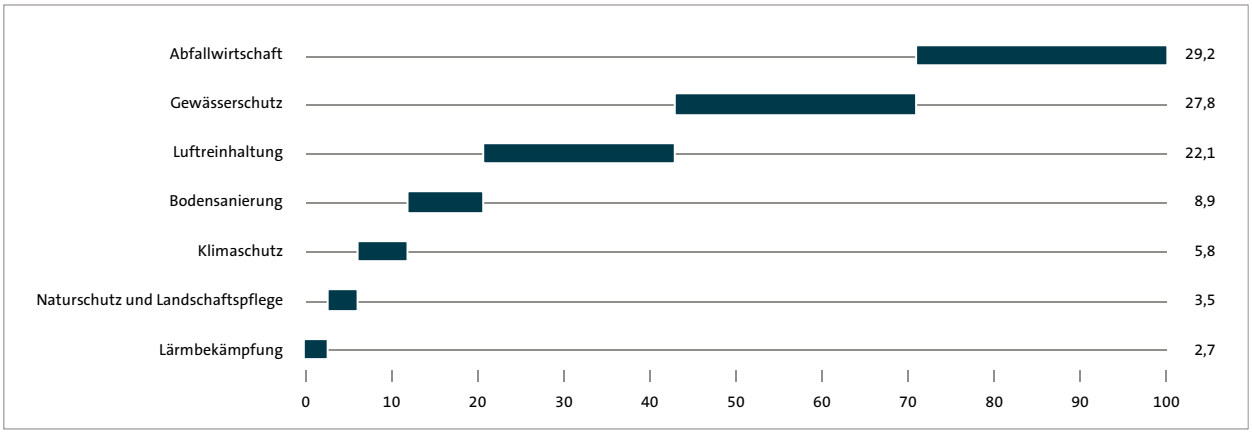
Die Betriebskosten beziehen sich ausschließlich auf produktionsbezogene Umweltschutzmaßnahmen, die die Umwelt vor schädigenden Einflüssen schützen, indem sie Emissionen des Unternehmens vermeiden, verringern oder beseitigen beziehungsweise Ressourcen schonen. Das sind sowohl Ausgaben für den Betrieb von Anlagen, die dem Schutz der Umwelt dienen als auch Ausgaben für nicht anlagenbezogene Maßnahmen. Die Schwerpunkte lagen im Jahr 2012 in den Bereichen Gewässerschutz, Abfallwirtschaft und Luftreinhaltung.

AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mio. €	2012	2011	2010	2009	2008
Investitionen	9	18	12	10	8
Betriebskosten	216	200	197	180	185

BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2012

Anteil der Umweltschutzbereiche in Prozent



RISIKEN DER GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Die Geschäftsentwicklung der Volkswagen AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken wie die des Volkswagen Konzerns. Diese Risiken erläutern wir im Risikobericht auf den Seiten 226 bis 236 dieses Geschäftsberichts.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie auf den Seiten 234 bis 235 dieses Geschäftsberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Volkswagen AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlusserklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtszeitraum wurden Rechtsgeschäfte mit Dritten oder Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse von Porsche und anderer verbundener Unternehmen weder getroffen noch unterlassen.“

Der Jahresabschluss der Volkswagen AG (HGB) ist beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de abrufbar.

Wertsteigernde Faktoren
Verantwortung und Nachhaltigkeit im gesamten Wertschöpfungsprozess

Mit großem Engagement entwickelt und fertigt unsere Fachmannschaft Automobile in höchster Qualität, die Kunden rund um den Globus begeistern. Entlang der gesamten Wertschöpfungskette stehen Verantwortung und Nachhaltigkeit gegenüber unseren Mitarbeitern, der Gesellschaft und der Umwelt im Mittelpunkt unseres Handelns.

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns haben wir im Kapitel Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage bereits beschrieben. Ebenso geben die nicht finanziellen Leistungsindikatoren Auskunft darüber, wie effektiv die Werttreiber unseres Unternehmens sind. Dazu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Übergeordnet nehmen wir dabei stets unsere Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeitern, der Gesellschaft und der Umwelt wahr. In diesem Kapitel zeigen wir anhand von Beispielen aus den jeweiligen Bereichen, wie wir den Unternehmenswert von Volkswagen nachhaltig erhöhen.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY UND NACHHALTIGKEIT

Volkswagen ist aufgrund seiner Unternehmenskultur wie kaum ein anderes Unternehmen geeignet, das moderne Verständnis von Verantwortung und Nachhaltigkeit mit den traditionellen Werten unternehmerischen Handelns zu verbinden. Als global agierender Konzern unterstützt Volkswagen soziale Projekte und Hilfsbedürftige durch ein weltweites Engagement und Spendenwesen und integriert dieses Konzept zugleich in ein modernes Leitbild, in dem die strategische Verankerung von Corporate Social Responsibility (CSR) und Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette im Mittelpunkt steht. Die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts, insbesondere die Ressourcen- und Klimaschonung sowie die Gerechtigkeit innerhalb und zwischen Generationen, werden in dem Leitbild der Verantwortung und Nachhaltigkeit zusammengeführt. Nachhaltigkeit verlangt die Zielbalance von ökonomischer, ökologischer und sozialer Dimension. Unser CSR-Konzept sorgt dafür, dass wir auf jeder Stufe des Wertschöpfungsprozesses Risiken vermeiden, Entwicklungschancen frühzeitig erkennen und unsere Reputation weiter erhöhen. So leistet CSR einen notwendigen Beitrag zur langfristigen Sicherung und Wertsteigerung des Unternehmens.

Wesentliche Herausforderungen nachhaltigen Wirtschaftens

Ausgehend von unserer Strategie 2018 ermitteln wir gemeinsam mit unseren Anspruchsgruppen, welche Themen für die langfristige Zukunftsfähigkeit von Volkswagen wesentlich sind. In diesem analytisch fundierten Prozess werten wir aktuelle internationale Nachhaltigkeitsstudien aus und führen einen umfassenden Dialog mit unseren Stakeholdern. Dazu zählen Analysten, Politik und Behörden, Wissenschaft, Nichtregierungsorganisationen und nicht zuletzt unsere Mitarbeiter. Sowohl auf Marken- als auch auf Konzernebene diskutieren wir ausführlich wichtige Herausforderungen für unser Unternehmen und die Automobilindustrie. Die Materialitätsanalyse ist ein kontinuierlicher Prozess, in dem interne Gremien die identifizierten Themen beraten und gewichten. Das Ergebnis ist der Fahrplan unserer Nachhaltigkeitsstrategie: eine Matrix mit den wesentlichen Themen. Sie finden sie auf der folgenden Seite.

Nachhaltigkeitsmanagement

Der Konzernvorstand ist zugleich das höchste Nachhaltigkeitsgremium im Unternehmen (Nachhaltigkeitsboard). Er wird periodisch vom Konzern-Steuerkreis CSR & Nachhaltigkeit über die Themen Verantwortung und Nachhaltigkeit informiert. Diesem Steuerkreis gehören Top-Manager zentraler Vorstandsbereiche, der Konzernbetriebsrat sowie Vertreter der Marken und Regionen an. Der Steuerkreis verabschiedet die Nachhaltigkeitsstrategie, mit deren Hilfe der Konzern sein Ziel erreichen will, im Jahr 2018 das nachhaltigste Automobilunternehmen der Welt zu sein.

Seit 2006 koordiniert die CSR-Geschäftsstelle alle Aktivitäten innerhalb des Konzerns und der Marken und bedient sich dabei standardisierter Strukturen, Prozesse und Berichte. Sie richtet die CSR-Aktivitäten strategisch aus und handelt als Steuerungseinheit für die internen Managementprozesse und den Stakeholder-Dialog. CSR-Projektteams arbeiten bereichsübergreifend an aktuellen

IM MITTELPUNKT UNSERES HANDELNS (ERGEBNIS DER MATERIALITÄTSANALYSE)

Themen wie der Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen. Seit 2009 findet regelmäßig ein internationaler Austausch zwischen den CSR-Koordinatoren aller Marken und Regionen statt. Für die konzernweite Koordination der Umweltverantwortlichen gibt es außerdem eine Konzern-Umweltkonferenz und einen Konzern-Umweltstrategiekreis. Mit einem Konzern-Beauftragten für Umwelt, Energie und neue Geschäftsfelder haben wir die Weichen für einen ökologischen Umbau des Volkswagen Konzerns gestellt.

Die Voraussetzungen für eine umfassende und zeitnahe CSR- und Nachhaltigkeitsberichterstattung des Konzerns haben wir mit der Einführung des IT-gestützten Nachhaltigkeitsmanagementsystems und der weiteren Integration der Kennzahlensysteme geschaffen. Den steigenden Erwartungen der Stakeholder in Bezug auf eine aktuelle und differenzierte Darstellung der CSR- und Nachhaltigkeitsleistungen des Unternehmens kommt Volkswagen mit der erhöhten Steuerungseffizienz und Transparenz des Kennziffernsystems nach.

Verhaltensgrundsätze und Leitlinien

Konzernweit gültige Verhaltensgrundsätze geben unseren Mitarbeitern einen Wegweiser an die Hand, um rechtliche und ethische Herausforderungen bei ihrer täglichen Arbeit zu bewältigen. In diese Grundsätze sind die Konzernwerte Kundennähe, Höchstleistung, Werte schaffen, Erneuerungsfähigkeit, Respekt, Verantwortung und Nachhaltigkeit eingeflossen. Für die Einhaltung der Grundsätze ist jeder einzelne Mitarbeiter gleichermaßen verantwortlich.

Weitere wichtige Leitlinien für unser Handeln sind internationale Konventionen, Gesetze und interne Regeln. Mit der „Erklärung zu den sozialen Rechten und den industriellen Beziehungen bei Volkswagen“ (Volkswagen Sozialcharta), der Charta der Zeitarbeit und der Charta der Arbeitsbeziehungen bekennen wir uns zu grundlegenden sozialen Rechten und Prinzipien.

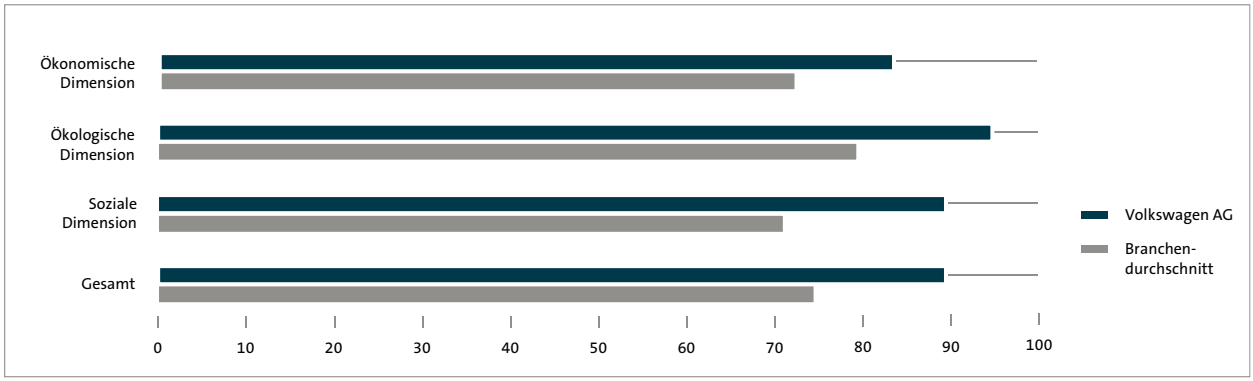
Strategischer Stakeholder-Dialog

Für Volkswagen ist die Mitgestaltung nationaler und internationaler Unternehmensnetzwerke ein wesentlicher Bestandteil des permanenten Dialogs mit wichtigen gesellschaftlichen Gruppen und Akteuren. Wir bringen unsere technische und soziale Kompetenz ein und unterstützen zahlreiche Projekte. Der Konzern ist im Vorstand des führenden europäischen Unternehmensnetzwerks für Corporate Social Responsibility, CSR Europe, vertreten. National arbeiten wir im Vorstand von econsense mit, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. Zusammen mit zahlreichen anderen Unternehmen hat Volkswagen das „Leitbild für verantwortliches Handeln in der Wirtschaft“ unterzeichnet.

Seit 2002 engagieren wir uns intensiv in der größten und wichtigsten CSR-Initiative der Welt, dem Global Compact. Die 7.000 beteiligten Unternehmen aus über 135 Ländern arbeiten dort gemeinsam daran, die Weltwirtschaft nachhaltiger und gerechter zu gestalten. Volkswagen leistet einen wesentlichen Beitrag zu diesem Vorhaben. Zehn Prinzipien zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung bilden das

ERGEBNISSE DER SAM-BEWERTUNG 2012

in Prozent



Wertegerüst des Global Compact. Im Jahr 2012 haben wir erneut den „Global Compact Advanced Level“ erreicht und an allen Standorten unseres Unternehmens unser unternehmerisches Handeln an den Grundsätzen des Global Compact ausgerichtet. Mit unserem Know-how unterstützen wir zudem andere Unternehmen im Global Compact dabei, ihre weltweite Verantwortung wahrzunehmen. Dazu gehört zum Beispiel die ständige Mitarbeit im Beratergremium zur Nachhaltigkeit in der Zuliefererkette. Außerdem engagiert sich Volkswagen im Prozess der Aktionen der UN-Nachhaltigkeitskonferenz Rio+20.

Volkswagen und der Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) – die größte deutsche Umweltschutzorganisation – führen seit über zehn Jahren eine einzigartige Kooperation. Sie beruht auf wechselseitiger Achtung unterschiedlicher Interessen. Die Zusammenarbeit besteht aus drei Komponenten: Beratung, Dialog und Projekte. In diesem Rahmen sensibilisieren wir die Öffentlichkeit für Belange der Umwelt und der Nachhaltigkeit.

Ein ökologischer wie ökonomischer Erfolg ist das Projekt des Flottenmanagements mit der Volkswagen Leasing GmbH. Durch den Einsatz unserer effizientesten Fahrzeuge reduzieren wir sowohl die CO_2-Emissionen als auch die Kosten aufseiten der Flottenbetreiber. Das Projekt ist zudem eine besonders wirksame Form des Klimaschutzes, da wir in seinem Rahmen Mittel für den Schutz der Moore in Deutschland, die bedeutende CO_2-Speicher sind, bereitstellen.

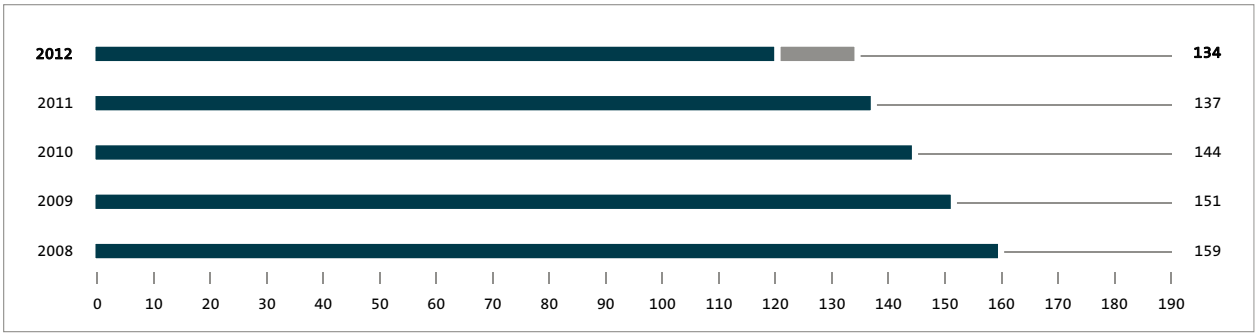
Beispielhaft für ein ökologisch ganzheitliches Konzept steht die Haltung „Think Blue.“ der Marke Volkswagen. Das bedeutet für die Produkte, dass – über den gesamten Lebenszyklus betrachtet – ökologische Nachhaltigkeit ein Kernelement darstellt. In der technischen Entwicklung werden umweltrelevante Aspekte wie Klimaschutz und Ressourcenschonung frühzeitig berücksichtigt. Darüber hinaus gibt „Think Blue.“ Verhaltenshinweise, wie jeder Einzelne seinen Beitrag durch ein bewusstes Umweltverhalten leisten kann. Unter dem Umweltprogramm „Think Blue. Factory.“ will die Marke bis 2018 die wichtigsten Umweltkennzahlen Energiebedarf, Abfall, Wasserverbrauch, CO_2- sowie Lösemittelemissionen um 25 % senken. Dabei wird eine einheitliche Mess- und Berichtsmethodik in allen Werken weltweit angewandt. Die Unterstützung ökologischer Projekte sowie das Engagement in Kooperationen sind darüber hinaus elementarer Bestandteil von „Think Blue.“. So zeigten beispielsweise bei der Weltmeisterschaft im Kraftstoffsparen „Think Blue. World Championship 2012.“ 18 Teams aus 17 Ländern, dass kraftstoffsparendes Verhalten Spaß macht und das persönliche Fahrverhalten den Verbrauch maßgeblich positiv beeinflusst.

Volkswagen in Nachhaltigkeitsrankings und -indizes

Da Analysten und Investoren CSR und Nachhaltigkeit als Leitindikatoren einer zukunftsorientierten Unternehmensführung betrachten, stützen sie ihre Empfehlungen und Entscheidungen verstärkt auch auf das CSR- und Nachhaltigkeitsprofil von Unternehmen. Insbesondere ziehen sie Nachhaltigkeitsratings heran, um die Leistungen eines Unternehmens in den Bereichen Ökologie, Soziales und Ökonomie zu beurteilen. Erreicht ein Unternehmen in diesen Ratings Bestnoten, hat das aber nicht nur eine deutliche Signalfunktion für seine Stakeholder, sondern erhöht auch seine Attraktivität als Arbeitgeber und die Motivation seiner Mitarbeiter.

Volkswagen belegte – wie in den Jahren zuvor – auch im Geschäftsjahr 2012 in den wichtigsten internationalen Ratings und Indizes eine Spitzenposition innerhalb seiner Branche. Wir sind als eines von nur drei Automobilunternehmen im Dow Jones Sustainability World Index gelistet, dem die Bewertung durch die Schweizer Vermögensverwaltungsgesellschaft SAM zugrunde liegt. MAN ist als einziges deutsches Unternehmen im Sektor Maschinenbau des Dow Jones Sustainability World Index und des Dow Jones Sustainability Europe Index vertreten. Zudem hat das norwegische Versicherungsunternehmen Storebrand

CO_2-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU 27) PKW-NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS
in Gramm pro Kilometer



Volkswagen in den 2012 neu aufgesetzten Trippel Smart and SPP Global Topp 100-Fonds aufgenommen. In diesem Fonds berücksichtigt es die 100 nachhaltigsten Unternehmen der Welt. Im Bereich „Soziales“ sind wir dort führend.

Zum 31. Dezember 2012 war Volkswagen in folgenden Nachhaltigkeitsindizes vertreten: Advanced Sustainability Performance Index (ASPI), Dow Jones Sustainability World Index, ECPI Ethical Index Europe, ECPI Ethical Index EMU, ECPI Ethical Index Global, Ethibel Sustainability Indices (ESI) Excellence, FTSE4Good und STOXX Global ESG Leaders Indices.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2012 konzentrierten sich die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Konzerns unverändert darauf, die Produktpalette zu erweitern und die Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit der Konzernprodukte zu verbessern.

Schwerpunkte unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit

Besondere Aufmerksamkeit widmete die Forschung und Entwicklung der ökologischen und ökonomischen Ausrichtung des Fahrzeugportfolios. Ein Konzern-Beauftragter, der alle Konzernaktivitäten zum Thema Umwelt, Energie und neue Geschäftsfelder steuert und koordiniert, um dadurch größtmögliche Synergien zu erreichen, hat seine Arbeit im Berichtsjahr ausgeweitet.

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß seiner Pkw-Neuwagenflotte in Europa bis 2015 auf unter 120 g/km zu senken. In den vergangenen fünf Jahren konnten wir diesen Wert um 25 g CO_2/km auf 134 g CO_2/km senken. Ab 2012 sind die CO_2-Emissionen für die europäischen Pkw-Neuwagenflotten der Fahrzeughersteller gesetzlich reglementiert. Für das Jahr 2012 galt, dass 65 % der Neuwagenflotte unter dem gesetzlich vorgeschriebenen Wert von 130 g CO_2/km liegen müssen: Für den Volkswagen Konzern betrug dieser Wert im Berichtsjahr 120 g CO_2/km. Wir bieten aktuell 324 Modellvarianten an, die weniger als 130 g CO_2/km emittieren. Mit 207 Modellvarianten unterschreiten wir bereits die Schwelle von 120 g CO_2/km. 33 Modellvarianten liegen unter 100 g CO_2/km (siehe dazu auch die Grafik auf Seite 196).

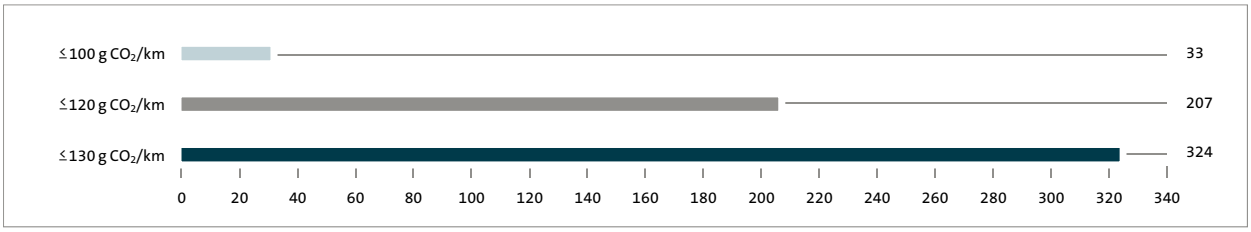
Darüber hinaus konzentrierten wir uns im Jahr 2012 auf Kommunikationstechnologien, insbesondere die Kommunikation des Fahrzeugs mit anderen Fahrzeugen (Vehicle-to-Vehicle) sowie die Kommunikation von Fahrzeug und Infrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure). Der Austausch von Informationen mit anderen Verkehrsteilnehmern und mit der Infrastruktur und damit die Vernetzung des Fahrzeugs mit seiner Umwelt wird ein wesentlicher Bestandteil der Automobilität der Zukunft sein.

Um die ehrgeizigen CO_2-Reduktionsziele in der Automobilindustrie zu erreichen, gewinnt der Leichtbau für die Großserie zunehmend an Bedeutung. Durch das gemeinsame Engagement der Volkswagen Konzern-Forschung und der Ressorts Produktion und Komponente wird das Thema Leichtbau und dessen zukünftige Fertigungstechnologien forciert. In der Forschungsfabrik „Open Hybrid LabFactory“ wird die gesamte Wertschöpfungskette von der Kohlenstofffaser über den Fertigungsprozess bis hin zur Herstellung funktionaler Leichtbau-Komponenten – einschließlich der konzeptionellen Kompetenzen für die Bauteilauslegung und das Recycling – abgebildet. International agierende Technologieführer und Spitzenkräfte der Forschung betreuen sämtliche Prozessschritte und bringen ihre gebündelte Kompetenz in den Aufbau der gemeinsam genutzten Forschungsfabrik ein.

Ein weiteres Kompetenzfeld bei Volkswagen sind die virtuellen Techniken. In der Vergangenheit wurden diese erfolgreich eingesetzt, um den Entwicklungs-, Produktions- oder Serviceprozess von Fahrzeugen zu beschleunigen und zu verbessern. Mit immer leistungsfähigeren Endgeräten, beispielsweise Smartphones, werden diese Technologien aber auch für den Fahrzeugkunden nutzbar. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Augmented-Reality-Technologie, bei der die reale Welt erkannt und durch virtuelle Informationen angereichert wird. Mit dieser Technologie wird ein Smartphone zu einem innovativen

CO_2-EMISSIONEN – STATUS QUO

Anzahl Fahrzeuge



Bordbuch: Der Kunde filmt ein Fahrzeugbauteil mit seinem Smartphone und erhält multimedial aufbereitete Bedienhinweise. Die Marke Audi hat diese Technologie erstmals als Smartphone-Applikation „Audi A1 eKurzinfo“ in Serie gebracht. Weitere Applikationen für vergleichbare Anwendungen werden in der Volkswagen Konzernforschung erarbeitet, um auch auf diesem Gebiet die Führungsrolle sicherzustellen.

Die Volkswagen Group of America eröffnete im August 2012 im US-Bundesstaat Kalifornien ein hochmodernes Forschungs- und Entwicklungszentrum, das die Antriebe und Fahrzeuge mehrerer Konzernmarken testet und optimiert. Herzstück ist das Abgas- und Klimazentrum, das den Emissionsausstoß und das Verhalten der Fahrzeuge bei extremen Temperaturen prüft. Porsche erweitert sein Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach bei Stuttgart unter anderem um einen hochmodernen Windkanal und ein Design-Studio. ŠKODA vergrößert sein Technologie- und Entwicklungszentrum in Česana, nahe dem Unternehmenshauptsitz in Mladá Boleslav, um 21 neue Motoren- und Komponentenprüfstände – eine der größten Investitionen im Entwicklungsbereich, die aktuell in der Tschechischen Republik getätigt werden.

Innovative Produkte begeistern unsere Kunden

Das Center of Automotive Management, ein unabhängiges Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung, verleiht jährlich die „AutomotiveINNOVATIONS Awards“ an Fahrzeughersteller. Mit Siegen in den Kategorien „Innovationsstärkster Konzern“, „Bester Hersteller: Konventionelle Antriebe“ und „Bester Hersteller: Fahrzeugkonzepte“ unterstrich der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2012 seine Spitzenposition.

Nachfolgend stellen wir ausgewählte Innovationen vor – Modelle, Aggregate oder Systeme, die im abgelaufenen Geschäftsjahr in den Markt eingeführt wurden.

Im neuen Polo BlueGT kam erstmals bei einem Vierzylinder-Turbomotor die Zylinderabschaltung zum Einsatz. Diese Technologie deaktiviert automatisch den zweiten und dritten Zylinder bei niedrigen und mittleren Lastzuständen, ohne dass es der Fahrer merkt. Dadurch sinkt der Verbrauch des 1.4 TSI-Motors spürbar. Ausgestattet mit diesem starken Aggregat und einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe verbraucht der sportliche Polo BlueGT durchschnittlich nur 4,5 l auf 100 km, die CO_2-Emission beträgt 105 g/km.

Mit dem Jetta Hybrid wurde 2012 nach dem Touareg Hybrid der zweite Volkswagen vorgestellt, unter dessen Motorhaube sich Benzin- und Elektromotor zu einem Antriebsmodul vereinen. Die Kombination aus 1.4 TSI-Motor (110 kW/150 PS), Elektromotor (20 kW) und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ermöglicht dynamisches und sparsames Fahren.

Nach der ersten Präsentation des up! im Jahr 2011 stellte die Marke Volkswagen Pkw im Berichtsjahr zwei weitere Varianten des Kleinwagens vor. Der up! Viertürer ermöglicht dank weit ausschwenkender Türen selbst groß gewachsenen Personen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Optional kann er mit einem für dieses Fahrzeugsegment ungewöhnlichen Panoramadach ausgerüstet werden. Der eco up! – angetrieben von einem CNG-Motor mit 50 kW (68 PS) – erreicht mit einer CO_2-Emission von 79 g/km einen Spitzenwert im Wettbewerbsvergleich.

Das Innovations-Highlight der Marke Volkswagen Pkw war im Berichtsjahr der komplett neu entwickelte Golf, der auf dem Modularen Querbaukasten basiert. Er ist bis zu 100 kg leichter und 23 % sparsamer als sein Vorgänger.

Für Fahrspaß sorgen die neu entwickelten Benzin- und Dieselmotoren-Generationen mit einem Leistungsspektrum von 63 kW (85 PS) bis 169 kW (230 PS). Sie sind serienmäßig unter anderem mit einem Start-Stopp-System und einem Rekuperationsmodus für die Rückgewinnung der Bremskraft ausgestattet und fahren dadurch besonders sparsam. In Verbindung mit dem aktiven Zylindermanagement kommt beispielsweise der 1.4 TSI-Ottomotor mit durchschnittlich 4,7 l auf 100 km aus. Die neu konzipierte Klimaanlage trägt ebenfalls dazu bei, den Verbrauch zu senken. Darüber hinaus sind für den Golf zahlreiche neue Sicherheits- und Assistenzsysteme erhältlich, unter anderem der Front Assist mit integrierter City-Notbremsfunktion, die Müdigkeitserkennung, eine serienmäßige elektronische Differenzialsperre, der Spurhalteassistent Lane Assist, die Verkehrszeichenerkennung und die neueste Generation der automatischen Einparkunterstützung Park Assist, die mit einer grafischen 360°-Darstellung vor Hindernissen warnt. Die serienmäßige Multikollisionsbremse,

die der ADAC 2012 mit dem Gelben Engel prämierte, bremst das Fahrzeug nach einem Unfall ab, um die restliche Energie zu reduzieren und somit typische Folgeunfälle zu vermeiden. Zusätzliche Technologien wie die Progressivlenkung, eine Fahrprofilauswahl mit fünf Programmen und das neue Info- und Entertainmentsystem mit einem Display, das via Näherungssensor auf Handbewegungen reagiert, runden das Ausstattungspaket ab. Äußerlich folgt der Golf einer zeitlosen Formensprache mit horizontalen Linien der Frontpartie, einer betont kräftigen C-Säule und puristisch formvollendeten Flächen.

Die Marke Audi feierte im Geschäftsjahr 2012 die Weltpremiere der dritten Generation des Audi A3. Er war das erste Fahrzeug im Volkswagen Konzern, das auf dem Modularen Querbaukasten basierte und von der damit verbundenen Reduktion von Komplexität, Kosten und Entwicklungsaufwand profitiert hat. Der neue A3 Sportback ist bis zu 90 kg leichter als sein Vorgänger und kann als Fahrzeug der Premium-Kompaktklasse mit zahlreichen Fahrerassistenzsystemen wie dem Audi adaptive cruise control ausgestattet werden. Dieses hält das Auto bis zu einer Geschwindigkeit von 200 km/h im gewünschten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, indem es selbstständig beschleunigt und abbremst.

Mit den neuen Modellen A6 hybrid und A8 hybrid erweiterte Audi 2012 die jeweiligen Baureihen. Beide Modelle verfügen über einen 2.0 TFSI- und einen Elektromotor und können sowohl über den Verbrennungs- beziehungsweise den Elektromotor als auch im Hybridmodus angetrieben werden. In Verzögerungsphasen gewinnen die Fahrzeuge Energie zurück, bei starker Beschleunigung werden beide Motoren aktiviert. Mit einer Gesamtleistung von 180 kW (245 PS) verbraucht der A6 hybrid lediglich 6,2 l Superkraftstoff; die CO_2-Emission liegt bei lediglich 145 g/km.

Der neue SEAT Leon ist das erste Fahrzeug im A-Segment, das die Full-LED-Scheinwerfer-Technologie nutzt. Sie unterstützt zum einen das besondere Design des Fahrzeugs und erhöht zum anderen die Funktionalität. In Qualität und Anmutung – insbesondere im Innenraum – stellt der Leon eine Revolution für die Marke SEAT dar. Der Leon basiert ebenfalls auf dem Modularen Querbaukasten. Die dadurch erzielte Gewichtsersparnis von 90 kg im Vergleich zum Vorgängermodell verleiht ihm mehr Fahrdynamik und wirkt sich positiv auf den Verbrauch aus. Die optimierte Fahrwerksabstimmung kombiniert Komfort und Sportlichkeit, ganz der Marke SEAT entsprechend. Ein umfassendes Assistenz- und Infotainmentsystem rundet das Gesamtpaket ab.

Scania präsentierte im Geschäftsjahr 2012 seine neu entwickelten, innovativen Dieselmotoren mit 9 und 13 l Hubraum sowie zwei neue Hochleistungsgasmotoren. Die effizienten Aggregate erfüllen alle die zukünftige Abgasnorm Euro 6.

MAN feierte im Geschäftsjahr 2012 die Weltpremiere der neuen Lkw der TG-Familie, die den künftigen Abgasstandard Euro 6 erfüllen. Sie verbrauchen genauso wenig Kraftstoff wie ihre besonders sparsamen Vorgängermodelle.

Studien und Konzeptfahrzeuge weisen den Weg in die Zukunft

In diesem Abschnitt beschreiben wir ausgewählte Konzeptfahrzeuge und Studien, die wir 2012 neben den zahlreichen Serienfahrzeugen vorgestellt haben.

Die Marke Volkswagen Pkw präsentierte im Jahr 2012 mit der weiterentwickelten Studie Cross Coupé einen kompakten SUV mit innovativem Allrad- und Plug-in-Hybridantrieb, der mit seinem progressiven und dynamischen Auftritt einen Ausblick auf das Design künftiger SUV-Modelle gibt. Das Fahrzeug besitzt gleich drei Motoren, die als Hybridsystem effizient zusammenwirken: Für den Antrieb der Vorderachse stehen ein 140 kW (190 PS) starker TDI- sowie ein Elektromotor mit 40 kW Leistung zur Verfügung. Soll das Cross Coupé im Allradmodus oder rein elektrisch betrieben werden, schaltet sich ein weiterer Elektromotor (85 kW) für die Hinterachse dazu. Für die gelungene Kombination aus kraftvollem Design und umweltfreundlichem Antrieb erhielt das Cross Coupé den eCar Award 2012 von AUTO BILD und AUTOTEST.

Im Rahmen der Präsentation des neuen Golf stellte die Marke Volkswagen Pkw auch die Studie des neuen Golf BlueMotion vor. Er erzielt mit einem Durchschnittsverbrauch von 3,2 l Diesel auf 100 km und einer CO_2-Emission von nur 85 g/km Spitzenwerte und setzt neue Maßstäbe in seiner Fahrzeugklasse.

Der Taigun, die Studie eines SUV im kompakten Format, orientiert sich technisch stark an der New Small Family. Angetrieben von einem neuen 1.0 Dreizylinder-TSI-Motor mit 81 kW (110 PS) kommt der Viersitzer mit einem Durchschnittsverbrauch von rund 4,5 l auf 100 km aus. Eine praktische Dachreling mit integrierten LED-Scheinwerfern prägt sein äußeres Erscheinungsbild. Im Inneren haben wir erstmals Drehregler in den Lüftungsdüsen der Schalttafel eingesetzt, über die die Temperatur und die Gebläsestufe geregelt sowie die Einstellungen abgelesen werden können.

Mit der Konzeptstudie crosslane coupé weist Audi in den Bereichen Design sowie Fahrzeug- und Antriebskonzept den Weg in die Zukunft. Die Kombination aus Technik, Konstruktion und Design deutet die Formensprache kommender Q-Modelle von Audi an. Das Fahrzeugkonzept beschreitet mit seinem Multimaterial Space Frame völlig neue Wege – mit positiver Wirkung auf Gewicht, Kosten und die energetische Gesamtbilanz – und ist eine weitere Evolutionsstufe im Leichtbau von Audi. Ein innovativer und effizienter Plug-in-Hybridantrieb, basierend auf einem eigens entwickelten 1.5 Dreizylinder-TFSI-Motor und zwei Elektromotoren, setzt mit einem Kraftstoffverbrauch von

nur 1,1 l pro 100 km und einer CO_2-Emission von lediglich 26 g/km neue Maßstäbe.

Der für den chinesischen Markt ausgelegte Audi A6 L e-tron concept ist die erste Hybrid-Technikstudie in der Oberklasse. Er besitzt als Plug-in-Hybrid einen 2.0 TFSI-Motor mit 155 kW (211 PS) sowie einen Elektromotor mit 70 kW und kann im rein elektrischen Betrieb eine Strecke von 80 km zurücklegen.

Die Konzeptstudie Porsche Panamera Sport Turismo e-hybrid verbindet die nächste Generation des Hybridantriebs mit neuen Ideen für ein evolutionäres, sportliches Karosseriekonzept. Er kombiniert Porsche-Performance mit umfassender Alltagstauglichkeit. Der Plug-in-Hybridantrieb mit einer Leistung von bis zu 306 kW (416 PS) beschleunigt den Panamera Sport Turismo in weniger als sechs Sekunden von null auf 100 km/h. Über ein großes zentrales TFT-Farbdisplay kann der Fahrer vielfältige Informationen abrufen und anzeigen lassen – von der Drehzahl über Fahrinformationen bis hin zur Navigation.

Bentley und Lamborghini zeigten im Berichtsjahr mit den SUV-Studien Bentley EXP 9 F und Lamborghini Urus die Möglichkeit für weitere Baureihen in den beiden Marken auf. Beide Allradmodelle überzeugen durch ihr muskulöses Design und ihren kraftvollen Antrieb und interpretieren das Fahrzeugsegment völlig neu.

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentierte 2012 mit dem Amarok Canyon eine Extremvariante des Pickups. Das Concept Car überragt das Serienmodell in Höhe und Breite deutlich. Um eine maximale Offroad-Tauglichkeit zu ermöglichen, wird die Studie von einem durchzugsstarken 2.0 TDI-Biturbo mit 132 kW (180 PS) angetrieben. Abseits befestigter Straßen kann der Allradantrieb 4MOTION zugeschaltet werden.

Mit dem Hybrid-Forschungsfahrzeug Metropolis zeigte MAN einen Schwer-Lkw, der in der Innenstadt rein elektrisch angetrieben werden kann und so Transport- und Verteilaufgaben emissionsfrei und geräuscharm erledigt.

MAN stellte im Berichtsjahr den Prototypen des Otto-Gasmotors 20V35/44G vor, der für den stationären Einsatz in Kraftwerken entwickelt wurde. Der einstufig aufgeladene Motor verfügt mit 10,6 MW über die höchste Leistung in seinem Segment. Dank zahlreicher, innovativer Technik-Bausteine verfügt er über einen sehr hohen Wirkungsgrad und hält alle derzeit bekannten Emissionsgrenzwerte ein.

Effizienzsteigerung durch Synergien

Bei neuen Fahrzeugprojekten nutzen die einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns sogenannte Modulbaukästen, die gewährleisten, dass Synergieeffekte sowohl zwischen Modellen einer Baureihe als auch baureihen- und markenübergreifend optimal genutzt und gesteigert werden. Neue Fahrzeuge für bereits bestehende und noch zu erschließende Märkte lassen sich damit effizienter konzipieren.

Der im Wesentlichen von der Marke Audi entwickelte Modulare Längsbaukasten (MLB) und seine Evolutionsstufe MLB evo bilden die Basis für Fahrzeuge, deren Motor längs zur Fahrtrichtung eingebaut ist. Den MLB entwickeln wir insbesondere hinsichtlich der Themen Leichtbau und Elektrifizierung weiter. Bei Audi laufen bereits seit 2007 Modelle vom Band, die auf dem MLB basieren. Mit dem Einsatz des Modularen Querbaukasten (MQB) hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2012 einen Quantensprung bei der Weiterentwicklung der markenübergreifenden Plattform- und Modulstrategie gemacht. Der MQB ermöglicht die Konzeption von Fahrzeugen, deren Architektur die Anordnung des Motors quer zur Fahrtrichtung vorsieht. Dabei können Fahrzeuge mit unterschiedlichen Längen, Breiten und Radständen produziert werden; damit kommen wir dem wachsenden Kundenwunsch nach Vielfalt bei Modellen, Ausstattung und Design nach. Gleichzeitig reduziert der MQB die Komplexität, die Stückkosten und den Entwicklungsaufwand. Erzielte Einsparungen nutzen wir dazu, unter anderem die Ausstattung unserer Fahrzeuge weiter zu verbessern. Mit dem Audi A3 wurde im Frühjahr 2012 das erste Fahrzeug auf den Markt gebracht, das auf dem MQB basiert. Im Jahresverlauf folgte das wichtigste Modell der Marke Volkswagen Pkw – der neue Golf. Zukünftig wird der MQB das technische Fundament für zahlreiche Modelle der Marken Volkswagen Pkw, Audi, SEAT und ŠKODA bilden. Dadurch werden zum Beispiel Innovationen aus den Bereichen Infotainment und Fahrerassistenz breit verfügbar.

Den nächsten Schritt in der Weiterentwicklung dieser Strategie geht der Konzern mit dem Modularen Standardantriebsbaukasten (MSB) unter Federführung der Marke Porsche. Der MSB bildet die Grundlage für Fahrzeuge, deren Motor in Längsrichtung eingebaut ist und die in der Basisvariante über einen Heckantrieb verfügen.

Auch auf andere Bereiche des Automobilbaus übertragen wir den Modulgedanken konsequent. Der Modulare Infotainment Baukasten (MIB) bietet fahrzeugklassen- und markenübergreifend eine variable Hardwareplattform für vielfältige Infotainment-Funktionen und individuelle Designs. Der Modulare Diesel Baukasten (MDB), der die Basis für unsere neuen, noch effizienteren und dynamischeren Drei- und Vierzylinder-Dieselmotoren bildet, debütierte 2012 im neuen Audi A3.

Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln

Im Geschäftsjahr 2012 hat Volkswagen die bestehende Kooperation mit der Daimler AG weitergeführt.

Die Erforschung und Weiterentwicklung von Hochvolt-Batteriesystemen für Plug-in-Hybrid- und Elektrofahrzeuge treiben wir konsequent voran, indem wir Kooperationen mit kompetenten Batterieherstellern eingehen; 2012 haben wir diese Zusammenarbeit intensiviert. Die 2010 zusammen mit unserem Partner VARTA Microbattery GmbH in

Ellwangen gegründete VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG hat im Berichtsjahr ihre Arbeit vertieft und erste, sehr positive Resultate erzielt. Sie soll automobiltaugliche Batteriezellen und die dazugehörige Fertigungstechnologie erforschen und entwickeln. Unsere Kompetenzen auf dem Gebiet der Elektrotraktion erweitern wir durch zahlreiche Hochschulkooperationen.

Einbindung von externem F&E-Know-how

Das Fachwissen unserer Lieferanten spielt neben den konzerneigenen Ressourcen eine wichtige Rolle im Entwicklungsprozess und wird uns in den kommenden Jahren dabei helfen, unsere Modelloffensive konsequent fortzusetzen. Die frühzeitige und enge Zusammenarbeit interner und externer Kapazitäten gewährleistet, dass wir Projekte in der gewünschten Qualität und mit verkürzter Entwicklungszeit erfolgreich abschließen. Vor allem in kreativen Prozessen sowie auf dem Gebiet der virtuellen Techniken und der Megatrends können wir auf externes Fachwissen zurückgreifen.

Aber auch bei unterstützenden Dienstleistungen, in nachgeschalteten Prozessen wie der Serienbetreuung sowie bei nachbessernden und nicht kundenrelevanten Tätigkeiten nutzen wir externe Kapazitäten. Darüber hinaus bauen wir die Zusammenarbeit mit späteren Serienlieferanten konsequent aus, da deren Kompetenz bei der Entwicklung von Modulen und Komponenten besonders wichtig ist.

Zahlreiche Patente von Mitarbeitern eingereicht

Die hohe Zahl und die technologische Qualität der eingereichten Ideen belegten 2012 erneut die große Innovationskraft unserer Mitarbeiter. Sie meldeten im Berichtsjahr 4.313 Patente an, davon 2.128 in Deutschland und 2.185 im Ausland. Schwerpunkte bildeten Innovationen in den Bereichen modulares Infotainment, Fahrerassistenzsysteme, Elektroantriebstechnik und Stahl-Leichtbau.

F&E-Kennzahlen

Im Geschäftsjahr 2012 stiegen die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Automobilbereichs im Vergleich zum Vorjahr um 32,1 %. Neben neuen Modellen standen unter anderem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios und die Effizienzsteigerung der Motorenpalette im Mittelpunkt, wobei alternative Antriebstechnologien einen zunehmenden Anteil ausmachten. Die Aktivierungsquote stieg auf 27,5 (23,1) %. Mit 8,9 (7,2) Mrd. € waren die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten höher als im Jahr 2011; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile lag unverändert bei 5,1 (5,1) %.

Am 31. Dezember 2012 waren im Bereich Forschung und Entwicklung – inklusive der At-Equity-konsolidierten Joint-Venture-Gesellschaften in China – konzernweit 42.089 Mitarbeiter (+21,1 %) tätig; das entspricht einem Anteil an der Gesamtbelegschaft von 7,7 %.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2012	2011	2010	2009	2008
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	9.515	7.203	6.257	5.790	5.926
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.615	1.666	1.667	1.947	2.216
Aktivierungsquote in %	27,5	23,1	26,6	33,6	37,4
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.951	1.697	2.276	1.586	1.392
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	**8.851**	**7.234**	**6.866**	**5.429**	**5.102**

BESCHAFFUNG

Die Beschaffung hat im Berichtsjahr den Schwerpunkt ihrer Arbeit darauf gelegt, die Fahrzeuganläufe insbesondere im Hinblick auf den Modularen Querbaukasten abzusichern, neue Beschaffungsmärkte zu erschließen und die Qualität in den Lieferketten präventiv sicherzustellen.

Beschaffungsstrategie

Die vier aus der Konzernstrategie 2018 abgeleiteten Beschaffungsziele haben auch im Berichtsjahr ihre Gültigkeit behalten: erstens marktkonforme Top-Qualität und Innovationen zu wettbewerbsfähigen Preisen zu bieten; zweitens die gesteckten Kostenziele zu erreichen und die Wirtschaftlichkeit unserer Produkte über die gesamte Laufzeit zu gewährleisten; drittens das globale Volumenwachstum durch nachhaltige Verfügbarkeit und gleichbleibend hohe Qualität der Kaufteile abzusichern sowie viertens die Zufriedenheit der Mitarbeiter und die Attraktivität des Geschäftsbereichs Beschaffung weiter zu steigern.

Jedem dieser Ziele haben wir Handlungsfelder zugeordnet. Aktuell gewährleisten 30 Programme mit genau definierten Maßnahmen und Verantwortlichkeiten für alle Marken und Regionen, dass diese Ziele erreicht werden. Die einheitliche Beschaffungsstrategie über alle Marken und Regionen hinweg ermöglicht es uns, konzernweit Chancen zu nutzen und Stärken zu bündeln sowie gleichzeitig Schwächen und Risiken zu minimieren.

Ausweitung des Prozessoptimierungsprogramms

Die Prozessoptimierung ist ein fester Bestandteil der Arbeit in der Beschaffung geworden. In allen Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns arbeiten Experten daran, Prozesse zu standardisieren und sie kontinuierlich zu verbessern. Im Jahr 2012 haben wir die Beschaffungsorganisationen der Volkswagen Group of America, von Volkswagen India, Volkswagen Group Rus, Porsche, Scania und MAN in das Prozessoptimierungsprogramm Beschaffung aufgenommen. Die Marke Porsche beispielsweise wurde innerhalb von vier Monaten in die Kernprozesse der Konzern-Beschaffung eingebunden. So konnten schon 2012 gemeinsame Entscheidungen zu Beschaffungsvorgängen getroffen werden.

Wir prüfen gezielt und fortlaufend, ob die Einführung neuer beziehungsweise die Optimierung bestehender Prozesse die erwarteten zeitlichen und qualitativen Vorteile bringt. Auf diese Weise stellen wir sicher, dass die ergriffenen Maßnahmen nachhaltig wirken.

Stabile Versorgungssituation bei Kaufteilen und Rohmaterialien

Die Versorgungssituation war im Berichtsjahr geprägt von dem wachsenden Fahrzeugabsatz in China, Nord- und Südamerika sowie der weiter steigenden Nachfrage nach Fahrzeugen aller Segmente mit hochwertiger Ausstattung. Daraus resultierte ein steigender beziehungsweise veränderter Bedarf an Kaufteilen. Die Versorgung aller Komponenten- und Fahrzeugwerke war dennoch jederzeit gewährleistet. Besonders hervorzuheben ist dabei die erfolgreiche Absicherung der Fahrzeuganläufe auf Basis des Modularen Querbaukastens (MQB) bei den Marken Audi, Volkswagen und SEAT.

Darüber hinaus gab es im Jahr 2012 außerplanmäßige Ereignisse, die unter anderem zu Produktionsausfällen bei Lieferanten von Rohmaterial führten. In diesen Situationen zeigte sich die Wirksamkeit unserer Prozesse und Sicherheitsmechanismen, die wir aufgrund der Erkenntnisse aus den Naturkatastrophen in Japan 2011 installiert und in der Organisation verankert hatten. Mit Hilfe einer geschäftsübergreifenden „Task Force“, die ein etablierter Bestandteil unseres Krisenmanagements ist, konnte die Versorgungssicherheit, in Zusammenarbeit mit den Lieferanten, jederzeit gewährleistet werden.

Ein wichtiges Instrument der Versorgungsabsicherung ist die kontinuierliche Anbindung unserer Lieferanten an die Systeme des Bedarfs- und Kapazitätsmanagements. Das integrierte Kapazitätsmanagement INCA bietet den angebundenen Lieferanten die Möglichkeit, ihre Kapazitäten online zu pflegen. Sie erhalten darüber hinaus für einen Planungshorizont von bis zu 24 Monaten Einsicht in die Bedarfsvorschau für ihre Teile.

Wegen der anhaltenden Eurokrise waren für die meisten Rohmaterialien und Einsatzstoffe im Jahr 2012 sinkende Preise auf den Spotmärkten zu verzeichnen. Trotz dieser Tendenz bewegten sich die Preise jedoch nach wie vor auf einem hohen Niveau und unterlagen starken

Schwankungen. Insgesamt zeigten sich die Märkte sehr angespannt und nervös, vor allem die Preise für Rohöl waren sehr volatil und zeigten eine hohe Sensitivität in Bezug auf politische Unsicherheiten und Spekulationseinflüsse.

Die konjunkturellen Effekte wirkten sich auch auf das Preisniveau der Seltenen Erden aus. Auf dem von China dominierten Markt waren, im Vergleich zu den historischen Höchstpreisen des Jahres 2011, rückläufige Preise zu beobachten. Diese bewegten sich jedoch weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

Kaufteile- und Lieferantenmanagement zur Qualitätssicherung innerhalb des Lieferprozesses

Im Zuge unserer Wachstumsstrategie stehen sowohl wir als auch unsere Partner bei der globalen Beschaffung von Komponenten vor großen Herausforderungen. Das Kaufteilemanagement ist der „technische Arm" der Beschaffung. Werkzeug- und Prozessexperten sichern in den Fahrzeugneuanläufen präventiv die Werkzeugerstellung und den Aufbau neuer Fertigungsstandorte der Lieferanten vor Ort ab. Darüber hinaus unterstützt das Kaufteilemanagement den Linieneinkauf bei der Absicherung der Teileversorgung. Neue Technologiefelder wurden in das Aufgabenportfolio aufgenommen, um dem volatilen Umfeld und der technischen Komplexität gerecht zu werden. Vor diesem Hintergrund ist das Kaufteilemanagement ein integraler Bestandteil der globalen Volumenabsicherung.

Ein besonderer Fokus des Kaufteilemanagements liegt auf den Unterlieferanten. Direktlieferanten von Volkswagen greifen gewöhnlich auf eine hohe Anzahl von Sublieferanten zu, deren Wertschöpfungsprozesse eine zusätzliche Herausforderung darstellen. Daher wird der gesamte Wertschöpfungsprozess bereits kurz nach der Auftragsvergabe in einem Zielvereinbarungsgespräch mit dem Lieferanten geschäftsbereichsübergreifend analysiert und entsprechend präventiv bearbeitet.

Erschließung neuer Beschaffungsmärkte

Um die Kostenziele im Rahmen der Konzernstrategie 2018 zu erreichen, haben wir Maßnahmen definiert, die auch im Jahr 2012 konsequent umgesetzt wurden. Eine dieser Maßnahmen ist die Erschließung kostengünstiger Beschaffungsmärkte durch das C3-Sourcing-Programm (Cost-Competitive-Country-Sourcing). Ziel dieses Programms ist es, wettbewerbsfähige Beschaffungsmärkte nicht nur für die Produktion der dort lokalisierten Fahrzeugprojekte, sondern auch für Fahrzeugprojekte in anderen Ländern zu nutzen. Dazu werden Bauteile aus den C3-Regionen exportiert, ohne dass wir Abstriche bei unseren Qualitätsansprüchen machen müssten.

Um den Anteil der C3-Vergaben im Warenfluss nachhaltig zu gewährleisten, haben wir die weltweiten Regionalbüros geschäftsbereichsübergreifend weiterentwickelt. Diese Büros identifizieren neue Lieferanten und begleiten sie bis zur Vergabeentscheidung, im Anschluss sichert das Kaufteilemanagement der Regionalbüros die Lieferfähigkeit ab.

Ein Beispiel für die erfolgreiche Erschließung neuer Märkte ist die Region Südostasien. Über das im Jahr 2010 eröffnete Regionalbüro in Kuala Lumpur wurden bereits über 250 Lieferanten aus ganz Südostasien an die Volkswagen Systemlandschaft angeschlossen und bei diesen lokalen Lieferanten ein signifikantes Beschaffungsvolumen beauftragt.

Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Das Konzept „Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen" sorgt bereits seit 2006 dafür, dass auch unsere Geschäftspartner die konzernweit gültigen Umwelt- und Sozialstandards berücksichtigen. Wesentliche Bausteine des Konzepts sind die vom Konzernvorstand für Beschaffung und vom Group Chief Compliance Officer unterzeichneten Nachhaltigkeitsanforderungen, ein Früherkennungssystem zur Risikominimierung, Transparenz im Beschaffungsprozess sowie Lieferantenmonitoring und -entwicklung. Dabei stehen die Optimierung von Nachhaltigkeitsaspekten gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern sowie die nachhaltige Sicherung unserer Volumenströme im Vordergrund.

Im Berichtszeitraum haben wir die Zusammenarbeit unserer Lieferanten mit den Marken und Regionen des Konzerns intensiviert und verstetigt. Unter anderem führten wir zahlreiche Informationsveranstaltungen durch und stellten ein internetbasiertes Qualifizierungsmodul auf der Konzern Business Plattform bereit. Alle auf der

Plattform registrierten Lieferanten wurden aufgefordert, dieses Qualifizierungsmodul mit anschließender Erfolgskontrolle zu absolvieren. Das Tool können auch alle Mitarbeiter der Beschaffung bei Volkswagen nutzen, um ihr Wissen zum Thema „Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen“ zu vertiefen.

Weiterhin wurden alle Geschäftspartner aufgefordert, einen Fragebogen zu unseren Nachhaltigkeitsanforderungen auszufüllen. Eine zentrale Konzernstelle überwacht die Ergebnisse, um gemeinsam mit unseren Lieferanten Verbesserungsmaßnahmen und Maßnahmenpläne zu entwickeln. Dies hat im Berichtszeitraum nicht nur zu einer verstärkten Sensibilisierung unserer Lieferanten, sondern auch zu Optimierungen im Bereich der Wertschöpfungskette, zum Beispiel durch die Minimierung von Versorgungsrisiken, beigetragen.

Beschaffungsvolumen

Zum Beschaffungsvolumen des Volkswagen Konzerns zählen im Wesentlichen Produktionsmaterial, Dienstleistungen und Investitionen. Im Berichtsjahr war eine Zunahme um 16,8 % auf 128,7 Mrd. € – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – zu verzeichnen. Der Anteil der Zulieferer in Deutschland lag bei 38,8 (39,3) %.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN NACH MARKEN UND MÄRKTEN

Mrd. €	2012	2011	%
Volkswagen Pkw	77,0	69,7	+10,5
Audi[1]	22,7	21,0	+7,9
ŠKODA	6,6	6,6	+0,2
SEAT	3,7	3,4	+9,7
Bentley	0,6	0,5	+11,2
Porsche[2]	1,4	–	–
Volkswagen Nutzfahrzeuge	2,4	2,4	–1,4
Scania	5,2	5,1	+2,4
MAN[2]	9,1	1,5	x
Volkswagen Konzern	**128,7**	**110,2**	**+16,8**
Europa/Übrige Märkte	88,1	75,4	+16,9
Nordamerika	6,2	4,7	+32,2
Südamerika	8,0	8,1	–1,7
Asien-Pazifik	26,4	22,0	+20,0

1 Audi inklusive Lamborghini und Ducati (ab August 2012).
2 Porsche ab August 2012, MAN ab November 2011.

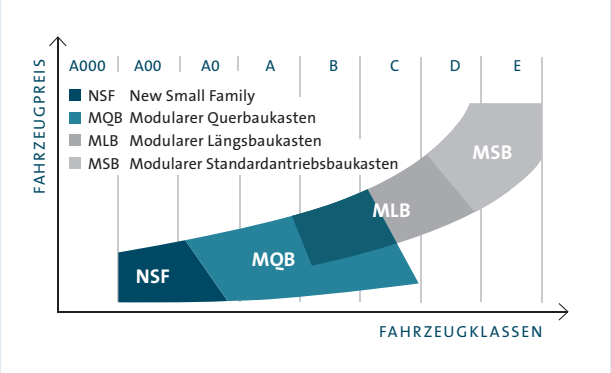
TECHNIK-SPEZIAL

Revolution aus dem Baukasten

Startschuss für den Modularen Querbaukasten

Den Verbrauch unserer Fahrzeuge erheblich zu senken, sie zu weltweit wettbewerbsfähigen Kosten herzustellen und gleichzeitig die Profitabilität und Produktivität zu steigern – diese Ziele verfolgt der Volkswagen Konzern mit seinen modularen Baukästen. Sie stellen die Weiterentwicklung unserer Plattform- und Modulstrategie dar, die ihren Ursprung in der Mitte der 90er Jahre hat. Das neueste Mitglied unserer Baukastenfamilie ist der Modulare Querbaukasten (MQB). Er ist die Basis für Fahrzeuge, deren Motor quer zur Fahrtrichtung eingebaut ist. Mit dem neuen Audi A3, dem neuen Golf und dem neuen SEAT Leon haben wir 2012 die ersten Modelle auf der Grundlage dieses Baukastens eingeführt. 2013 folgen weitere Fahrzeuge.

MODULARE BAUKÄSTEN IM VOLKSWAGEN KONZERN



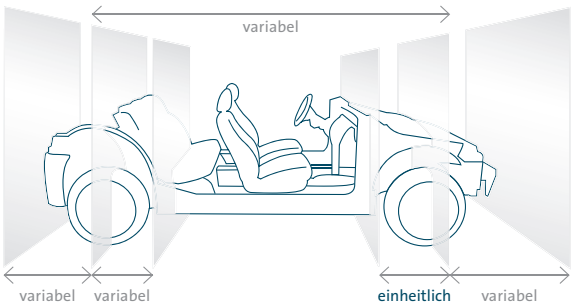
Mit dem MQB erstreckt sich die modulare Baukastenstrategie des Volkswagen Konzerns jetzt vom A0- bis zum C-Segment. Die Fahrzeuge der New Small Family ergänzen sie zudem im A00-Segment. Mehr als 40 Modelle wollen wir langfristig und markenübergreifend auf der Grundlage des MQB produzieren – in höchster Qualität, markenindividuell und zugeschnitten auf die unterschiedlichen Marktanforderungen. Dabei können wir Fahrzeuggewicht und Verbrauch verringern und neue Technologien, zum Beispiel aus den Bereichen Infotainment und Assistenzsysteme, anbieten, die bislang höheren Segmenten vorbehalten waren.

Untrennbar verbunden mit dem MQB ist sein Pendant in der Produktion: der Modulare Produktionsbaukasten (MPB). Er umfasst den kompletten Produktionsprozess – vom Presswerk bis zur Montage – und legt Standards für Fertigungsanlagen fest. Indem wir weltweit gleiche Anlagenkomponenten einsetzen, können wir die Produktion hinsichtlich Stückzahlen und Fahrzeugtypen flexibler gestalten als bisher.

Mit MQB und MPB sind wir in der Lage, erstens sowohl den erforderlichen Einmalaufwand, beispielsweise die Entwicklungskosten, als auch die Fertigungszeiten deutlich zu senken und zweitens eine Nutzung über mehrere Fahrzeuggenerationen möglich zu machen. Darüber hinaus ermöglichen es die Baukästen, dass wir in einem Werk auf denselben Anlagen verschiedene Modelle produzieren, in unterschiedlicher Stückzahl und sogar von verschiedenen Marken. So können wir unsere Kapazitäten im ganzen Konzern flexibler nutzen.

Der MQB erlaubt neben konventionellen Benzin- und Dieselmotoren auch die Integration von alternativen Aggregaten, zum Beispiel Gas-, Hybrid- oder Elektroantriebe. Bislang waren für jedes Fahrzeug Anpassungen nötig, die einzeln erbracht werden mussten. Mit dem MQB ist eine hochflexible Fahrzeugarchitektur entstanden, bei der konzeptbestimmende Abmessungen wie Radstand, Spurbreite, Rädergröße und Sitzposition konzernweit abgestimmt sind und variabel zum Einsatz kommen. Andere Abmessungen, zum Beispiel der Abstand der Pedale zur vorderen Radmitte, sind immer gleich und gewährleisten eine einheitliche Systematik des Vorderwagens.

GRUNDARCHITEKTUR EINES MQB-FAHRZEUGS



Mit dem in die MQB-Strategie integrierten Modularen Ottomotor Baukasten (MOB) und dem Modularen Diesel Baukasten (MDB) zeigen wir, wie groß das Potenzial konventioneller Aggregate bei der Verbrauchsreduzierung ist. Beide Baukästen umfassen komplett erneuerte Motorenfamilien. Die neuen Ottomotoren etwa bieten eine Reihe technischer Innovationen und verringern darüber hinaus Gewicht und Einzelkosten. Beispielsweise wird zum ersten Mal in einem Vierzylinder-Großserienmotor das aktive Zylindermanagement (ACT) umgesetzt, das den Antrieb wesentlich effizienter macht. Weil Otto- und Dieselmotoren die im identischen Winkel geneigte Einbaulage besitzen, können Abgasstrang, Antriebswellen und Getriebeeinbaulage vereinheitlicht werden. Das verringert die Zahl der Motor- und Getriebevarianten im MQB-System des Konzerns um fast 90 %.

PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2012 hat der Volkswagen Konzern sein Produktionsnetzwerk erneut vergrößert und zum ersten Mal in seiner Geschichte über 9 Mio. Fahrzeuge weltweit produziert. Mit dem Wachstum des Konzerns steigen auch die Anforderungen an die Produktion. Um diese zu bewältigen, hat der Geschäftsbereich Produktion mit allen Marken und Regionen die Strategie „Produktion 2018“, bestehend aus den Kernzielen Kundenbegeisterung, hoher Ergebnisbeitrag, Erhöhung der Produktionskapazität sowie Attraktivität für die Mitarbeiter formuliert und diesen Zielen 13 Handlungsfelder zugeordnet. Patenschaften, die von Mitgliedern des Vorstands und des Top-Managements des Bereichs sowie von Projektteams aller Marken und Regionen übernommen wurden, sollen die fristgerechte Umsetzung der Maßnahmen in den Handlungsfeldern gewährleisten. Ziel ist, die leistungsstärkste und faszinierendste Automobilproduktion der Welt aufzubauen.

Produktionsstandorte

Das Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns wurde im Jahr 2012 um fünf Standorte erweitert und umfasste am Ende des Berichtsjahres insgesamt 99 Produktionsstätten weltweit. Es setzt sich zusammen aus 58 Automobil-, Nutzfahrzeug- und Motorradfabriken sowie 41 Komponentenwerken. Durch die Integration von Ducati in den Volkswagen Konzern gehören erstmals Motorradwerke zum Fertigungsverbund. Neu hinzugekommen sind nach der vollständigen Einbringung des Automobilgeschäfts von Porsche in den Volkswagen Konzern auch die dazugehörigen Werke in Zuffenhausen und Leipzig. Die neu errichtete Fahrzeugfabrik im chinesischen Yizheng hat im Berichtsjahr die Produktion aufgenommen.

Europa bildet mit 67 Fahrzeug- und Komponentenstandorten nach wie vor das Zentrum der Produktionstätigkeit des Volkswagen Konzerns. Der Region Asien-Pazifik kommt mit inzwischen 17 Standorten eine wachsende Bedeutung zu. Um auch langfristig den wichtigen nordamerikanischen Markt mit lokal gefertigten Fahrzeugen zu bedienen, ist der Konzern dort inzwischen mit drei Fertigungsstandorten vertreten. In Südamerika (neun Standorte) und Afrika (drei Standorte) blieb die Anzahl der Fertigungsstandorte im Berichtsjahr unverändert.

China ist der größte Absatzmarkt des Volkswagen Konzerns. Um die Erfolgsgeschichte in diesem Markt fortzusetzen, haben wir mit unseren beiden Joint-Venture-Partnern den Ausbau umweltfreundlicher Fertigungskapazitäten beschlossen. Das Joint Venture Shanghai Volkswagen eröffnete Mitte des Jahres die Fahrzeugfabrik in Yizheng im Süden des Landes. Dort startete zunächst die Produktion des Polo, im Dezember 2012 begann auch die Fertigung von Fahrzeugen der Marke ŠKODA. Mit dem Ausbau der bestehenden Werke in Changchun, Nanjing und Chengdu sowie weiteren neuen Werken in Foshan und Ningbo wird die Kapazität in China bis 2018 auf circa 4 Mio. Fahrzeuge pro Jahr ausgebaut. Um dem erwarteten Marktwachstum in den ländlicheren Gebieten Chinas frühzeitig Rechnung zu tragen, vereinbarte das Joint Venture Shanghai Volkswagen die Errichtung eines Fahrzeugwerks im westchinesischen Urumqi. Bereits 2013 sollen dort in einem ersten Schritt teilzerlegte Fahrzeuge montiert werden. Um den steigenden Bedarf an Aggregaten zu decken, der sich aus der Ausweitung der Fahrzeugproduktion in China ergibt, bauen wir vier Motorenfertigungen an verschiedenen Standorten auf, die ab 2013 Motoren der neuesten Generation produzieren. Darüber hinaus wurde der Grundstein für ein neues Werk für die Produktion von Doppelkupplungsgetrieben gelegt.

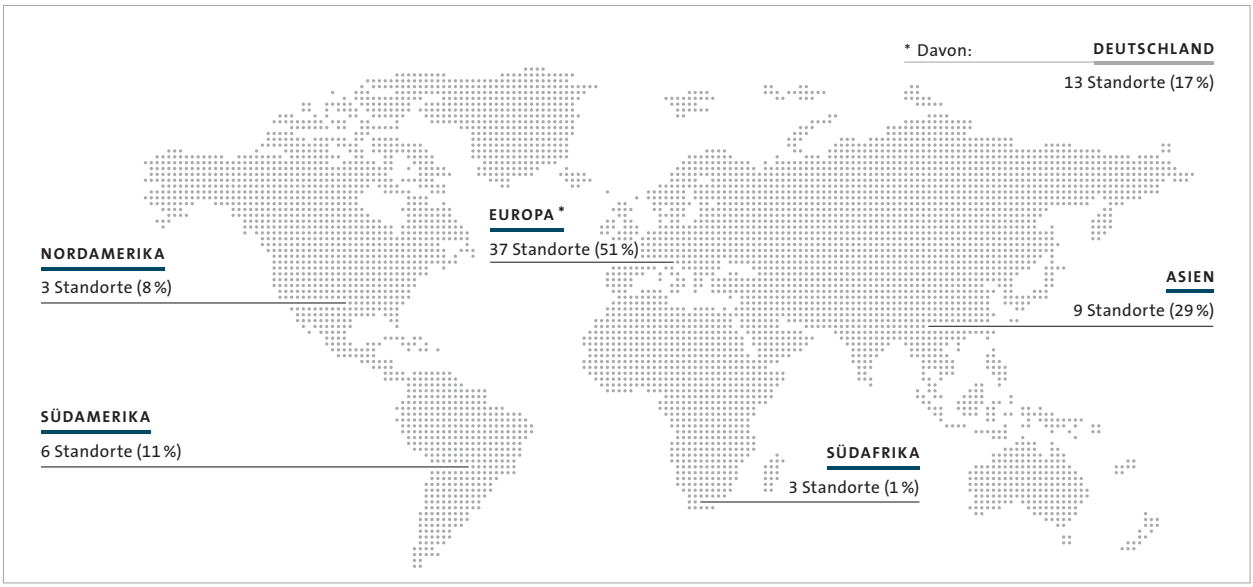
Neben China gewinnt die ASEAN-Region im Rahmen unserer Wachstumsstrategie zunehmend an Bedeutung. Im März 2012 haben wir mit dem Bau einer Volkswagen Produktionshalle auf dem Gelände unseres Partners DRB-Hicom in Malaysia begonnen. Ab dem 1. Quartal 2013 werden dort zukünftig bis zu circa 30.000 zusätzliche Volkswagen Modelle auf CKD-Basis gefertigt. Dieser Schritt dient der langfristigen Erschließung des malaysischen Automobilmarktes und ist ein wichtiger Baustein unserer ASEAN-Strategie. Bei unserem indonesischen Partner Indomobil montieren wir bereits Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi und Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Mit dem Start der Motorenproduktion im mexikanischen Silao Anfang 2013 wurde das 100. Werk des Volkswagen Konzerns eröffnet und der Produktionsverbund in Nordamerika um zusätzliche Kapazitäten für die lokale Produktion erweitert. Damit wird – wie auch mit den Standorten in Chattanooga, Puebla und Queretaro sowie San José Chiapa – die lokale Präsenz auf dem wichtigen nordamerikanischen Absatzmarkt weiter verstärkt und unser ehrgeiziges Wachstumsziel in dieser Region unterstützt sowie ein wichtiger Beitrag zur Absicherung gegen Wechselkursschwankungen geleistet.

Der anhaltend stark wachsende Markt in Russland ist für den Volkswagen Konzern von strategischer Bedeutung. Um unsere Position in diesem Markt weiter zu stärken und auszubauen, haben wir durch den im Juni 2011 abgeschlossenen Vertrag zur Auftragsfertigung mit der GAZ Group in Nizhny Novgorod die Voraussetzung geschaffen, unsere lokale Kapazität kurzfristig um circa 110.000 Fahrzeuge jährlich zu erhöhen. Im Dezember 2012 haben wir dort gemeinsam mit GAZ die CKD-Produktion des ŠKODA Yeti gestartet. Im März 2013 folgt der Jetta und Mitte 2013 der ŠKODA Octavia. Zur lokalen Belieferung unserer Fahrzeugfertigungen entsteht in unmittelbarer Nähe unseres Fahrzeugwerks in Kaluga ein Motorenwerk mit einer Jahreskapazität von 150.000 Einheiten. Ab 2015 werden dort Motoren der modernsten Generation produziert.

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2012 in Prozent



Neuanläufe und Produktionsjubiläen

Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2012 weltweit insgesamt 28 Neuanläufe in der Produktion gemeistert; 14 Mal handelte es sich um neue Produkte oder Produktnachfolger. Der Höhepunkt war der Fertigungsbeginn des Golf der siebten Generation in den Werken Wolfsburg und Zwickau im August. Bereits im April startete die Produktion des neuen Audi A3 in Ingolstadt. Die Marke ŠKODA erweiterte ihre Modellpalette mit dem Rapid im Juli in Mladá Boleslav. Der neue Porsche Boxster ging im September in Osnabrück in die Serienproduktion. Im italienischen Sant´Agata Bolognese fertigt Lamborghini seit Oktober den Aventador. Für die Marke SEAT war der Start des Leon Nachfolgers in Martorell ein wichtiger Meilenstein im Produktionskalender.

Außerdem konnte der Volkswagen Konzern 2012 einige Jubiläen feiern: Weltweit hat der Volkswagen Konzern im März das 175-millionste Fahrzeug produziert. Der Tiguan überschritt in Deutschland und China insgesamt die Marke von einer Million gefertigten Fahrzeugen. In unserem Werk im südafrikanischen Uitenhage rollte im September das 3-millionste Fahrzeug vom Band; die Marke SEAT hat seit ihrer Zugehörigkeit zum Volkswagen Konzern 10 Mio. Autos produziert. Auch in unserer Komponentenfertigung gab es ein Jubiläum: Die Fertigung in Kassel produzierte das 111.111.111. Getriebe.

Anlauf der Fertigung auf Basis des Modularen Querbaukastens

Der Bedarf an und die Nachfrage nach Fahrzeugen sowie die Anzahl von Fahrzeug- und Aggregatederivaten wachsen ebenso stetig wie die kundenspezifischen Anforderungen auf den weltweiten Märkten. Damit wir dem gerecht werden können, müssen wir unsere Produktionskapazitäten optimal nutzen. Die im Konzern entwickelten modularen Baukästen bieten die Möglichkeit, verschiedene Fahrzeug- und Antriebskonzepte in einer einheitlichen Fahrzeugarchitektur mit geringstmöglichem Aufwand abzubilden und damit den Anforderungen der verschiedenen Märkte gerecht zu werden. Dank unserer standardisierten Produkte und Fertigungsprozesse können wir unterschiedliche Modelle verschiedener Marken auf einer Produktionslinie fertigen. Damit gewinnen wir deutlich an Flexibilität, wenn wir die Belegung unserer Werke planen.

Mit dem Anlauf des neuen Audi A3 und dem Produktionsstart des neuen Golf wurde der MQB bei den Marken Audi und Volkswagen Pkw erstmals eingesetzt. Der ebenfalls neu entwickelte Modulare Produktionsbaukasten (MPB) überträgt den Modulgedanken vom Fahrzeug in die Fertigung. Durch standardisierte Anlagen und Betriebsmittel werden die Flexibilität und die Wirtschaftlichkeit in bestehenden Strukturen erhöht. Die modular aufgebauten Anlagen ermöglichen die Fertigung von unterschiedlichsten Modellen, unter anderem mit verschiedenen Antriebsarten und Radständen. So können beispielsweise an einem Arbeitstag mehrere Varianten des Golf auf einer Produktionslinie gefertigt werden – die Limousine, der Variant und der Golf Plus.

Beim Anlauf weiterer Modelle, die auf dem MQB basieren, werden mit dem Einsatz des MPB zusätzliche Effizienzvorteile wirksam. Von den standardisierten und bereits erprobten Modulen profitieren zum Beispiel die Fabriken in Foshan und Puebla, die ebenfalls den Golf produzieren werden.

In der Motorenfertigung ist im Rahmen des MQB-Starts die Produktion einer neuen Ottomotoren- und einer neuen Dieselmotoren-Familie angelaufen.

Das Konzern-Produktionssystem

Die Ende 2007 getroffenen Betriebsvereinbarungen zum Volkswagen-Weg haben den Grundstein für einen nachhaltigen Veränderungsprozess in der Unternehmenskultur und für ein neues gemeinsames Verständnis bei Volkswagen gelegt. Das Ziel ist ein ganzheitlicher Entwicklungsprozess des Unternehmens auf dem Weg zum führenden Automobilhersteller der Welt.

Mit dem Volkswagen-Weg wollen wir die Effizienz, Produktivität, Qualität, Kommunikation, Zusammenarbeit, Ergonomie und Teamarbeit verbessern. Das erreichen wir, indem wir dauerhaft Verschwendung vermeiden und Arbeitsmethoden perfektionieren. Dabei steht immer der Mensch im Mittelpunkt. In der KVP-Kaskade (Kaskade zum Kontinuierlichen Verbesserungsprozess) werden daher in mehreren Stufen – sowohl im direkten als auch im indirekten Bereich – Arbeitsplätze und Abläufe optimiert. Mit Hilfe von Workshops und der aktiven Beteiligung der Mitarbeiter konnten bereits viele Lösungen gefunden werden, die zu Produkt- oder Prozessstandards weiterentwickelt wurden. Das wertschöpfungsorientierte, synchrone Konzern-Produktionssystem liefert die notwendigen Methoden und Instrumente, um den Volkswagen-Weg umzusetzen, die Qualität und die Termintreue zu erhöhen und gleichzeitig Kosten zu reduzieren. Konzernweit einheitliche Standards und stabile Prozesse steigern die Produktivität und verkürzen die Durchlaufzeiten. Ein wichtiger Ansatz dabei ist die Qualifizierung. Um die Standards auf Dauer zu etablieren, durchlaufen die Mitarbeiter in Lean- und Trainingscentern konzernübergreifende Schulungen zur KVP-Kaskade. Das erst im vergangenen Jahr eröffnete Trainingscenter Logistik bei VOLKSWAGEN SLOVAKIA wurde bereits prämiert: Der von der Fachzeitschrift „ATZproduktion“ und der Beratungsfirma „Growtth Consulting Europe“ vergebene „Lean & Green Efficiency Award 2012“ für eine schlanke und umweltfreundliche Produktion ging an das Werk in Bratislava. Und auch das Stammwerk in Wolfsburg bekam einen Preis. Mit dem von der Fachzeitschrift „Automobil Produktion“ verliehenen „Automotive Lean Production Award 2012“ wurden die Erfolge des Volkswagen-Wegs in Bezug auf die nachhaltige Verbesserung der Produktivitäts- und Verwaltungsprozesse ausgezeichnet. Am ŠKODA-Stammwerk in Mladá Boleslav haben wir in diesem Jahr ein Trainingscenter zur Optimierung der Fertigungs- und Verwaltungsprozesse eröffnet. Die kontinuierliche Qualifizierung der Mitarbeiter ist ein fester Bestandteil unserer Produktionsstrategie.

Ein in Umsetzung und permanenter Weiterentwicklung befindliches neues Logistikkonzept für den Volkswagen Konzern gestaltet die Versorgung der Produktionsstandorte und die dazugehörigen Material- und Informationsflüsse noch effizienter. Dabei stehen nicht nur die internen Abläufe der Materialbereitstellung an den Montagelinien der Fahrzeugwerke im Fokus, sondern auch die vorgelagerten Transport- und Logistikprozesse zwischen uns und unseren Lieferanten. Vor allem dort bestehen Synergiepotenziale, die die verschiedenen Marken und Werke des Konzerns nutzen können. Sie ergeben sich vor allem aus geringeren Materialbeständen, stabileren Prozessen, verbesserten Informationen und mehr Transparenz.

E-Traktion in der Produktion

Aus den bevorstehenden Anläufen von rein- und teilelektrisch angetriebenen Fahrzeugen ergeben sich Herausforderungen für die Produktion. Wir haben uns im Jahr 2012 bereits intensiv mit der Thematik befasst und entsprechende Vorbereitungen getroffen. Dabei standen eine fertigungsgerechte Produktgestaltung, die Integration in bestehende Fertigungslinien und die Qualifikation der Mitarbeiter im Mittelpunkt.

Die bereits für die Produktion der Hybridfahrzeuge des Konzerns geltenden Vorgaben und die gesammelten Erfahrungen wurden genutzt, weiterentwickelt und in den Volkswagen Standardisierungsprozess eingesteuert. Sie leisten so einen Beitrag zur Erweiterung des Produktionssystems für elektrisch angetriebene Fahrzeuge.

Ausweitung der Technologiekompetenz in der Warmumformung

Der Prozess der Warmumformung von speziellen Stählen ist seit einigen Jahren ein etabliertes Verfahren zur Herstellung höchstfester, Crash-relevanter Karosseriebauteile.

Volkswagen hat sich bereits frühzeitig für die Eigenproduktion von pressgehärteten Bauteilen entschieden und treibt die Technologieentwicklung im Sinne einer höheren Produktivität und verbesserter Bauteileigenschaften stetig voran. Mit dem steigenden Bedarf solcher Bauteile in den Produktbaukästen sind im abgelaufenen Geschäftsjahr die ersten zwei Warmumformlinien am Standort Wolfsburg erfolgreich angelaufen.

Sowohl die Ofentechnologie als auch die Werkzeugtechnik wurden erneut optimiert. Die Warmumformlinien wurden in Y-Bauweise (zwei parallele Öfen und eine Presse) zur Taktzeitoptimierung errichtet. Zudem wird der üblicherweise nachfolgende Laserbeschnitt nunmehr zum Teil durch den sogenannten Warmbeschnitt bereits im Umformwerkzeug ersetzt. Das spart Energie- und Investitionskosten und reduziert zudem die Fertigungszeit.

MARKT-SPEZIAL

Vom Pionier zum Marktführer in China

Eine Erfolgsgeschichte starker Partnerschaften

Seit Beginn seiner Reform- und Öffnungspolitik vor über 30 Jahren ist China zu einem der wichtigsten Automobilmärkte der Welt aufgestiegen und bildet inzwischen den größten Absatzmarkt des Volkswagen Konzerns. Mit einem Anteil von 20,8 % am Pkw-Markt und 2,8 Millionen verkauften Fahrzeugen im Geschäftsjahr 2012 ist der Volkswagen Konzern Marktführer in China.

Das Fundament dafür haben wir 1984 mit der Gründung des Joint Ventures Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. (SVW) gelegt. Das erste Modell, das wir in Shanghai produziert haben, war der Santana; er prägte den chinesischen Automobilmarkt über viele Jahre. Nach der Einführung der Marke ŠKODA im Jahr 2007 und nunmehr 10 lokal gefertigten Modellen kann die SVW heute auf über acht Millionen produzierte Fahrzeuge zurückblicken. Im Jahr 1991 entstand das Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. (FAW-VW) in Changchun. Die erste eigene Fabrik der FAW-VW nahm 1993 mit dem Jetta die Produktion auf, die zwei Jahre später um die Marke Audi erweitert wurde und inzwischen 10 Modelle umfasst. Bis heute liefen bei FAW-VW mehr als sechs Millionen Fahrzeuge vom Band.

Um die stetig steigende Nachfrage in China bedienen zu können, haben wir mittlerweile 17 Gesellschaften gegründet – inklusive Komponenten-, Finanz- und Vertriebsgesellschaften. Ein wichtiger Meilenstein war die Gründung der Volkswagen Group China im Jahr 2004. Sie koordiniert und verwaltet alle Aktivitäten des Volkswagen Konzerns in China. Aufgrund der steigenden Bedeutung des chinesischen Marktes haben wir 2012 das Vorstandsressort China geschaffen.

Ende der 90er Jahre wurde verstärkt mit der Diversifikation der Produktpalette begonnen. Entscheidend dafür war 2007 der Aufbau des Importgeschäfts, das wir mittlerweile auf alle Pkw-Marken im Konzern ausgedehnt haben. Unser Produktportfolio in China umfasst heute alle Segmente vom Kleinwagen bis zum Luxussportwagen. Aufstrebende Fahrzeugklassen wie das SUV-Segment haben wir frühzeitig in der lokalen Produktion berücksichtigt. Ebenso wird der Nutzfahrzeugbereich für uns an Bedeutung gewinnen.

Einen wesentlichen Beitrag zu unserem Erfolg in China leistet unsere Lokalisierungsstrategie: Neben Fahrzeugen, die wir auch auf den übrigen Märkten der Welt vertreiben, bilden speziell für chinesische Kunden modifizierte Fahrzeuge (zum Beispiel mit langem Radstand) sowie exklusiv für den chinesischen Markt entwickelte Modelle die Eckpfeiler. Sowohl auf Produktseite mit innovativen Motoren- und Getriebegenerationen als auch auf Fertigungsseite mit modernsten Fahrzeug- und Komponentenwerken setzen wir neueste Technologien ein.

Mit unseren Fahrzeugwerken in Shanghai und Changchun verfügen wir seit Beginn unseres Chinageschäfts über zwei starke Standbeine in den östlichen und nördlichen Küstenprovinzen. Um die landesweite Präsenz und die positive Wahrnehmung des Volkswagen Konzerns in China zu stärken sowie den aktuellen, regionalen Wachstumstrends zu folgen, wurden die Strategien „Go South“ und „Go West“ definiert. Konkrete Maßnahmen dieser Strategien sind die aktuell im Aufbau befindlichen Werke in Foshan, Ningbo und Urumqi sowie der mittelfristig geplante, deutliche Ausbau des Händlernetzes. Die „Go South“ Strategie hat bereits seit 2008 zu einem deutlichen Ausbau der Marktanteile in den südlichen Regionen geführt. Mit der „Go West“ Strategie wollen wir von der wachsenden Bedeutung der Regionen im Landesinneren profitieren.

DIE STRATEGIEN „GO SOUTH“ UND „GO WEST“

Mit seinem umfangreichen Produktportfolio, neuesten Technologien sowie den Planungen zu Hybrid- und Elektrofahrzeugen ist der Volkswagen Konzern bestens gerüstet, um zukünftigen Herausforderungen – zum Beispiel anspruchsvollen Emissionsgrenzen oder Zulassungsbeschränkungen in Megacitys – zu begegnen und auch langfristig eine Schlüsselrolle auf dem Automobilmarkt in China innezuhaben. Da das durchschnittliche Einkommen der Bevölkerung steigt und die Urbanisierung – schon rund 130 Städte in China haben über eine Million Einwohner – sowie die Industrialisierung im Westen stetig voranschreiten, bietet der chinesische Automobilmarkt weiterhin großes Potenzial. Auf 1.000 Einwohner kommen derzeit gerade einmal circa 50 Pkw; in Deutschland sind es rund 520. Auch das Ersatzteil- und Gebrauchtwagengeschäft sowie Finanzdienstleistungen im Automobilsektor werden in China zukünftig stark an Bedeutung gewinnen. Mit Initiativen wie „Das WeltAuto.“ und dem Ausbau der lokalen Finanzdienstleistungen strebt der Volkswagen Konzern auch in diesen Zukunftsmärkten eine Vorreiterrolle an.

MARKETING UND VERTRIEB

Der Volkswagen Konzern besitzt ein einzigartiges Produktportfolio: Es besteht aus zwölf erfolgreichen Marken, die Jahr für Jahr weltweit Millionen von Kunden begeistern. Wir haben im Jahr 2012 das individuelle und unverwechselbare Image jeder einzelnen Marke gezielt gestärkt und ihre Positionierung im Markt optimiert.

Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns

Der Slogan „Volkswagen – Das Auto." vereint die drei Kernbotschaften innovativ, werthaltig und verantwortungsvoll, die die Marke Volkswagen Pkw auszeichnen. Weltweit verbinden die Kunden mit Volkswagen Pkw die Attribute Qualität, Zuverlässigkeit und deutsche Ingenieurskunst. Aufgrund dieses Markenprofils, das bei unseren Kunden Vertrauen schafft, ist die Marke Volkswagen für Millionen von Kunden beim Kauf eines Automobils die erste Wahl. Im Mittelpunkt der weltweiten Markenführung stehen die aktuellen und zukünftigen Präferenzen und Wünsche der Kunden. Sie sind der Ausgangspunkt für die Entwicklung bedarfsorientierter und gleichzeitig bezahlbarer Innovationen. Das ist unser Wettbewerbsvorteil; auf dieser Grundlage verfolgt die Marke Volkswagen Pkw das Ziel, mittel- bis langfristig der innovativste Volumenhersteller zu werden und gleichzeitig in jeder Klasse die beste Qualität zu bieten.

Die Marke Audi hat sich mit dem Leitgedanken „Vorsprung durch Technik" zu einer der weltweit stärksten Automobilmarken im Premiumsegment entwickelt. Ihr Ziel ist, die Marktführerschaft in diesem Segment zu übernehmen. Dazu setzt die Marke Audi konsequent auf ihr Leitbild, das von Progressivität, Hochwertigkeit und Sportlichkeit geprägt ist. Die zahlreichen Preise und Auszeichnungen, die Audi Modelle jedes Jahr erhalten, sowie der Erfolg der „Vier Ringe" auf allen Märkten weltweit belegen eindrucksvoll, dass sich Audi zu einer Premiummarke mit hohem Ansehen entwickelt hat. Die Markenstrategie mit innovativen technischen Lösungen und emotionaler Designsprache ist die Basis dieses Erfolgs.

„Simply clever" – mit diesem Slogan hat sich ŠKODA vor allem in Europa und China zu einer der am stärksten aufstrebenden Marken entwickelt. Ein überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis und ein attraktives Design prägen das Markenbild; hinzukommen intelligente Raumkonzepte, die technisch einfach sind, aber raffinierte und praktische Details aufweisen. Zahlreiche Auszeichnungen für das gute, anspruchsvolle und innovative Design der Fahrzeuge sind ein Beleg für die hohe Anerkennung dieses Markenkonzepts.

Das Bild der spanischen Marke SEAT prägen Modelle, die regelmäßig Preise für ihr herausragendes Design erhalten. Die Fokussierung auf die markanten Attribute dynamisch, jung und designorientiert schärft das Profil der Marke SEAT, die dadurch vor allem in Europa stärker wachsen will. Den Anspruch der Marke, passionierter Perfektionist und emotionaler Technologieträger zu sein, bringt der neue Markenclaim „Enjoyneering" treffend zum Ausdruck.

Der Sportwagenhersteller Porsche fasziniert Autofans auf der ganzen Welt seit Jahrzehnten. Dem hohen Qualitätsanspruch der Marke ist es zu verdanken, dass mehr als 70 % aller jemals produzierten Porsche Fahrzeuge noch heute auf den Straßen in vielen Ländern der Erde unterwegs sind. Die Markenwerte des Sportwagenherstellers zeichnen sich durch Gegensätze aus: Exklusivität und Akzeptanz, Tradition und Innovation, Performance und Alltagstauglichkeit, Design und Funktionalität. „Aus Möglichkeiten das Maximum herausholen", so lautet das Prinzip von Porsche.

Mit den drei Kernwerten Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Partnerschaftlichkeit steht Volkswagen Nutzfahrzeuge für souveräne Mobilität. Die Marke bietet verschiedenen Kundengruppen eine Reihe unterschiedlicher Transportlösungen auf höchstem technischen Niveau. Die leichten Nutzfahrzeuge der Baureihen Caddy, Saveiro, Multivan/Transporter, Crafter und Amarok orientieren sich an den individuellen Transportanforderungen von Handel und Gewerbe, Behörden und Dienstleistern. Private Kunden schätzen familienfreundliche Großraumfahrzeuge und freizeitorientierte Reisemobile als Derivate der leichten Nutzfahrzeuge.

Exklusivität, Eleganz und Stärke – das sind die Eigenschaften, die unsere Marken Bentley, Bugatti und Lamborghini in den oberen Fahrzeugsegmenten auszeichnen. Sie runden die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns im Pkw-Segment ab.

Die schwedische Marke Scania folgt den Leitgedanken „Der Kunde zuerst", „Respekt gegenüber dem Einzelnen" und „Qualität". Seit über 100 Jahren fertigt das erfolgreiche Unternehmen leistungsstarke und technisch hoch innovative Lkw und Busse. Die Marke bietet ihren Kunden effiziente Transportlösungen, die durch Serviceangebote und Finanzdienstleistungen ergänzt werden.

Zuverlässigkeit, Innovation, Dynamik und Offenheit – das sind die Unternehmenswerte der Marke MAN. Diese Werte sind die wesentlichen Erfolgsfaktoren für MAN, einem führenden europäischen Nutzfahrzeug-, Motoren- und Maschinenbauunternehmen. Neben Lkw und Bussen fertigt das Unternehmen Dieselmotoren, Turbomaschinen, schlüsselfertige Kraftwerke und Spezialgetriebe.

Ducati ist einer der renommiertesten Motorradhersteller im Premiumsegment, der mit seinen Produkten große Emotionen weckt. Ihre Kunden überzeugt die italienische Marke mit höchster Handwerksqualität, Kompromisslosigkeit und herausfordernder Dynamik. Der italienische Stil spiegelt sich in den Linien jedes einzelnen Motorrads der Marke wider.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue

Unsere Vertriebsaktivitäten richten wir stets darauf aus, unsere Kunden zufriedener zu machen – das hat für uns höchste Priorität. Mit den im Geschäftsjahr 2011 eingeführten Maßnahmen und Prozessen konnten wir auch 2012 die Zufriedenheit der Käufer unserer Fahrzeuge, der Kunden im After-Sales-Bereich und unserer Handelspartner steigern.

Die Konzernmarken ermitteln regelmäßig die Zufriedenheit ihrer Kunden. Schwerpunkte werden vor allem bei den Themen Produkt und Service gesetzt. Aus den Umfrageergebnissen leiten sie Maßnahmen ab, um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen.

Die Marken Porsche und Audi nehmen – bezogen auf die Gesamtzufriedenheit der Kunden mit dem Produkt – auf den europäischen Kernmärkten sowohl im Vergleich zu anderen Konzernmarken als auch zu Wettbewerbern Spitzenränge ein. Die übrigen Marken des Konzerns erreichen Werte über oder auf Wettbewerbsniveau.

Kundenzufriedenheit ist eine Voraussetzung für Kundenloyalität. Kunden verhalten sich unseren Marken gegenüber loyal und vertrauen ihnen, wenn sie mit unseren Produkten und Dienstleistungen zufrieden sind. Die regelmäßig ermittelten Loyalitätswerte zeigen eindrucksvoll, wie groß dieses Vertrauen ist. Bereits mehrere Jahre in Folge konnte die Marke Volkswagen Pkw die Loyalität ihrer Kunden zum Beispiel in den europäischen Kernmärkten auf hohem Niveau halten. Die Marke ŠKODA belegt dank ihrer loyalen Kunden im Wettbewerbsvergleich ebenfalls seit mehreren Jahren einen Platz auf den vorderen Rängen.

Struktur des Konzernvertriebs

Die Mehrmarkenstruktur des Volkswagen Konzerns unterstützt die Eigenständigkeit unserer Marken. Dennoch setzen wir auf markenübergreifende Vertriebsaktivitäten, um Vertriebsvolumina und Marktanteile zu erhöhen, die Ergebnisbeiträge und die Effizienz des Vertriebs zu steigern und gleichzeitig Kosten zu verringern.

2012 haben wir die Händler stärker an die IT-Systemlandschaft des Konzerns angebunden; sie ist ein Teil unserer Vertriebsnetzstrategie und dient dazu, den Informationsaustausch der Händler untereinander sowie zwischen den Händlern und dem Großhandel zu optimieren. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität stehen dabei im Mittelpunkt. Unser Großhandelsgeschäft steuern wir in mehr als 20 Märkten über konzerneigene Gesellschaften. Eine Zentralstelle zur Steuerung dieser nationalen Vertriebsgesellschaften macht die Vertriebsaktivitäten transparenter und wirtschaftlicher und schafft Synergien zwischen den verschiedenen Marken und ihren Aktivitäten. Best-Practice-Ansätze einzelner Gesellschaften können wir so schnell und effizient auf die übrigen Großhandelsgesellschaften übertragen. Die Zentralstelle trägt wesentlich dazu bei, dass wir die Ziele unserer Strategie 2018 erreichen.

Nachdem wir zum 1. März 2011 das Vertriebsgeschäft der Porsche Holding Salzburg erworben hatten, haben wir 2012 die Integration dieser Gesellschaft vorangetrieben und Aufgaben im Volkswagen Konzern neu ausgerichtet, um ihre speziellen Kompetenzen voll nutzen zu können. Die konzerneigenen Handelsaktivitäten haben wir weitgehend unter der Management-Verantwortung der Porsche Holding Salzburg zusammengefasst, um sie noch effizienter und schlagkräftiger zu machen. Die Porsche Holding Salzburg ist ein wichtiger Baustein zur Übernahme der Importeursfunktion in aufstrebenden Märkten, beispielsweise in Südamerika.

Großkundengeschäft weiter ausgebaut

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind durch ihre Langfristigkeit gekennzeichnet. Unter volatilen Rahmenbedingungen gewährleistet diese Kundengruppe einen stabileren Fahrzeugabsatz als die Privatkunden. Im Geschäftsfeld Großkunden hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2012 seine gut etablierte Position in Europa weiter ausgebaut.

Der Volkswagen Konzern besitzt in Deutschland und im europäischen Ausland im Geschäft mit gewerblichen Großkunden eine breite Kundenbasis. Unser umfangreiches Produktangebot ermöglicht uns, die Erfüllung individueller Mobilitätsanforderungen aus einer Hand anbieten zu können.

Remarketing: Effizientes Gebrauchtwagenmanagement und attraktive Restwerte

Im Rahmen der Strategie 2018 setzt der Volkswagen Konzern auf ein professionelles Gebrauchtwagenmanagement. Vor allem im Hinblick auf die Steigerung des Verkaufsvolumens und die Profitabilität unterstützt das Geschäftsfeld Gebrauchtwagen das Neuwagengeschäft nachhaltig. Im Fokus steht die Sicherstellung stabiler und wettbewerbsüberlegener Restwerte der Fahrzeuge.

Im Geschäftsjahr 2012 konnten wir den Erfolg der eigenständigen Gebrauchtwagenmarken wie „Das WeltAuto." oder „Audi Gebrauchtwagen *:plus*" weiter steigern. Einen besonderen Schwerpunkt hatten die Marken im vergangenen Jahr darauf gelegt, ihre Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit zu präsentieren, eine emotionale Bindung zum Kunden aufzubauen und so ein unverwechselbares positives Markenerlebnis zu schaffen. Unsere Gebrauchtwagenprogramme steigern den Wiedererkennungswert der einzelnen Marken und gewährleisten ein weltweit gleich hohes Leistungsniveau, effiziente Prozesse und eine transparente Steuerung im Gebrauchtwagengeschäft.

Durch organisationsübergreifende Projekte nutzen wir die einzigartige Markenvielfalt, bündeln Know-how im Konzern und bauen unsere Marktposition weiter aus. Gemäß unserem Ziel, nachhaltige kundenorientierte Dienstleistungen zu entwickeln, führen wir außerdem Befragungen zum Kundenverhalten und zu den Kundenbedürfnissen durch.

Um die steigende Komplexität des Gebrauchtwagengeschäfts bewältigen und flexibel auf neue Marktentwicklungen reagieren zu können, haben wir 2012 standardisierte und harmonisierte IT-Systeme und -Prozesse für das Gebrauchtwagengeschäft eingeführt.

Für unseren langfristigen Erfolg ist die Entwicklung der Gebrauchtwagenmarken in den Wachstumsmärkten weiterhin von entscheidender Bedeutung.

QUALITÄTSSICHERUNG

Die Zufriedenheit unserer Kunden weltweit wird maßgeblich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen bestimmt. Auch 2012 konnten wir unser hohes Qualitätsniveau halten und damit zum Wachstum und zur Wertsteigerung des Volkswagen Konzerns beitragen.

Die Qualitätssicherung von Volkswagen beschäftigt sich präventiv nicht nur mit Prozesssicherheit und Produktzuverlässigkeit, sondern vor allem mit der Kundenzufriedenheit. Dabei geht es um drei wesentliche Faktoren: konsequent an Kundenwünschen orientierte Fahrzeugkonzepte, gut strukturierte Fertigungsprozesse, die eine makellose Auslieferungsqualität sicherstellen, sowie Exzellenz bei Fahrzeugübergabe und anschließendem Service des Händlers.

Orientierung am Kundenwunsch

Damit wir den Wünschen unserer Kunden überall auf der Welt gerecht werden, sorgt die Qualitätssicherung dafür, dass regionale Besonderheiten erkannt, priorisiert und anschließend in der Konzeption neuer Produkte, aber auch in der Produktion bereits etablierter Fahrzeugmodelle angemessen berücksichtigt werden. Hierzu zählen zum Beispiel die verfügbare Kraftstoffqualität, die Straßenverhältnisse, die Verkehrsdichte und das landestypische Nutzungsverhalten sowie die lokale Gesetzgebung. Das starke Wachstum von Volkswagen außerhalb Europas – insbesondere in den BRIC-Staaten – rückt vor allem die Rahmenbedingungen in diesen Märkten in den Fokus der Qualitätssicherung.

Wir erfassen die Kundenanforderungen in den verschiedenen Märkten hauptsächlich mit Hilfe von Studien und Kundenbefragungen. Im Geschäftsjahr 2012 lag unser Hauptaugenmerk darauf, das bereits etablierte geschäftsbereichsübergreifende Programm zur Steigerung der Kundenzufriedenheit weiterzuentwickeln. Es verfolgt unter anderem das Ziel, dass Erkenntnisse aus der Produktnutzung verstärkt in die Konzeption zukünftiger Produkte einfließen.

Produkt- und Lieferantenqualität

Zufrieden und loyal sind Kunden nur dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Zuverlässigkeit, Anmutung und Service bestimmen die vom Kunden wahrgenommene Qualität im gesamten Produkterlebnis. Unser Anspruch ist, unsere Kunden in allen diesen Bereichen zu überraschen und zu begeistern, um sie durch hervorragende Qualität zu überzeugen.

Im Berichtsjahr gingen mehrere neue Werke in Betrieb, es fanden zahlreiche Produktanläufe statt und wir haben erstmals den Modularen Querbaukasten (MQB) eingesetzt. Auch unter diesen herausfordernden Rahmenbedingungen ist es uns gelungen, das hohe Qualitätsniveau des Vorjahres für alle Konzernmarken und -standorte zu bestätigen und die Anzahl der Schadensfälle auf einem konstant niedrigen Niveau zu halten. Dazu haben auch unsere Lieferanten in erheblichem Umfang beigetragen, von denen wir neben höchster Produktqualität und Liefertreue auch nachhaltiges Handeln erwarten.

2012 haben wir den Prozess der Fehlereliminierung weiter standardisiert, um künftig noch schneller auf Störungen am Fahrzeug reagieren und unseren Kunden noch schneller helfen zu können. Eine hohe Geschwindigkeit beim Abstellen von Fehlern zahlt sich für den Volkswagen Konzern nicht nur in Gestalt einer höheren Kundenzufriedenheit aus, sondern senkt auch die Gewährleistungs- und Kulanzkosten.

Servicequalität

Die weltweite Servicequalität zu steigern und damit die Kundenzufriedenheit zu erhöhen ist unser Ziel im Bereich Service. Ansatzpunkte gibt es im Handelsbetrieb als direkter Schnittstelle zum Kunden ebenso wie im After-Sales-Geschäft. In engem Kontakt mit dem Handel erkennen wir Mängel, die während des emotionalen Moments der Fahrzeugübergabe auftreten könnten, frühzeitig und beheben sie systematisch.

Im Jahr 2012 haben wir die Prozesse an der Schnittstelle zwischen Märkten und Herstellern weiter geschärft. Hierzu wurde der Technische Service, bisher ein Teil der Qualitätssicherung, in den Vertrieb After-Sales eingegliedert. Die dadurch gewonnene Marktnähe hilft dem Technischen Service, Störungen am Fahrzeug noch frühzeitiger zu erkennen, zu priorisieren, Gegenmaßnahmen zu ergreifen und deren Wirksamkeit zu beurteilen. Qualitätssicherung und Technischer Service arbeiten auch in der neuen Struktur eng zusammen.

MITARBEITER

Exzellente Leistung, daraus resultierender Erfolg und Teilhabe an dessen Ertrag stehen im Mittelpunkt der Personalstrategie von Volkswagen. Nur eine Spitzenmannschaft kann die exzellenten Leistungen erbringen, die notwendig sind, damit Volkswagen die Nummer eins im internationalen Automobilbau wird. Diese personalpolitische Leitlinie gilt konzernweit.

Am 31. Dezember 2012 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen 549.763 Mitarbeiter, 9,5 % mehr als am Ende des Geschäftsjahres 2011 (501.956 Mitarbeiter). Wesentliche Faktoren für diese Zunahme waren neben dem volumenbedingten Wachstum vor allem die Konsolidierungen von Porsche mit 17.502 Mitarbeitern und des Motorradherstellers Ducati mit 1.197 Mitarbeitern. Die Verteilung zwischen den im Inland und den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern des Konzerns hat sich im vergangenen Jahr dadurch leicht verschoben: Arbeiteten Ende 2011 noch 44,8 % der Mitarbeiter in Deutschland, so waren es am Bilanzstichtag 45,4 %.

Bereits im Jahr 2011 haben allein die Volkswagen AG, die Volkswagen Sachsen GmbH, die AUDI AG und die Volkswagen Financial Services AG insgesamt 3.301 Zeitarbeitnehmer in die Stammbelegschaft übernommen. Darüber hinaus konnten 2012 in diesen Konzerngesellschaften 1.591 Zeitarbeitnehmer in einem festen Arbeitsverhältnis angestellt werden.

Bei Volkswagen ist der Berufseinstieg im Wesentlichen über zwei Wege möglich: die Berufsausbildung im Unternehmen und die Einstellung von Hochschulabsolventen.

Berufsausbildung bei Volkswagen

Die Berufsausbildung leistet einen zentralen Beitrag zur Entwicklung einer Spitzenmannschaft bei Volkswagen. In den vergangenen Jahren hat Volkswagen sein Engagement für die duale Ausbildung weiter verstärkt und international weitere Standorte in die Berufsausbildung einbezogen. Im Dezember 2012 beschäftigte der Konzern weltweit 16.714 Auszubildende, davon 11.913 in Deutschland.

Die Volkswagen AG bildete am 31. Dezember 2012 an ihren sechs Standorten Wolfsburg, Hannover, Braunschweig, Kassel, Emden und Salzgitter 4.838 Auszubildende und Studierende im Praxisverbund in insgesamt 32 Berufen und 26 Studiengängen aus. Gegenüber 2011 wurden 125 zusätzliche Ausbildungsplätze geschaffen. Weitere 50 Ausbildungsplätze entstanden bei der Volkswagen Sachsen GmbH, der Automobilmanufaktur Dresden GmbH und bei der Volkswagen Osnabrück GmbH.

Die AUDI AG verzeichnete zum Ende des Jahres 2012 insgesamt 2.459 Auszubildende in 23 Berufen. Weiterhin waren zum Jahresende 2.212 Auszubildende bei MAN und 453 Auszubildende bei Porsche in Deutschland beschäftigt.

An einer Vielzahl von Standorten im Ausland existiert mittlerweile eine Berufsausbildung nach dualem Prinzip, an weiteren ist diese im Aufbau. So begann bei der Volkswagen Group Rus im Werk Kaluga im Jahr 2012 bereits der dritte Ausbildungsjahrgang. Neben den bisherigen Ausbildungsberufen Kraftfahrzeugmechatroniker, Konstruktions- und Fertigungsmechaniker, Kraftfahrzeuglackierer und Mechatroniker wurde mit der Fachkraft für Lagerlogistik ein weiteres Berufsbild aufgenommen.

Bei Volkswagen in Chattanooga, USA, haben zum dritten Mal Auszubildende eine Ausbildung zum Mechatroniker begonnen. Diese wird hier gemeinsam mit den lokalen Partnern Tennessee Technology Center und Chattanooga State Community College durchgeführt.

Bei Volkswagen Navarra in Pamplona eröffnete im April 2012 ein modernes Ausbildungszentrum. Der Bau des Ausbildungszentrums und das Engagement für Bildung werden in dieser Region Spaniens als bedeutender Beitrag von Volkswagen zur Übernahme sozialer Verantwortung gewürdigt.

Die weltweit besten Auszubildenden des Unternehmens werden jährlich von Konzernvorstand und Welt-Konzernbetriebsrat mit dem Best-Apprentice-Award ausgezeichnet. Dieser Preis wurde Ende November 2012 in München zum zwölften Mal vergeben. 29 Ausgebildete aus 13 Ländern nahmen die Ehrung entgegen.

Im Talentkreis für junge Fachkräfte fördert Volkswagen besonders talentierte Ausgebildete. Er ist ein wichtiges Instrument, um fachlich und persönlich herausragende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Übergang von der Berufsausbildung in die berufliche Praxis zu begleiten. In der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG nahmen im Dezember 2012 insgesamt 232 junge Talente an diesem zweijährigen Entwicklungs- und Qualifizierungsprogramm teil. 163 Talente haben das Programm bereits abgeschlossen.

Der Schwerpunkt der Volkswagen Berufsausbildung liegt auf der fachlichen Entwicklung der Auszubildenden. Darüber hinaus profitieren sie von einer Reihe ergänzender Programme und Angebote. In Deutschland gehören hierzu die Kooperation der Volkswagen Berufsausbildung mit dem Gründer- und Hightech-Wettbewerb „Jugend gründet“ sowie die Ausrichtung der Wettbewerbe „ProTalent“ und „ProMechaniker“. In Kooperation mit der Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG in Salzburg und der VOLKSWAGEN SLOVAKIA a.s. in Bratislava erhalten Auszubildende der Volkswagen AG bereits die Möglichkeit, erlernte Kenntnisse und Fähigkeiten im Ausland zu vertiefen sowie berufliche Mobilität und Flexibilität zu entwickeln.

Eine mehr als zwanzigjährige Tradition hat das Engagement der Volkswagen Auszubildenden in der Gedenkstätte Auschwitz. Vorbereitet und betreut vom Internationalen Auschwitz Komitee und der Volkswagen Coaching GmbH,

reisen mindestens viermal jährlich Auszubildende von Volkswagen und polnische Jugendliche für je zwei Wochen nach Auschwitz, um dort am Erhalt der Gedenkstätte mitzuarbeiten. Über 2.100 Jugendliche aus Deutschland und Polen haben mittlerweile an dem Programm teilgenommen. Seit 2012 haben nun auch Auszubildende weiterer Volkswagen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften die Möglichkeit, bei der Erhaltung der Gedenkstätte in Auschwitz zu helfen.

Nach ihrer Ausbildung haben Berufsanfänger seit 2006 die Möglichkeit, mit dem Programm „Wanderjahre" für zwölf Monate zu einer Konzerngesellschaft ins Ausland zu gehen. Inzwischen beteiligen sich 32 Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in 17 Ländern an diesem Entwicklungsprogramm. Mehr als 320 junge Mitarbeiter des Konzerns haben bislang diese Chance wahrgenommen. Im Jahr 2012 begannen 46 „Wanderer" aus Deutschland sowie 10 Programmteilnehmer aus vier weiteren Ländern ihr „Wanderjahr" im Volkswagen Konzern.

Entwicklung von Hochschulabsolventen

Hoch qualifizierter Nachwuchs ist für die Zukunft des Unternehmens unentbehrlich, denn in der Automobilindustrie zählt die Innovationskraft zu den entscheidenden Wettbewerbsfaktoren. Volkswagen fördert seinen akademischen Nachwuchs mit einem differenzierten Konzept: der Studentischen Talentbank und dem Akademischen Talentpool.

Bereits seit 1998 entwickelt Volkswagen mit der Studentischen Talentbank besonders leistungsstarke Studenten im fachlichen und überfachlichen Bereich. Rund 2.100 Studenten haben sich seitdem durch ihren engagierten Einsatz während eines Praktikums bei Volkswagen qualifiziert. Volkswagen begleitet diese ehemaligen Praktikanten während ihres weiteren Studiums und lädt sie beispielsweise zu Fachvorträgen, Seminaren oder Exkursionen zu Volkswagen Standorten ein.

Kurz vor ihrem Studien- oder Promotionsabschluss werden talentierte Studierende in den Akademischen Talentpool aufgenommen. Mit diesem neuen Rekrutierungsinstrument können ausgewählte Potenzialträger im Unternehmen sichtbar gemacht und für einen qualifizierten Berufseinstieg in den Fachbereichen berücksichtigt werden.

Um jungen Hochschulabsolventen einen optimalen Start im Unternehmen zu ermöglichen, bietet Volkswagen das Trainee-Programm „StartUp Direct" an. Über einen Zeitraum von zwei Jahren lernen die Teilnehmer neben der Arbeit im eigenen Fachbereich nicht nur das Unternehmen Volkswagen eingehend kennen, sondern nehmen zudem an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hinzu kommen mehrwöchige Einsätze in Produktion und Vertrieb sowie optional ein Auslandsaufenthalt.

Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können alternativ dazu das Programm „StartUp Cross" durchlaufen. Dieses internationale Programm sieht während seiner 18-monatigen Dauer einen dreimonatigen Auslandseinsatz vor. Über 2.000 Trainees haben seit 2008 im Rahmen eines der beiden Programme ihre ersten Erfahrungen bei Volkswagen gesammelt.

Zur internationalen Talentgewinnung bietet der Volkswagen Konzern seit 2012 jungen Ingenieuren aus Südeuropa mit dem Trainee-Programm „StartUp Europe" die Chance, internationale Berufserfahrung zu sammeln. Volkswagen richtet sich mit diesem Programm zunächst an Hochschulabsolventen aus Spanien und Portugal. Nach einem Einsatz in der jeweiligen Auslandsgesellschaft in Spanien oder Portugal folgen bis zu 21 Monate in einer deutschen Konzerngesellschaft. Eine Festanstellung ist nach Abschluss des zweijährigen Programms möglich.

Weiterbildung und Qualifizierung für jeden Mitarbeiter

Zur individuellen Personalentwicklung im Unternehmen gehört es, Mitarbeiter zu fördern und ihnen die Chance zu geben, sich Kompetenzen anzueignen und diese weiterzuentwickeln. Die Möglichkeiten zur Qualifizierung bietet Volkswagen jedem Einzelnen in den Berufsfamilien an. Zu einer Berufsfamilie zählen alle Mitarbeiter, die Tätigkeiten auf der Basis verwandter Fachkompetenzen ausüben und dabei über Erfahrungs- und Entwicklungsstufen hinweg zusammenarbeiten. Das Lernen und Lehren geschieht unter Einbindung der eigenen Fachexperten im Rahmen bewährter und neuer Qualifizierungsformate. Damit orientiert sich die Gestaltung der Lernprozesse mehr als bisher an den konkreten Arbeitsprozessen und den fachlichen Kompetenzanforderungen der Berufsfamilie: Es wird eine effizientere und bedarfsgerechtere Wissensvermittlung ermöglicht.

Der Ansatz des gemeinsamen Lernens wird bei Volkswagen stetig ausgebaut und erweitert: Immer mehr Bereiche des Unternehmens gründen Berufsfamilien mit eigenen Akademien, in denen sie ihre Kompetenzentwicklung organisieren. Als Dachorganisation aller Akademien im Konzern wurde 2012 die Volkswagen Group Academy konzipiert. Mit ihr soll von der beruflichen Ausbildung bis zur akademischen Weiterbildung ein Qualifizierungsverbund entstehen, der Synergien nutzt und konzernweit hohe Qualitäts- und Kompetenzstandards sicherstellt.

Ein besonderes Augenmerk bei der Aus- und Weiterbildung gilt den Meistern im Volkswagen Konzern. Ihre Qualifizierung wird zurzeit auf weltweit einheitliche Standards umgestellt und an den internationalen Standorten eingeführt: Die Meister-Basis-Qualifizierung bereitet zukünftige Meister auf ihre Tätigkeit als Führungskraft in der Produktion vor. Im Berichtsjahr wurden bei Volkswagen insgesamt 364 Meister qualifiziert, davon 140 im Ausland.

Angehende Führungskräfte bereitet Volkswagen mit der Führungskräfte-Basis-Qualifizierung und einer anschließenden Prüfung auf die Übernahme von Führungsaufgaben vor. Beide Elemente werden zunehmend in den internationalen Konzerngesellschaften eingeführt.

Eine Entwicklung ins Management ermöglicht der Managementauswahlprozess: In der Vergleichenden Durchsprache des Fachbereiches werden Kandidaten aufgrund ihrer fachlichen Kompetenzen ausgewählt. In einem fachbereichsübergreifenden Management Assessment Center werden anschließend ihre unternehmerischen Kompetenzen geprüft. Das Management Assessment Center wurde 2012 in Indien, Russland, China und in den USA erfolgreich implementiert.

Auch für andere Berufsgruppen im Konzern gibt es eine Vielzahl passgenauer Qualifizierungsangebote. Vor allem die Volkswagen Coaching GmbH als zentraler Weiterbildungsträger der Volkswagen AG bietet ein breites Spektrum von Maßnahmen an. Hierzu gehören Programme zur Personalentwicklung, ein überfachliches Seminar- und Kursangebot sowie spezielle, auf den konkreten Bedarf einzelner Berufsfamilien abgestimmte Qualifizierungen. So wird sichergestellt, dass jeder einzelne Mitarbeiter seine Kompetenz individuell und aufgabenbezogen weiterentwickeln kann. Gleichzeitig wird die systematische Entwicklung der Belegschaft in Bezug auf die Unternehmens- und Fachbereichsziele gefördert. In insgesamt 9.193 Qualifizierungsmaßnahmen der Volkswagen Coaching GmbH haben sich im Jahr 2012 mehr als 110.624 Teilnehmer mit insgesamt 269.128 Teilnehmertagen weitergebildet. Im Bereich der fachlichen Kompetenzentwicklung – zum Beispiel Fabrikautomation, Roboter- und Applikationstechnik oder Wirtschaft – nahmen 70.382 Teilnehmer an 7.027 Weiterbildungen und Qualifizierungen mit 162.869 Teilnehmertagen teil. Im Bereich der überfachlichen Kompetenzentwicklung – dazu zählen beispielsweise Mitarbeiterführung und Persönlichkeitsentwicklung – bildeten sich 40.242 Teilnehmer in 2.166 Maßnahmen mit 106.259 Teilnehmertagen weiter. Damit für die Anforderungen des Unternehmens stets ein aktuelles Weiterbildungsangebot bereitsteht, wurden im Berichtsjahr 324 Programme und Maßnahmen neu entwickelt.

Weiterbildung auf wissenschaftlichem Niveau: die AutoUni

Die Verfügbarkeit akademischen Spezialwissens innerhalb des Volkswagen Konzerns gewährleistet die AutoUni. Hier orientieren sich die Bildungsangebote, die gemeinsam mit den Fachbereichen und kooperierenden Hochschulen erarbeitet werden, an den Bedarfen der Berufsfamilien. Die AutoUni bietet mit ihren acht Instituten eine Vielzahl von Vorträgen, Konferenzen, Programmen und Kooperativen Studienmodulen auf universitärem Niveau an. In Kooperativen Studienmodulen werden wissenschaftliche Themen vertieft bearbeitet und mit einer Prüfung abgeschlossen. Die Aktivitäten der in Wolfsburg ansässigen AutoUni werden seit einigen Jahren international ausgeweitet. Insgesamt nahmen 2012 über 15.000 Personen an 273 Veranstaltungen der AutoUni teil. Rund ein Viertel des Angebots fand außerhalb des Konzernsitzes Wolfsburg statt. Im Sinne des regionalen Engagements von Volkswagen waren rund 40 % der Veranstaltungen für die Öffentlichkeit zugänglich. Ein inhaltlicher Schwerpunkt lag auf der zukünftigen Mobilität: Innovative Antriebe sowie Komfort, Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme sind gefordert.

Darüber hinaus ist die AutoUni maßgeblich am Doktorandenprogramm des Konzerns beteiligt. Im Jahr 2012 wurden mehr als 440 Doktoranden in den verschiedenen deutschen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns betreut. Die Doktoranden forschen an anspruchsvollen, für das Unternehmen relevanten Dissertationsthemen. Hierzu arbeiten sie eng mit ihrem jeweiligen Fachbereich im Konzern zusammen, der den Dissertationsbetreuer seitens des Unternehmens stellt. Die Dissertationen können in der Schriftenreihe der AutoUni veröffentlicht werden. Aktive und ehemalige Volkswagen Doktoranden treffen im Doktorandenkolleg regelmäßig zu Kolloquien, Vorträgen, Sport und anderen Veranstaltungen zusammen. Das Doktorandenkolleg und seine Aktivitäten werden in Eigenregie von den Doktoranden organisiert und durchgeführt.

Frauenförderung und familienbewusste Personalpolitik

In der Unternehmenskultur von Volkswagen haben sowohl der Beruf als auch die Familie einen sehr hohen Stellenwert. Eine familienbewusste Personalpolitik ist für Volkswagen ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Dieses Engagement hat Tradition: 1989 war Volkswagen das erste deutsche Großunternehmen, das eine Richtlinie zur Förderung von Frauen verabschiedete und mit gezielten Programmen unterlegte. Bereits 2007 definierte die Volkswagen AG erstmals konkrete Ziele, um den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen. Im Frühjahr 2011 legte der Volkswagen Konzern im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung differenzierte Ziele vor, um den Anteil von Frauen bei Volkswagen in Deutschland nachhaltig zu steigern.

FRAUENANTEILE VOLKSWAGEN KONZERN IN DEUTSCHLAND*
Stand 31. Dezember 2012

%	2012	2011
Auszubildende gesamt	**26,8**	**26,4**
Gewerbliche Auszubildende	20,9	20,4
Kaufmännische Auszubildende	52,3	52,9
Studierende im Praxisverbund	31,3	32,0
Management gesamt	**9,3**	**8,5**
Management	11,0	10,1
Oberes Management	7,0	6,4
Top-Management	5,5	4,9

* Ohne Scania, MAN und Porsche.

Ein wegweisendes Mittel dafür ist die Quotierung bei der Einstellung von Hochschulabsolventen. Volkswagen stellt die besten Hochschulabsolventen eines Jahrgangs in den benötigten Fachrichtungen ein und entwickelt diese konsequent weiter. Hier orientiert sich Volkswagen an dem Anteil der Absolventinnen in den jeweiligen Studiengängen. Dieser Systematik folgend müssen rund 10 % der eingestellten Absolventen des Studiengangs Maschinenbau Frauen sein. In der Elektrotechnik sind es ebenfalls 10 % und in den Wirtschaftswissenschaften 50 %. Gemittelt über alle für Volkswagen relevanten Studiengänge ergibt sich aus diesen differenzierten Quoten das Ziel, bei der Einstellung von Hochschulabsolventen einen Frauenanteil von mindestens 30 % zu erreichen. Schon frühzeitig geht Volkswagen auf weibliche Studierende zu: Zum Beispiel mit dem bundesweit ausgeschriebenen „Woman DrivING Award“ und den neu eingeführten „Woman Experience Days“ richtet sich Volkswagen an Studentinnen und Absolventinnen der Ingenieurswissenschaften, um sie für technische Berufe bei Volkswagen zu gewinnen.

Dieser erhöhte Anteil neu ins Unternehmen eintretender qualifizierter Frauen ermöglicht es, in den folgenden Jahren den Anteil weiblicher Führungskräfte kontinuierlich zu steigern. Der Volkswagen Konzern strebt in Deutschland langfristig einen Frauenanteil von 30 % auf allen Hierarchieebenen im Management an. So konnte der Frauenanteil im Management des Volkswagen Konzerns in Deutschland von 8,5 % (2011) auf 9,3 % (2012) erhöht werden. 41 Frauen durchliefen 2012 das Mentoring-Programm der Volkswagen AG, das sie auf dem Weg ins Management unterstützt.

Darüber hinaus verfolgt Volkswagen das Ziel, den Anteil der Facharbeiterinnen und Meisterinnen auf 10 % anzuheben. Derzeit liegt der Anteil der Meisterinnen in der Volkswagen AG bei 4,3 %. 2012 wurden 31 Frauen durch ein gezieltes Mentoring-Programm auf dem Weg zur Meisterin unterstützt.

Mit einem Anteil von 26,8 % weiblichen Auszubildenden im Jahr 2012, insbesondere von 20,9 % im gewerblich-technischen Bereich, nimmt der Volkswagen Konzern in Deutschland einen Spitzenplatz in der Automobilindustrie ein. Dieser Anteil soll in Richtung 30 % ausgebaut werden. Daher wirbt Volkswagen gezielt um weibliche Talente, zum Beispiel mit speziellen Informationstagen über die gewerblich-technische Berufsausbildung bei Volkswagen und Berufserlebnistagen für junge Frauen. Das Unternehmen beteiligt sich seit Jahren am bundesweiten Girls’ Day und bot 2012 etwa 2.000 Schülerinnen einen praxisnahen Einblick in die Berufe der Automobilbranche.

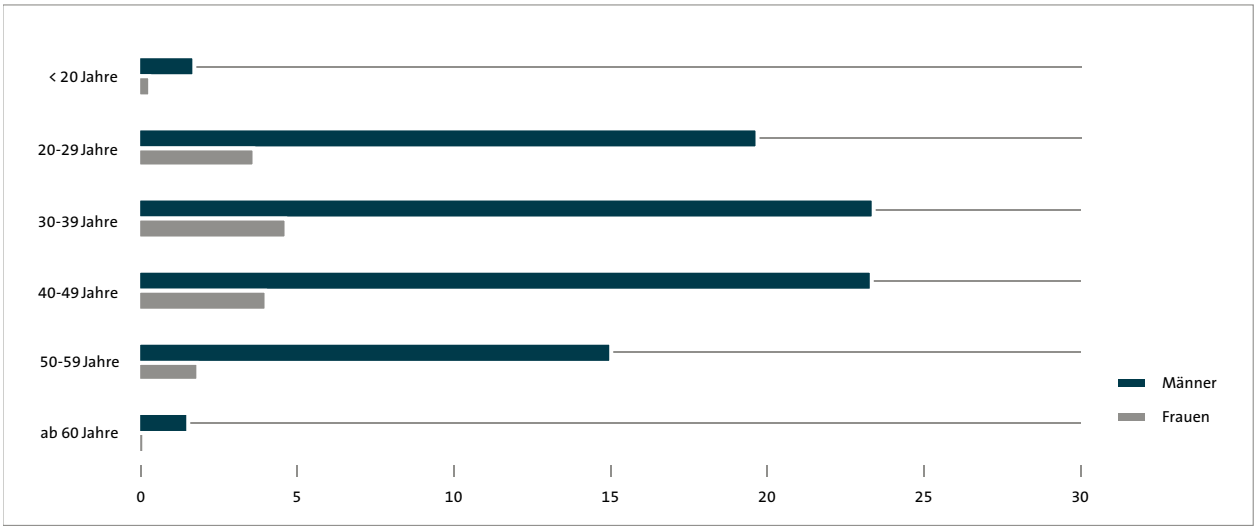
Neben der Gewinnung und Förderung weiblicher Talente arbeitet Volkswagen kontinuierlich an der Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Dazu zählen ein hohes Maß an Arbeitszeitflexibilität und eine Vielfalt an Teilzeit- und Schichtmodellen sowie betriebsnahe und betriebseigene Kinderbetreuung. Um den Kontakt zu Beschäftigten in Elternzeit zu halten und ihnen einen qualifizierten Wiedereinstieg zu ermöglichen, bietet Volkswagen Elternzeittreffen und Seminare an.

Leistungsförderung und Erfolgsbeteiligung

Weiterentwicklung und Qualifizierung sind für den Volkswagen Konzern ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Spitzenmannschaft. Die systematische Förderung und Honorierung von Leistung und die Umstellung der Vergütungssysteme auf eine nachhaltige Beteiligung der Beschäftigten am erreichten Unternehmenserfolg sind ein weiterer Bestandteil unserer Strategie. Seit dem Jahr 2010 gibt es in der Volkswagen AG durchgängige und einheitliche Kriterien für die Entwicklung von Kompetenz und die Bewertung von Leistung. Diese gelten für die gesamte Belegschaft – vom Auszubildenden bis zum Top-Manager. Die Kriterien sind durch konkrete Anreizsysteme in der Entgeltstruktur unterlegt.

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

in Prozent



* Ohne Scania und MAN.

Für die Tarifbeschäftigten der Volkswagen AG gilt ein Entgeltsystem, das aus drei wesentlichen Elementen besteht:

- der Grundvergütung in Gestalt des monatlichen Entgelts,
- dem tariflich vereinbarten Anspruch auf Erfolgsbeteiligung,
- seit Anfang 2011 der leistungsorientierten Vergütungskomponente, die zusätzlich die Leistungen jedes Einzelnen honoriert.

Das um die leistungsorientierte Vergütungskomponente erweiterte Entgeltsystem hat sich in der Volkswagen AG als Instrument zur Teilhabe der Belegschaft am Erfolg bewährt. Gleichzeitig trägt es zur individuellen Leistungshonorierung bei Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit bei. Der Standard des dreistufigen Vergütungssystems wird im Konzern zunehmend umgesetzt.

Beteiligung der Mitarbeiter

Mit dem Stimmungsbarometer können sich die Mitarbeiter im Volkswagen Konzern aktiv in das Unternehmensgeschehen einbringen. Diese einheitliche konzernweite Mitarbeiterbefragung erhebt einmal jährlich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Im Anschluss an die Befragung werden die Ergebnisse gemeinsam von Vorgesetzten und Mitarbeitern besprochen. Hierbei kommen Beschwerden und Probleme genauso zur Sprache wie Vorschläge zur besseren Arbeitsgestaltung. Die dabei vereinbarten Verbesserungsmaßnahmen werden im Zeitraum bis zur nächsten Befragung umgesetzt. Im Jahr 2012 wurde das Stimmungsbarometer zum fünften Mal durchgeführt. In die Befragung einbezogen waren 102 Standorte und Gesellschaften in 32 Ländern. Von über 378.000 zur Teilnahme eingeladenen Mitarbeitern nahmen mehr als 342.000 teil. Erstmals dabei waren die Porsche Holding Salzburg, die Volkswagen Osnabrück GmbH und die Volkswagen Group Japan K.K. Neben der Beteiligung der Mitarbeiter stellt der Stimmungsindex eine wesentliche Kenngröße des Stimmungsbarometers dar. Auch hier ist für den Konzern eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

Ein weiteres Instrument, für dessen Erfolg das Engagement der Mitarbeiter große Bedeutung hat, ist der Volkswagen-Weg. Seit fünf Jahren ist er ein fester Bestandteil bei Volkswagen – mit dem Ziel, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung zu sichern. Im Mittelpunkt steht ein umfassender Verbesserungsprozess mit der ständigen Weiterentwicklung von Produktivität und Effizienz sowie Qualität, Ergonomie, Führung und Zusammenarbeit. Mit dem Volkswagen-Weg hat das Unternehmen ein beständiges Instrument etabliert, um nach hohen Standards flächendeckend, systematisch und verbindlich Probleme zu lösen und Verbesserungen voranzutreiben. Die Beteiligung eines jeden Mitarbeiters ermöglicht es, in den einzelnen Bereichen des Unternehmens Arbeitsplätze, Prozesse und Strukturen immer weiter zu verbessern. Die anderen Marken des Volkswagen Konzerns verfügen über ähnliche Programme zur Steigerung der Effizienz. So kommt in der Produktion beispielsweise ein konzernweit für alle Marken einheitliches Produktionssystem zum Einsatz.

Volkswagen legt großen Wert darauf, die Ideen und Verbesserungsvorschläge seiner Mitarbeiter in die Arbeitsorganisation und den Produktionsprozess einfließen zu lassen. Gesichtet und bewertet werden die Anregungen der Mitarbeiter im Volkswagen Ideenmanagement, das an allen deutschen Standorten vertreten ist. Die Anfänge des Vorschlagwesens bei Volkswagen reichen bis in das Jahr 1949 zurück. Seitdem ist das Engagement der Mitarbeiter für die Verbesserung von Prozessen und Produkten eine feste Messgröße für die Kreativität, Fachlichkeit und Moti-

vation der Belegschaft. Das Ideenmanagement ist damit ein wichtiges Führungs- und Motivationsinstrument für betriebliche Vorgesetzte. Im Berichtsjahr wurde konsequent an der Vernetzung der Volkswagen Standorte weltweit gearbeitet.

Die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns reichten im Geschäftsjahr 2012 konzernweit 536.532 Verbesserungsvorschläge ein, 12,9 % mehr als im Vorjahr (475.073). Die im Berichtszeitraum umgesetzten 380.475 Verbesserungsideen trugen erheblich dazu bei, die Qualität unserer Produkte zu erhöhen und Prozesse effizienter zu gestalten. Dadurch reduzierten sich die Kosten im Konzern um insgesamt 358,1 Mio. €. Die Ideengeber erhielten für ihre Kreativität und ihre Mitgestaltung des Unternehmensgeschehens Prämien in Höhe von insgesamt rund 34,1 Mio. €. Darüber hinaus trägt das Ideenmanagement dazu bei, die Arbeit bei Volkswagen sicherer und gesundheitsverträglicher zu machen. Durch erfolgreich realisierte Ideen werden Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz kontinuierlich verbessert.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Gesundheitsmanagement bei Volkswagen geht weit über klassische Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz hinaus. Denn das bei Volkswagen seit Langem praktizierte ganzheitliche Gesundheitsmanagement umfasst auch Aspekte der Arbeitsorganisation, der Ergonomie, des Führungsstils und der Perspektive für jeden Einzelnen.

Mit dem Checkup wurde bei Audi im Jahr 2006 und bei Volkswagen im Jahr 2010 eine kostenlose und umfassende Vorsorgeuntersuchung für alle Mitarbeiter eingeführt. Das inzwischen etablierte Instrument trägt dazu bei, die Gesundheit, Fitness und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern. Die hohe diagnostische Qualität des Checkups wird von den Beschäftigten allgemein anerkannt: Seither wurden über 42.000 Volkswagen Checkups und über 51.000 Audi Checkups durchgeführt.

Nach der erfolgreichen Implementierung des Checkups an den deutschen Standorten lag der Schwerpunkt 2012 weiterhin auf der Ausweitung der internen und externen Präventionsangebote, die mit diesem Instrument verknüpft sind. Zudem wurde die großflächige Einführung des Volkswagen Checkups an ausländischen Konzernstandorten fortgeführt, wie zum Beispiel im Werk Puebla bei Volkswagen de México. In weiteren Gesellschaften werden bestehende Vorsorgeuntersuchungsprogramme an den konzernweiten Standard des Checkups angepasst. Parallel dazu gewährleistet Volkswagen mit Verbesserungen entlang des gesamten Produktentstehungsprozesses, dass die Qualität der Arbeitsplätze und die aus der Produktion resultierenden Belastungen für die Mitarbeiter bereits in der Planungs- und Konstruktionsphase der Fahrzeugmodelle berücksichtigt werden. Die gemeinsame Zielsetzung ist es, mit Wissenschaft und Praxis einen Einklang zwischen ergonomisch modernen Arbeitsplätzen und innovativen Arbeitsprozessen zu schaffen. Durch den Einsatz von Ergotherapeuten an den Produktionslinien können Mitarbeiter direkt an ihrem Arbeitsplatz zu einer ergonomischeren Ausführung der Arbeitsabläufe beraten und angeleitet werden.

Im Rahmen der Führungskräfteentwicklung werden betriebliche Vorgesetzte dafür sensibilisiert, Zusammenhänge zwischen Führung und Gesundheit der Mitarbeiter in ihrer Führungspraxis stärker zu berücksichtigen. Darüber hinaus werden zum Arbeitsschutz seit Anfang 2012 verpflichtende Qualifizierungsmodule für alle angehenden Führungskräfte durchgeführt. Auf der Grundlage des 2010 implementierten Konzern-Arbeitsschutz-Managementsystems haben alle einbezogenen Konzernmarken und -gesellschaften ihre bestehenden Arbeitsschutzorganisationen und -prozesse analysiert. Die Ergebnisse stehen nun in einem zentralen Datenbanksystem konzernweit zur Verfügung. Dies schließt die systematische Kommunikation über identifizierte Good-Practice-Beispiele im Volkswagen Konzern ein.

Betriebliche Sozialleistungen

Die Volkswagen AG versichert jeden Beschäftigten im Rahmen einer Kollektivunfallversicherung gegen Unfälle mit Todes- oder Invaliditätsfolge. In den internationalen Konzerngesellschaften profitieren die Mitarbeiter von weiteren betrieblichen Leistungen: Dazu zählen je nach Standort Transport- und Verpflegungszuschüsse, kostengünstiger Wohnraum, monatliche Kinderbetreuungszuschüsse sowie Vergünstigungen für ausgewählte Freizeitaktivitäten. Zusätzliche Leistungen in der Gesundheitsversorgung oder Rentenzusatzversicherungen runden das Angebot standortspezifisch ab.

Zur Absicherung des Alterseinkommens ehemaliger Mitarbeiter unterhalten die Volkswagen AG sowie ihre Marken- und Tochtergesellschaften betriebliche Altersversorgungssysteme. Diese beruhen in Deutschland auf einer Direktzusage. In der Volkswagen AG besteht die betriebliche Altersversorgung aus der Grundversorgung und den Zusatzversorgungen Beteiligungsrente I und II. Während Grundversorgung und Beteiligungsrente I arbeitgeberfinanziert sind, bietet die Beteiligungsrente II den Beschäftigten die Möglichkeit, durch Entgeltumwandlung selbst Vorsorge aus dem Bruttoentgelt zu betreiben.

Seit 2001 werden die Aufwendungen für die Direktzusage der Volkswagen AG über den vom Volkswagen Pension Trust e.V. treuhänderisch verwalteten betriebsinternen Pensionsfonds am Kapitalmarkt angelegt. Ende 2012 nutzten 22 weitere deutsche Konzerngesellschaften diese Möglichkeit. In den betriebsinternen Pensionsfonds wurden bis Ende 2012 insgesamt 3.009 Mio. € für die Absicherung der Beschäftigten im Alter, bei Erwerbsminderung und im Todesfall als lebenslange Rentenzahlung eingebracht. Mit der Direktversicherung besteht eine weitere Möglichkeit der arbeitnehmerfinanzierten Vorsorge durch Entgeltumwandlung.

Das Zeit-Wertpapier der Volkswagen AG ist ein Instrument zur Verkürzung der Lebensarbeitszeit. Seit 1998 können Beschäftigte aus ihrem Bruttoentgelt und aus Zeitguthaben Beiträge einbringen, die über den vom Volkswagen Pension Trust e.V. treuhänderisch verwalteten Zeit-Wertfonds am Kapitalmarkt angelegt werden. Das aufgebaute Zeit-Wertguthaben kann für eine bezahlte Freistellung vor der Altersrente verwendet werden. Der Guthabenstand des Zeit-Wertfonds betrug am Ende des Berichtsjahres 1.329 Mio. €.

PERSONALKENNZAHLEN

Stand 31. Dezember 2012

	2012	2011	2010	2009	2008
Auszubildende im Konzern	16.714	15.021	10.545	9.846	9.884
gewerblich	12.508	11.249	7.799	7.439	7.498
kaufmännisch	4.206	3.772	2.746	2.407	2.386
Passive Altersteilzeit	7.804	4.488	4.778	7.070	8.841
Aktive Konzernbelegschaft	525.245	482.447	384.058	351.584	351.203
Gesamtbelegschaft	**549.763**	**501.956**	**399.381**	**368.500**	**369.928**
Europa	410.427	378.030	290.159	278.779	284.962
Amerika	63.193	58.072	54.571	48.529	48.867
Afrika	6.461	6.602	6.546	5.608	6.194
Asien	68.704	58.540	47.607	35.123	29.423
Australien	978	712	498	461	482
Anteil weiblicher Beschäftigter im Konzern (in %)	15,2	14,7	14,2	14,2	14,0
Fehlzeiten[1] (in %)	3,2	3,4	3,3	2,5	3,0
Anzahl Betriebsunfälle[2]	1.728	1.806	1.855	1.865	1.819
Unfallhäufigkeit[2]	2,9	3,2	3,6	4,0	4,0

1 Produktionsstandorte ohne Scania, MAN und Porsche.

2 Produktionsstandorte ohne Scania, MAN und Porsche (2009 auch ohne Audi Brüssel); Unfallhäufigkeit = Anzahl der Betriebsunfälle x 1 Mio./geleistete Arbeitsstunden.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

Die Kommunikationsgesellschaft, die nahezu durchgängige Unterstützung von Geschäftsprozessen durch Informationstechnologien und der Aufbau neuer Standorte stellen die IT großer Unternehmen vor ständig neue Herausforderungen. Eine technologisch und quantitativ angemessen ausgestattete IT-Infrastruktur bildet die Basis für stabile Systeme und somit für eine optimale IT-Unterstützung.

Die energie- und ressourceneffiziente Ausstattung der IT-Infrastruktur ist für Volkswagen ein wichtiges Anliegen: Green IT ist für uns kein Schlagwort, sondern Handlungsmaxime. Das neue Rechenzentrum der Marke Audi am Standort Ingolstadt ist ein Beispiel für konsequentes Handeln im Volkswagen Konzern: Schon ab 12° C Umgebungstemperatur erfolgt die Kühlung ausschließlich mit Außenluft. Obwohl mehr als doppelt so viele Server im Einsatz sind wie zuvor, kann durch innovative Technik in mehr als der Hälfte eines Jahres auf Kühlung mit energieintensiven Kältekompressoren verzichtet werden. Trotz des Wachstums wurde so der Energieverbrauch des Rechenzentrums um rund ein Drittel gesenkt.

Ebenso unerlässlich wie eine moderne IT-Infrastruktur ist die effiziente Weiterentwicklung der Anwendungslandschaft an den verschiedenen Unternehmensstandorten, in den Geschäftsabläufen und im Vertriebsnetz. Bei allen Marken des Volkswagen Konzerns programmieren die IT-Mitarbeiter die Systeme nicht nur, sondern sie unterstützen auch die Anwender in der Technischen Entwicklung, in der Produktion und im Vertrieb. Auf diese Weise entstehen Anwendungen, die genau auf die Bedürfnisse der Nutzer zugeschnitten sind. Mit der „Digitalen Fabrik“ beispielsweise können die Fabrikplaner bei Volkswagen schon weit vor dem ersten Spatenstich virtuell durch die zukünftigen Werkshallen gehen. Mit FIS – dem konzernweiten Fertigungs-, Informations- und Steuerungssystem – sorgt die IT mit dafür, dass die Mitarbeiter an der Produktionslinie das richtige Fahrzeug zur richtigen Zeit bauen können. Bereits Ende 2011 startete gemeinsam mit der Volkswagen Financial Services AG das IT-gestützte Carsharing-Projekt „Quicar – Share a Volkswagen“. An derzeit 50 Stationen in Hannover stehen Quicar-Kunden 200 Golf BlueMotion zur Verfügung, die sie an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr nutzen können. Bei all diesen IT-Leistungen gilt: Lokale Kompetenzteams entwickeln weltweite und markenübergreifend einsetzbare Lösungen. So schafft Volkswagen in den Geschäftsbereichen IT-Standards, die unter anderem Grundlage für die Umsetzung von Synergiepotenzialen sind.

i NACHHALTIGKEIT IM VOLKSWAGEN KONZERN
www.volkswagenag.com/nachhaltigkeit

UMWELTMANAGEMENT IM KONZERN

Bis zum Jahr 2018 wollen wir auch in ökologischer Hinsicht an der Spitze der Automobilindustrie stehen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir zum einen die Produktion in unseren Werken auf der ganzen Welt umweltfreundlicher gestalten. An allen Standorten des Konzerns planen wir daher, den Energie- und Wasserverbrauch sowie die Emissionen und Abfälle im Vergleich zum Jahr 2010 um 25 % zu verringern. Im Geschäftsjahr 2012 haben wir erneut Fortschritte erzielt, die Grafiken auf Seite 221 geben einen Überblick. Weitere Umweltkennzahlen finden Sie im Nachhaltigkeitsbericht des Volkswagen Konzerns. Zum anderen wollen wir, dass unsere Produkte umweltfreundlicher werden. Die CO_2-Emission der europäischen Neuwagenflotte soll daher bis 2015 um 30 % im Vergleich zu 2006 reduziert werden. Jede neue Modellgeneration soll 10 bis 15 % effizienter sein als das jeweilige Vorgängermodell. Unsere Konzern-Umweltpolitik und das konzernweite Umweltmanagement bilden die Grundlage dafür, dass wir diese Ziele erreichen.

Das Umweltmanagement stellt sicher, dass die ökologischen Aspekte der Nachhaltigkeit in der Produktentwicklung und in der Produktion an allen Standorten berücksichtigt werden. Tragende Säulen sind dabei die weltweit geltenden Konzern-Umweltgrundsätze für Produkt und Produktion. Seit 2010 unterstützt uns dabei ein konzernweites Energiemanagementsystem.

Seit 1995 beteiligt sich Volkswagen mit seinen deutschen Standorten freiwillig am Öko-Audit der EU sowie weltweit am Umweltzertifizierungsverfahren gemäß der internationalen Norm EN ISO 14001. Seit 1996 gilt diese Norm auch für das Umweltmanagementsystem der Technischen Entwicklung von Volkswagen, das seit 2009 zusätzlich nach DIN ISO/TR 14062 zertifiziert wird. Durch Rezertifizierungen und externe Kontrollen konnten wir unsere Vorreiterrolle auch im Berichtsjahr bestätigen.

Um Umweltaspekte konzernweit umzusetzen, schulen wir an vielen Standorten gezielt Sachkundige für Umweltschutz. Sie unterstützen die Umweltbeauftragten vor Ort und tragen dazu bei, den Umweltschutz auf eine breite Basis zu stellen. Seit 1976 tauschen die Umweltbeauftragten der europäischen Standorte regelmäßig ihre Erfahrungen aus. Bei Umweltkonferenzen auf regionaler und auf Konzernebene besprechen sie aktuelle Themen, stellen Best-Practice-Beispiele vor, leiten konkrete Maßnahmen ein und synchronisieren somit die Arbeit im Sinne der Umweltpolitik von Volkswagen. Im Berichtsjahr fand die 5. Konzern-Umweltkonferenz in Wolfsburg statt, bei der über 400 Experten aus den Standorten zusammentrafen und Umsetzungsstrategien, Maßnahmen und Projekte diskutierten. Eine zusammenfassende Präsentation steht unter www.volkswagenag.com/nachhaltigkeit zur Verfügung.

Klimaschutz

Der Schutz des Klimas ist für Volkswagen aus Nachhaltigkeitssicht eine der wichtigsten Aufgaben, denn ein Unternehmen, das mehr als 9 Mio. Fahrzeuge im Jahr produziert, trägt eine besondere Verantwortung. Mit effizienten Fahrzeugen aus effizienter Produktion und der Nutzung regenerativer Energiequellen kommen wir dieser Verantwortung nach.

Der Vorstand bezieht den Klimawandel sowie die daraus resultierenden Chancen und Risiken in alle strategischen Entscheidungen ein. Sie basieren insbesondere auf den Informationen des Steuerkreises CSR & Nachhaltigkeit und des Konzern-CO_2-Steuerkreises, zum Beispiel dem Management- und Analysetool „CO_2-Registrierkasse“. Sie ist ein Instrument, das jedes Fahrzeugprojekt des Konzerns über den gesamten Produktentstehungsprozess bezüglich seiner CO_2-Emissionen analysiert. Vorgaben zur CO_2-Einsparung sind in den Konzern-Umweltgrundsätzen sowie in den Umweltzielen der Technischen Entwicklung fixiert. Für den Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen allen Marken und Regionen wurde ein konzernweites „Expertennetzwerk Klima und Energie“ etabliert.

Effiziente Fertigung

Den größten ökologischen Einfluss hat ein Automobil während seiner Nutzungsphase. Doch auch in der Produktion stecken enorme Potenziale für mehr ökologische Nachhaltigkeit.

Die einzelnen Konzernmarken haben bereichsübergreifende Initiativen gestartet, um die Fertigung effizienter zu gestalten. In diesen Initiativen werden Potenziale aufgespürt, Strategien und Lösungen entwickelt sowie Maßnahmen umgesetzt. Exemplarisch stehen dafür die Initiativen „Think Blue. Factory.“ der Marke Volkswagen Pkw und „GreenFuture“ der Marke ŠKODA.

Beispiele aus dem Berichtsjahr verdeutlichen, dass diese Initiativen greifen: Am Standort Chattanooga sorgt eine neue, bedarfsgerecht gestaffelte Drucklufterzeugung für 15 % Energieeinsparung. Im russischen Kaluga werden heiße Abgase aus dem Kesselhaus über einen zusätzlichen Wärmetauscher geführt. So wird Wärme gewonnen und für das Warmwassersystem genutzt. Das spart jährlich rund 1.000 MWh Energie und senkt die CO_2-Emissionen um 485 t pro Jahr. Am Standort Emden ist 2012 ein neuer Karosseriebau entstanden. Die dafür ins Erdreich eingebrachten rund 5.000 Gründungspfähle nutzt Volkswagen als Energiespeicher: Im Sommer geben sie die Abwärme aus den Schweißanlagen zur Wärmespeicherung ins Erdreich ab; im Winter werden mit der gespeicherten Wärme die Hallen beheizt.

Volkswagen setzt an vielen Standorten auf eigene Energieerzeugung aus regenerativen Quellen, um den Anteil zugekaufter Primärenergie zu senken. Zum Beispiel erzeugt die Fotovoltaikanlage auf der Fertigungshalle des Karosseriebaus für den Audi A3 in Ingolstadt jährlich rund 460 MWh Strom. Im Jahr 2012 konnten weitere Anlagen in Betrieb genommen werden, etwa in Braunschweig und Hannover (jeweils 420 MWh pro Jahr). Anfang 2013 wird eine weitere Solaranlage mit über 33.000 Solarpanels am Volkswagen Standort Chattanooga installiert. Am italienischen Standort Sant'Agata Bolognese der Marke Lamborghini hat im Berichtsjahr ein neues, 17.000 m^2 großes Solarkraftwerk die CO_2-Emissionen um 30 % reduziert.

Dass Energiesparen manchmal auch bedeuten kann, zunächst mehr Energie zu verbrauchen, zeigt das Beispiel der Warmumformung von Stahlblechen. Dieser Prozess formt und vergütet den Stahl durch das sekundenschnelle Abkühlen von 950 °C auf etwa 175 °C in einem einzigen Schritt. Dabei kann das Material bis zu sechs Mal mehr gestreckt werden als bei konventionellem Tiefziehstahl. Das Ergebnis sind dünnere und damit leichtere Bauteile, die aber genauso stabil sind wie herkömmliche Teile. Zwar ist der Energieeinsatz für diese Warmumformung zunächst höher, der Energiebedarf des Fahrzeugs über seinen gesamten Lebenszyklus ist aber dank des geringeren Gewichts niedriger. Der neue Golf wird beispielsweise mit solchen Teilen gefertigt.

Auch in Sachen Materialeffizienz konnte Volkswagen im Jahr 2012 neue Meilensteine setzen. Am Standort Wolfsburg wurde die Breite der sogenannten Coils – also der Flachstahlbänder, aus denen Karosserieteile hergestellt werden – reduziert. Dadurch fällt deutlich weniger Verschnitt an. Außerdem wurden die Werkzeuge, die Bauteilgeometrien und die Platinenschachtelung dafür optimiert, einen höheren Materialnutzungsgrad zu erzielen. Bei der Produktion des neuen Golf fällt dadurch 15 % weniger Abfall an als für das Vorgängermodell. Insgesamt werden durch Optimierungen bei weiteren Modellen jährlich rund 73.000 t Stahl eingespart.

In der Lackiererei am Standort Wolfsburg gingen im Berichtsjahr 48 Lackierroboter der neuesten Generation in Betrieb. Sie sind mit innovativen Farbwechsel- und Applikationssystemen ausgestattet, die den Lack- und Spülmittelverbrauch sowie die Lackabfälle um bis zu 50 % reduzieren, was einer Einsparung von 800.000 € entspricht. Darüber hinaus benötigen die Roboter bis zu 20 % weniger Druckluft und deutlich weniger Energie als ihre Vorgängermodelle. So können pro Jahr 120 t CO_2-Emission vermieden werden.

Wasserwirtschaft

Wasserverbräuche reduzieren, Abwassermengen verringern, verunreinigtes Wasser wiederaufbereiten und Lebensräume schützen – das sind die Kernpunkte der nachhaltigen Wasserwirtschaft bei Volkswagen, die in den Umweltgrundsätzen des Konzerns festgeschrieben sind. Wir haben uns das Ziel gesteckt, den Wasserverbrauch pro Fahrzeug bis 2018 in allen Werken im Vergleich zu 2010 um 25 % zu senken. Mit welchen Technologien dieses Ziel erreicht werden kann, zeigen folgende aktuelle Beispiele für die effiziente Wassernutzung.

Im chinesischen Foshan nehmen wir derzeit eine praktisch abwasserfreie Fertigung in Betrieb. Dort werden Abwässer in einer biologischen Kläranlage mit Membran-Bio-Reaktoren gesammelt und für den erneuten Einsatz aufbereitet. Diese Technologie erzielt einen Wirkungsgrad von 98 % in Bezug auf biologisch abbaubare Wasserverunreinigungen. Die Anlage ist die erste ihrer Art im Automobilsektor Chinas und die größte im Volkswagen Konzern.

Im brasilianischen Werk Taubaté wird dank eines füllerlosen Lackierprozesses und einer innovativen Lacknebelabscheidung 20 % weniger Wasser verbraucht.

Am mexikanischen Standort Puebla sank der Wasserverbrauch pro Fahrzeug von 5,1 m^3 (1999) auf aktuell rund 3,0 m^3. Dieser Erfolg basiert darauf, dass Abwässer besser aufbereitet werden und dass intelligente Anlagen zum Einsatz kommen, die Regenwasser sammeln und nutzbar machen.

Eine positive Zwischenbilanz konnten wir 2012 für das Wiederaufforstungsprojekt am Vulkan Popocatépetl in Mexiko ziehen. Die neu gepflanzten Bäume und andere Maßnahmen sorgen dafür, dass der Boden dort mehr Regenwasser speichern kann. Dadurch werden dem Grundwasser jährlich rund 2,6 Mio. m^3 zusätzliches Wasser zugeführt – deutlich mehr, als das Volkswagen Werk Puebla benötigt.

Volkswagen informiert die Öffentlichkeit und seine Stakeholder ausführlich darüber, wie das Unternehmen mit der Ressource Wasser umgeht. Seit 2011 nimmt Volkswagen am Water Disclosure Project (WDP) teil und stellt seine Daten der Öffentlichkeit zur Verfügung. Ein zentraler Aspekt dabei ist der sogenannte Water Footprint, den wir für ausgewählte Modelle aus der umfassenden Datengrundlage unserer Umweltbilanzen errechnen. Auf dieser Grundlage können wir die Prozesse mit dem höchsten Wasserverbrauch im gesamten Produktlebenszyklus ermitteln. Bei der Berechnung dieser „Wasserbilanzen" erfassen wir nicht nur den Wasserverbrauch an unseren Produktionsstandorten, sondern in allen Phasen der Wertschöpfung.

Für unvermeidbare Wasserentnahmen sucht Volkswagen – wo immer möglich – nach entsprechenden Ausgleichsmöglichkeiten: Für das derzeit im südchinesischen Ningbo entstehende Werk zum Beispiel treiben wir die kompensatorische Ausweisung von Wattenmeer-Schutzgebieten am Gelben Meer voran.

Lärmreduktion

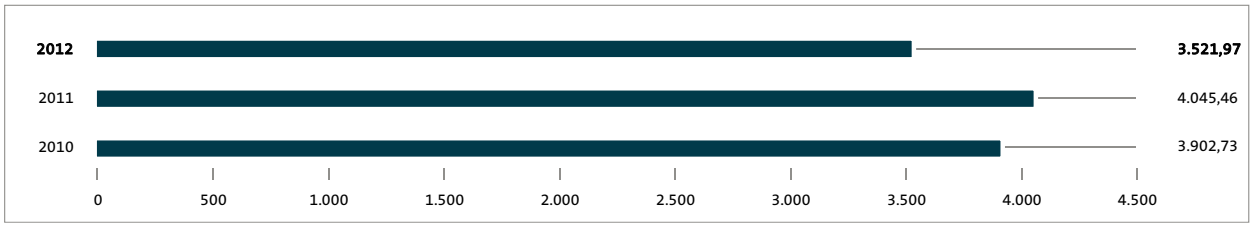
Ein verantwortungsvoller Umgang mit der Umwelt verlangt von einem Automobilhersteller, dass er das gesamte Wirkungsspektrum seiner Fahrzeuge betrachtet. Dazu zählt in zunehmendem Maße auch das Thema Lärm. Volkswagen stellt sich dieser Verantwortung – nicht nur im Bestreben nach immer geringeren Geräuschemissionen des Einzelfahrzeugs, sondern auch in Form weitreichender Aktivitäten auf dem Gebiet des Gesamtverkehrslärms. Das Ziel ist, den Einfluss des Autos auf den Verkehrslärm besser zu verstehen, um daraus abzuleiten, welche Aufgaben der Fahrzeughersteller künftig hat und wo – im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes – der Dialog auch mit anderen Beteiligten zu führen ist.

In Kooperation mit der international renommierten Lärmkontor GmbH, Hamburg, haben wir ein sogenanntes Lärmtool entwickelt, mit dem am Modell einer fiktiven Stadt Maßnahmen zur Lärmreduzierung quantitativ in ihrer Wirkung auf den Lärmpegel insgesamt sowie auf die Anzahl der Betroffenen verglichen werden können. Das Hauptaugenmerk liegt auf dem Gesamtverkehr, nicht auf dem Einzelfahrzeug. Neu dabei ist, dass dieses Lärmtool erstmals die Immissionsseite zeigt, also wie viel Lärm bei wie vielen Bewohnern der Stadt „ankommt". Die ausschließliche Betrachtung der Lärmquellen hatte bisher ein verzerrtes Bild der Wirksamkeit lärmreduzierender Maßnahmen gezeichnet. Zu den Stellgrößen gehören unter anderem Verkehrsmenge, Anteil von Pkw und Nutzfahrzeugen, Geschwindigkeit, Fahrbahnbelag, Antriebsgeräusch und Rollgeräusch.

Volkswagen leistet mit diesen Aktivitäten einen Beitrag dazu, dass künftige Maßnahmen zur Lärmreduzierung besser abgestimmt und Finanzmittel gezielter eingesetzt werden können.

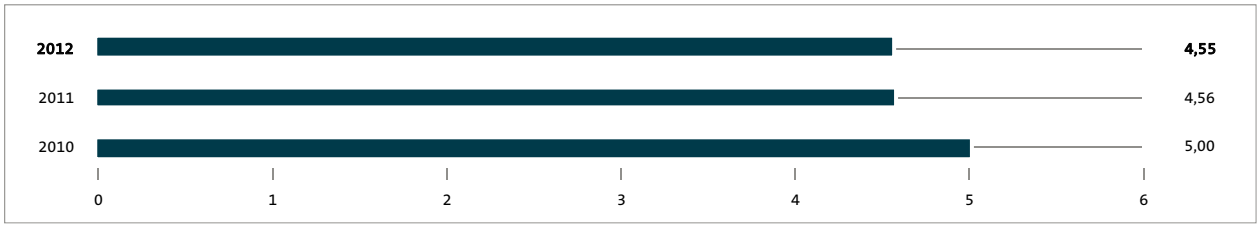
VOC-EMISSIONEN (FLÜCHTIGE ORGANISCHE VERBINDUNGEN)*

in Gramm pro Fahrzeug



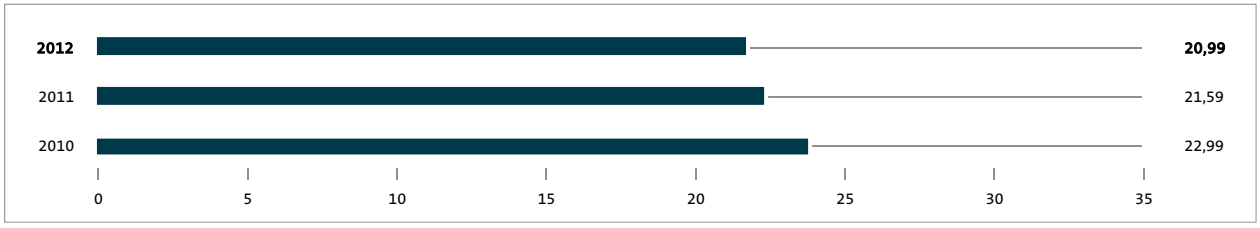
FRISCHWASSERVERBRAUCH*

in Kubikmeter pro Fahrzeug



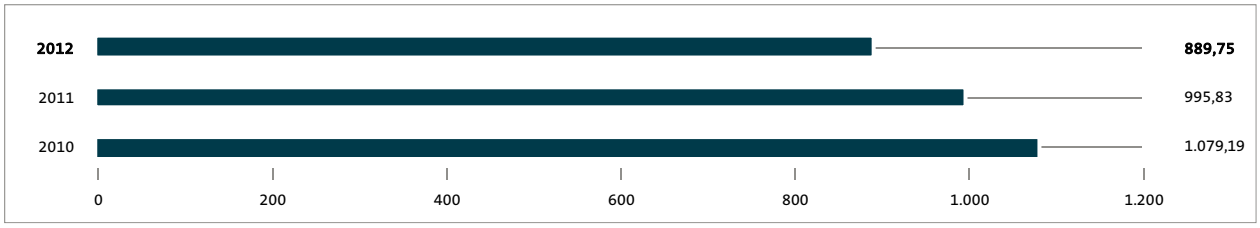
ZU BESEITIGENDER ABFALL*

in Kilogramm pro Fahrzeug



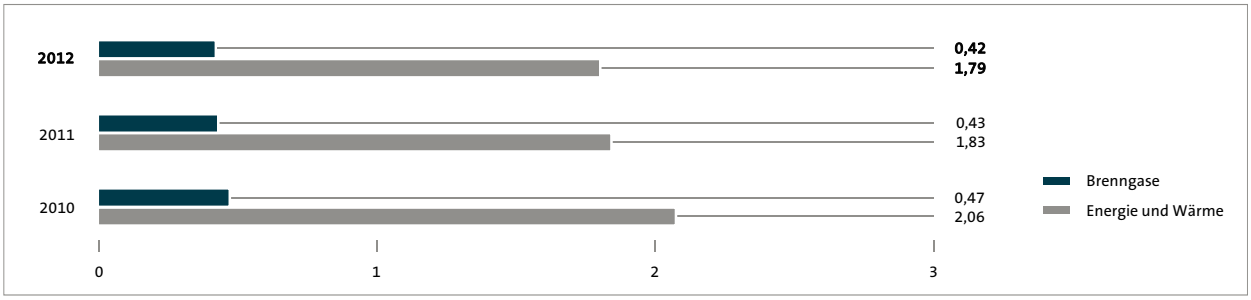
CO_2-EMISSIONEN*

in Kilogramm pro Fahrzeug



ENERGIEVERBRAUCH*

in Megawattstunden pro Fahrzeug



* Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen.

Lebenszyklusanalyse und Umweltprädikat

Lebenszyklusanalysen sind bei Volkswagen ein Instrument, um die Umweltwirkungen eines Automobils zu reduzieren. Im Rahmen dieser Analysen untersuchen wir Fahrzeuge, Komponenten und Werkstoffe von der ersten Designskizze über die Produktion und Nutzung bis zur Entsorgung, weil ein Fahrzeug nicht nur in der Nutzungsphase Energie verbraucht und Emissionen freisetzt. Da die Umweltwirkungen in den verschiedenen Phasen des Lebenszyklus unterschiedlich sind, ergreifen wir differenzierte Maßnahmen, um eine möglichst umweltfreundliche Mobilität zu erreichen.

Am Anfang der Analyse steht die Sachbilanz. Dafür sammeln wir Daten zu jedem einzelnen Werkstoff, Bauteil und Prozessschritt. Sie geben Aufschluss über sämtliche Emissionen in Luft, Wasser und Boden sowie über Abfälle, die während des gesamten Lebenszyklus entstehen. Darüber hinaus zeigt die Sachbilanz auf, wie viel Primärenergie für ein komplettes Autoleben genutzt wird, und wie viel Emissionen wie CO_2, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe oder Methan entstehen.

Im zweiten Schritt legt die Wirkungsabschätzung die potenziellen Umweltwirkungen eines Fahrzeugs offen. Dazu werden die verschiedenen Stoffströme aus Produktion, Nutzung und Verwertung sogenannten Umweltwirkungskategorien – Treibhauseffekt, Sommersmog, Versauerung, Ozonabbau und Überdüngung – zugeordnet.

Abschließend findet eine Zertifizierung auf der Grundlage der Norm ISO EN 14040 statt. Volkswagen lässt von externen Sachverständigen wie dem TÜV Nord prüfen, ob entsprechend dieser Norm gehandelt wurde, und stellt die Ergebnisse der Lebenszyklusanalyse in Form eines Umweltprädikats transparent dar. Im Berichtszeitraum erhielt zum Beispiel der neue Golf das Umweltprädikat. Es dokumentiert den ökologischen Fortschritt gegenüber dem Vorgängermodell über den gesamten Lebenszyklus.

Externe Umweltauszeichnungen

Im Geschäftsjahr 2012 haben die Marken und Projekte des Volkswagen Konzerns viele Auszeichnungen für ihre Umweltfreundlichkeit erhalten.

Die Stiftung Warentest untersuchte 2012 neun Carsharing-Anbieter aus Deutschland und den Niederlanden. Das Angebot Quicar der Volkswagen Finanzdienstleistungen erhielt die Note 1,8 und wurde Testsieger. Dabei überzeugte Quicar die Sachverständigen unter anderem in den Kategorien Buchung, Fahren und Online-Auftritt.

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. ermittelt jährlich die umweltfreundlichsten Fahrzeuge. Gesamtsieger für den Jahrgang 2012/2013 wurde der erdgasbetriebene Volkswagen eco up!. Er setzt mit 79 g CO_2/km ökologisch und ökonomisch neue Maßstäbe. Neben dem ersten Platz in der Gesamtwertung siegte der eco up! auch in der Kategorie „Die Klimabesten".

Das brasilianische Magazin „Auto Esporte" zeichnete im vergangenen Jahr den Gol Ecomotion und den Polo BlueMotion mit dem Award „Green Car of the Year" aus – einem der bedeutendsten Preise für effiziente Fahrzeuge in Brasilien.

Der ADAC verleiht jährlich einen der wichtigsten Preise der Automobilindustrie: den Gelben Engel. In der Kategorie „Auto der Zukunft" wurde der erdgasbetriebene Passat TSI EcoFuel ausgezeichnet. Ausschlaggebend für den Erfolg war vor allem sein schadstoffarmes Antriebssystem.

MAN erhielt in Brasilien fünf verschiedene Preise für umweltfreundliche Technologien. Für die Pionierarbeit in der Entwicklung des ersten brasilianischen Hybrid-Lkw ging der „AEA Environment Award" der Vereinigung brasilianischer Automobilingenieure an den Constellation 17.280 6x2 Híbrido. Dieser Hybrid-Lkw gewann zudem zwei „Renewable Energy Infrastructure Awards". Für ein Fahrzeug aus der TGS-Reihe, das flexibel mit Diesel und Ethanol angetrieben werden kann, erhielt MAN den „Top Ethanol Award". Eine weitere Auszeichnung für das Umweltengagement ging an MAN für seine vorausschauende Forschung zum Einsatz von Bioenergie.

Die Nutzfahrzeug-Fachzeitschriften „Verkehrsrundschau" und „Trucker" verliehen 2012 zum zweiten Mal den Titel „Green Truck". Der Scania R 480 Euro 6 konnte sich dank seines geringen Kraftstoffverbrauchs, der damit verbundenen niedrigen CO_2-Emission und der Einhaltung der Euro-6-Abgasnorm gegen die Konkurrenz durchsetzen und den Titel sichern.

Im globalen Nachhaltigkeitsranking „Best Global Green Brands 2012" der Markenberatung Interbrand konnte sich Volkswagen gegenüber dem Vorjahr um zwei Plätze auf Rang vier verbessern und ist damit sowohl umweltfreundlichster Autohersteller als auch „grünstes" Unternehmen Deutschlands.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Der Einsatz effizienter und nachhaltiger Antriebe ist für Volkswagen von großer strategischer Bedeutung. Der Konzern arbeitet nicht nur an der kontinuierlichen Optimierung konventioneller Antriebe, sondern er verfolgt – nach wie vor – verschiedene alternative Antriebskonzepte, allen voran die Elektrotraktion. Derzeit wählen unsere Kunden überwiegend konventionelle Motoren als Antriebsquellen für ihre Fahrzeuge. Auf dem Weg hin zu einer CO_2-neutralen und nachhaltigen Mobilität wird es auch in Zukunft ein Nebeneinander von elektrifizierten Antrieben und konventionellen Verbrennungsmotoren geben. Begleitet wird diese Koexistenz von einer kontinuierlichen Zunahme des Anteils CO_2-neutraler Energieträger, sei es beispielsweise in Form von regenerativ erzeugtem Strom für Elektrofahrzeuge, durch die Herstellung CO_2-neutraler Biokraftstoffe oder dem synthetischen Erdgas. Letzteres entsteht in Elektrolyse- und Methanisie-

rungsanlagen, die mit Strom betrieben werden, der aus Windenergie gewonnen wird. Es kann unter anderem in dafür entwickelten CNG-Verbrennungsmotoren als Antriebsenergie eingesetzt werden. Darüber hinaus befasst sich der Konzern mit innovativen, erneuerbaren Kraftstoffen, die in der Herstellung CO_2 binden und die CO_2-neutrale Mobilität in greifbare Nähe rücken lassen.

Insbesondere in den weltweiten Wachstumsmärkten wie Russland, Indien und Fernost wird aus heutiger Sicht der Verbrennungsmotor auch die nächsten Jahre die breite Basis für Antriebe bilden. Im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen ist hier eine Optimierung der Verbrennungsmotoren mit dem Ziel einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität immens wichtig. Um dieser Herausforderung wirkungsvoll zu begegnen, hat der Volkswagen Konzern völlig neue Generationen von Otto- und Dieselmotoren entwickelt, die sukzessive in die Fahrzeugpalette des Volkswagen Konzerns Einzug halten. Diese Aggregate wurden erstmals 2012 in den Nachfolgermodellen von Audi A3 und Golf eingesetzt.

Die neuen Motoren verfügen ausnahmslos über Turboaufladung, Direkteinspritzung und ein serienmäßiges Start-Stopp-System. Darüber hinaus nutzen sie weitere kraftstoffsparende Technologien wie ein intelligentes Thermomanagement zur Reduzierung mechanischer und energetischer Verluste, Rekuperation, eine bedarfsgesteuerte Regelung von Nebenaggregaten sowie eine variable Ventilsteuerung. In vielen Konzernfahrzeugen mit Ottomotoren kommt seit 2012 erstmals ein aktives Zylindermanagement zum Einsatz, das einzelne Zylinder automatisch und für den Fahrer unbemerkt abschaltet, wenn sie nicht gebraucht werden. Der Einsatz dieser innovativen Technologie senkt den Kraftstoffverbrauch je nach Motor um bis zu 0,5 l pro 100 km. Das aktive Zylindermanagement wird im Polo BlueGT, im neuen Golf, in den Audi-Modellen A3, S6, S7 Sportback und S8 sowie im Bentley Continental eingesetzt.

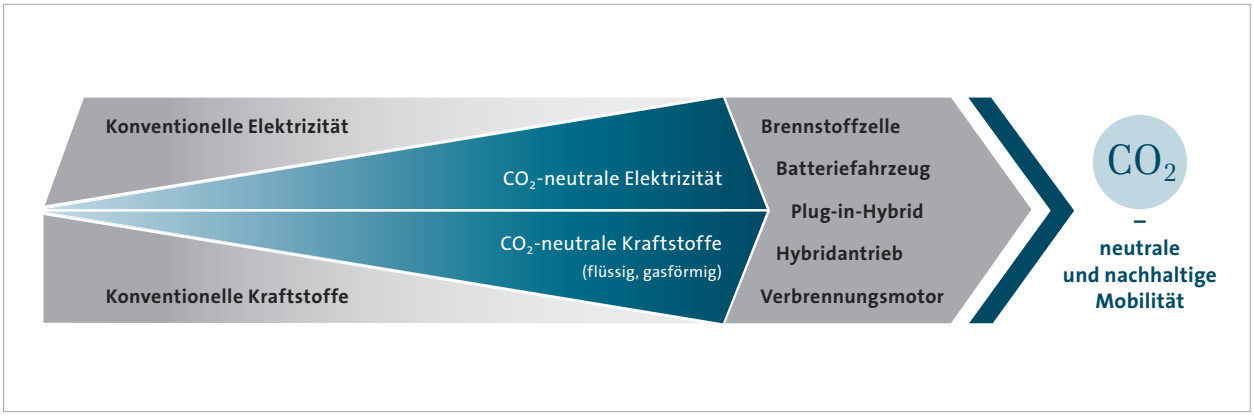
Eine weitere Möglichkeit, den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren, bietet die Fahrprofilauswahl. Sie ist bereits heute in einigen Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns verfügbar und wurde 2012 mit der neuen Generation des Golf erstmals in ein Volumenmodell integriert. Über die Fahrprofile eco, normal und sport, die der Fahrer seinen Wünschen entsprechend wählt, werden Motor- und Getriebesteuerung sowie Nebenaggregate und Klimaanlage bedarfsgerecht eingesetzt.

Welche Erfolge bereits heute mit der Kombination aus effizienten konventionellen Antrieben und fahrzeugseitigen Innovationen – beispielsweise rollwiderstandsoptimierten Reifen oder Aerodynamikmaßnahmen – erzielt werden, zeigen die Effizienzmodelle des Konzerns. Sie sind zum Beispiel bei Volkswagen unter dem Namen „BlueMotion“, bei ŠKODA als „GreenLine“ und bei SEAT als „ECOMOTIVE“ verfügbar. Der Polo BlueMotion gehört mit einer CO_2-Emission von 87 g/km und einem Verbrauch von nur 3,3 l auf 100 km zu den umweltfreundlichsten und sparsamsten Fünfsitzern der Welt. Beim neuen Golf BlueMotion – erhältlich ab Mitte 2013 – mit seinem neuen 1.6 TDI-Motor wird der Durchschnittsverbrauch bei nur 3,2 l auf 100 km liegen, die CO_2-Emission bei lediglich 85 g/km. Der ab 2013 erhältliche ŠKODA Octavia GreenLine emittiert nur 89 g/km CO_2; der Verbrauch liegt bei 3,4 l Diesel auf 100 km. Der seit Ende 2012 erhältliche eco up! emittiert mit seinem 1.0 CNG-Motor nur 79 g/km CO_2.

Dass ein Dieselmotor im Premiumsegment gleichzeitig dynamisch und sparsam sein kann, stellen die Marken Audi und Porsche eindrucksvoll unter Beweis. Der 3.0 TDI-Motor mit Biturbo-Aufladung im neuen Audi SQ5 TDI verfügt über eine Leistung von 230 kW (313 PS) und verbraucht lediglich 6,8 l Diesel auf 100 km. Porsche präsentiert im Cayenne S Diesel einen 4.2 l V8-Dieselmotor ebenfalls mit Biturbo-Aufladung und einer Leistung von 281 kW (382 PS). Der Verbrauch liegt bei lediglich 8,3 l Diesel auf 100 km.

Unsere erfolgreichen TSI-, TFSI- und TDI-Motoren, idealerweise kombiniert mit den innovativen Doppelkupplungsgetrieben des Konzerns, bilden eine gute Basis für einen effizienten Antrieb aktueller und zukünftiger Fahrzeuge. Sie lassen sich modular mit elektrischen Komponenten zu Hybridantrieben kombinieren. Als Plug-in-Version können solche Fahrzeuge an der Steckdose aufgeladen werden und sind – je nach Modell – in der Lage, zwischen 20 und 80 km rein elektrisch zu fahren.

DER WEG ZUR CO_2-NEUTRALEN MOBILITÄT



Bei der Elektrifizierung des Antriebs ist der Hybrid, insbesondere der Plug-in-Hybrid, ein zentrales Thema für den Volkswagen Konzern, da er derzeit die beste Ergänzung zum Otto- oder Dieselmotor darstellt. Er vereint die Vorteile zweier Technologien und erfüllt damit gleich mehrere Kundenerwartungen: einen uneingeschränkten Aktionsradius dank des Verbrennungsmotors, einen attraktiven elektrischen Fahranteil im urbanen Alltagsbetrieb, keinerlei Einschränkungen bei Geschwindigkeit, Steigfähigkeit oder Anhängelasten sowie ein hohes CO_2-Minderungspotenzial. Deshalb treibt der Volkswagen Konzern diese Technologie mit einer neuen, großen Offensive voran. Einer ihrer wesentlichen Bestandteile ist die Integration in die modulare Baukastenstrategie. Diese unterstreicht den Stellenwert der Elektromobilität im Konzern, die damit langfristig einen festen Platz in der Konzern-Produktstrategie einnimmt. Mit den Hybridversionen der Modelle Jetta, Touareg, Audi Q5, Audi A6, Audi A8, Porsche Cayenne S und Porsche Panamera S sind bereits heute in vielen Fahrzeugklassen kombinierte Antriebe verfügbar.

Das Zeitalter der reinen Elektromobilität wird Volkswagen im Jahr 2013 einläuten – zunächst wird der e-up!, anschließend der e-Golf im Markt eingeführt. Auch im Geschäftsjahr 2012 haben die Marken des Konzerns umfassende internationale Flottenerprobungen mit reinen Elektrofahrzeugen und einer Vielzahl von Kundengruppen durchgeführt und damit Technik, Alltagstauglichkeit und Nutzeranforderungen für den späteren Serieneinsatz optimiert. Aktuell sind beispielsweise zehn ŠKODA Octavia Green E Line bei verschiedenen Nutzern in Tschechien im Einsatz. Für eine breite Markteinführung von Elektrofahrzeugen sind jedoch noch einige Herausforderungen zu meistern. Die Weiterentwicklung von leistungsfähigen Batterien und der Aufbau von Technologiekompetenz im Bereich der Batteriechemie sind unerlässlich, um die Reichweite und damit die Attraktivität von Elektrofahrzeugen zu steigern. Eine weitere Herausforderung ist die Integration des Elektroautos in die bestehende Infrastruktur. Hinsichtlich einer vernetzten Ladestrategie (Smart Grid), des Aufbaus einer flächendeckenden Infrastruktur, insbesondere mit Schnellladestationen, der Buchung der Ladestationen und der Abrechnung von Strom sind noch viele Fragen offen, die gemeinsam mit Politik, Kommunen und Energieversorgern zu beantworten sind. In der intelligenten Vernetzung von Automobil-, Energieversorgungs- und Telekommunikationsbranche sieht der Volkswagen Konzern die Chance, seinen Kunden den Wechsel zur Elektromobilität zu erleichtern beziehungsweise attraktiv zu gestalten – etwa durch neue Dienstleistungen und Geschäftsmodelle – beispielsweise über mobile Onlinedienste zu Ladezustand und -möglichkeiten.

Volkswagen wird nicht nur die Karosserie, sondern auch die Kernkomponenten des Elektroautos fertigen: den Elektromotor und das Batteriesystem. Für die Produktion des Motors ist das Werk Kassel vorgesehen, die Batteriemodule werden im Werk Braunschweig zu einem Batteriesystem montiert.

Mit dieser Basis aus konventionellen und alternativen Technologien sowie der modularen Baukastenstrategie, die eine schnelle Übernahme der Innovationen in verschiedene Fahrzeuge erlaubt, ist der Volkswagen Konzern für die Herausforderungen der Zukunft bestens gerüstet.

Biodiversität

Die biologische Vielfalt und die Leistungen der Ökosysteme sind die Grundlage des Lebens und des Wirtschaftens. Dieser Gewissheit steht ein dramatischer Verlust an Arten, Ökosystemen und genetischer Vielfalt gegenüber. Der Schutz der Biodiversität gehört daher zu den vordringlichsten Aufgaben unserer Zeit. Auch die Wirtschaft ist aufgerufen, hier Verantwortung zu übernehmen. Bei Volkswagen gehört der Schutz der Biodiversität schon seit 2007 zu den Unternehmenszielen. Industrieunternehmen leisten ihren Beitrag in Form klassischer Projekte im Natur- und Artenschutz, vor allem aber durch die Reduktion von Treibhausgasemissionen und durch wirkungsvolles Umweltmanagement an ihren Produktionsstandorten. Volkswagen erhebt den Anspruch, Vorreiter beim Schutz der biologischen Vielfalt zu sein. Im Berichtszeitraum haben wir deshalb die Integration des Themas in unsere Prozesse vorangetrieben. Außerdem engagierten wir uns unter anderem in folgenden Projekten:

- Förderung der wissenschaftlichen Erforschung der Biodiversität mit dem Volkswagen Programm „Por amor al planeta“ in Mexiko
- Schutz von Delfinen und Pinguinen in Südafrika als Sponsorpartner der Rhino Protection Initiative der Wilderness Foundation
- Unterstützung einer von der EU geförderten Arteninventur in Nationalparks der Tschechischen Republik
- Förderung diverser Natur- und Umweltschutzprojekte, darunter das größte europäische Flussrenaturierungsprojekt an der Unteren Havel, ein Projekt zur Vernetzung von Lebensräumen im Allertal sowie die Einrichtung von Landschaftskorridoren für Wildkatzen in Zusammenarbeit mit dem Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND)
- finanzielles und organisatorisches Engagement für umfangreiche Moorrenaturierungen in Norddeutschland
- Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie über die Renaturierung russischer Moore in der Region Nizhny Novgorod
- Fortsetzung der Green Future Environmental Education Initiative der Volkswagen Group China gemeinsam mit chinesischen Partnern, erstmals unter Mitwirkung der deutschen Naturschutzjugend (NAJU)

Für den Schutz der Artenvielfalt sind systematische und kontinuierliche Stakeholder-Dialoge von zentraler Bedeutung. Daher hat Volkswagen den Austausch mit Verbänden und Institutionen gesucht. Beispielsweise unterstützte der Konzern die 11. Naturschutzkonferenz der Convention on Biological Diversity im indischen Hyderabad im Oktober 2012. Außerdem engagierte sich Volkswagen in der internationalen Initiative Biodiversity in Good Company und in der Projektgruppe Biodiversität des Nachhaltigkeitsforums econsense. Kontinuierliche Beratung erhält Volkswagen durch den NABU auf der Basis eines langfristig angelegten strategischen Stakeholder-Dialogs.

Das Reporting und die Kommunikation über Aktivitäten zum Schutz der Biodiversität haben wir 2012 ausgeweitet. Dazu wurde unter anderem als interaktive Plattform für die Kooperation mit dem NABU die Website www.mobil-fuer-mensch-und-natur.de gestaltet.

Risikobericht (Bericht nach § 289 Abs. 5 HGB)
Mit effektiven Systemen Risiken identifizieren und beherrschen

Der nachhaltige Erfolg unseres Unternehmens hängt auch davon ab, wie frühzeitig wir die Risiken aus unserer operativen Tätigkeit erkennen und wie vorausschauend wir sie steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch das interne Kontrollsystem und ein umfassendes Risikomanagementsystem unterstützt.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess von Volkswagen. Im Anschluss daran stellen wir die Einzelrisiken dar, denen wir in unserer Geschäftstätigkeit ausgesetzt sind. Die Chancen, die sich aus unseren Aktivitäten ergeben, beschreiben wir im Prognosebericht auf den Seiten 237 bis 246.

INTEGRIERTES INTERNES KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Das für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene interne Kontroll- und Risikomanagementsystem umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts notwendig sind. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des integrierten internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr oder sie werden an zentrale Shared-Service-Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und der Volkswagen Konzernbilanzierungsrichtlinie aufgestellten und vom Abschlussprüfer bestätigten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und der Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Die Konzernbilanzierungsrichtlinie gewährleistet eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen anzuwendenden Vorschriften. Zu diesen zählen insbesondere Konkretisierungen der Anwendung von gesetzlichen Vorschriften und branchenspezifischen Sachverhalten. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden die vom Abschlussprüfer vorgelegten Berichte und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt; in den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch kritische Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG Anwendung finden.

Zudem wird das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem von der Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) können im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftsgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden. Es bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; damit ist eine zukunftssichere technische Plattform entstanden, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprü-

fung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

RISIKOFRÜHERKENNUNGSSYSTEM GEMÄSS KONTRAG

Die Risikolage des Unternehmens wird jährlich gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse dient dazu, Risiken frühzeitig zu identifizieren, ihr Ausmaß zu beurteilen, notwendige Gegenmaßnahmen zeitnah einzuleiten und entsprechend der internen Regelungen an den Vorstand zu berichten. Der Abschlussprüfer überprüft jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation.

Die seit dem 22. Juli 2008 vollkonsolidierte Marke Scania ist wegen verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts derzeit nicht in das Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns einbezogen. Laut dem Corporate Governance Report von Scania sind Risikomanagement und Risikobewertung integrale Bestandteile der Unternehmensführung. Risikofelder werden vom Controlling bewertet und innerhalb der finanziellen Berichterstattung berücksichtigt.

Die im Jahr 2011 vollkonsolidierte Porsche Holding Salzburg wurde im Berichtsjahr vollständig in die bestehenden Systeme des Volkswagen Konzerns integriert. Die MAN SE – ebenfalls im Jahr 2011 vollkonsolidiert – und die im Jahr 2012 vollkonsolidierte Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG haben bereits gewachsene Strukturen für ein Risikofrüherkennungssystem implementiert und sind in die jährliche Berichterstattung eingebunden. Die ebenfalls 2012 vollkonsolidierte Ducati Motor Holding S.p.A. wird ab 2013 schrittweise integriert.

Aktualisierung der Risikodokumentation

Sowohl die Risikobeauftragten der einzelnen Funktionsbereiche als auch die Vorstände und Geschäftsführer der wesentlichen Beteiligungsgesellschaften erhalten jedes Jahr standardisierte Anfragen zur Risikosituation. Anhand ihrer Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert. Dabei werden jedem identifizierten wesentlichen Risiko die erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit und die erwartete Schadenshöhe zugeordnet sowie die getroffenen Maßnahmen dokumentiert. Die jährliche Aktualisierung der Risikodokumentation koordiniert zentral der Bereich Governance, Risk & Compliance. Die Risikomeldungen werden stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Federführung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer hat die Wirksamkeit unseres Risikofrüherkennungssystems auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden. Damit entsprechen wir den Anforderungen des KonTraG. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus turnusmäßigen Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung sowie nicht turnusmäßigen Prüfungen im Sinne des § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und Kontrollen durch Verbandsprüfer.

Die ablauforganisatorischen Regelungen, Richtlinien und Anweisungen sowie Beschreibungen sind systematisch niedergelegt und zum größten Teil online verfügbar. Die Einhaltung dieser Regelungen stellen interne Kontrollen durch die Leiter der Organisationseinheiten Konzern-Revision, Qualitätssicherung, Konzern-Treasury sowie Marken- und Konzern-Controlling sicher.

Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

Das Risikomanagement des Konzerns ist darauf ausgerichtet, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten gegensteuernden Maßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation und eingebettet in die Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, ihre Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen.

Parallel dazu fließen die Ergebnisse der bereits getroffenen Maßnahmen zur Bewältigung des Risikos zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, sind wir bereit einzugehen.

Kontinuierliche Überwachung und Weiterentwicklung

Im Rahmen unserer kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse wird das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem ständig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen – zum Beispiel den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) – gleichermaßen Rechnung getragen. Externe

Gutachter begleiten fallweise die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme. Ziel der Überwachung und der Verbesserung ist es, die Wirksamkeit der internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme sicherzustellen. Die Ergebnisse münden in eine sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

EINZELRISIKEN

In diesem Abschnitt erläutern wir die einzelnen Risiken unserer Geschäftstätigkeit in den kommenden Jahren.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die größten Risiken für eine fortdauernde Expansion der Weltwirtschaft bestehen aus unserer Sicht insbesondere in den offenen Fragen zur Lösung der europäischen und US-amerikanischen Schuldenkrisen und zur zukünftigen institutionellen Ausrichtung der Eurozone. Darüber hinaus tragen außenwirtschaftliche Ungleichgewichte sowie ein volatiler Finanzmarkt zu einer hohen Unsicherheit bei. Hinzu kommen geopolitische Risiken aufgrund der angespannten Lage im Nahen Osten und in Nordafrika, die sich negativ auf die Energie- und Rohstoffpreisentwicklung auswirken könnten.

Aufgrund der weiterhin bestehenden strukturellen Herausforderungen in den Industrieländern lässt sich nach wie vor ein Klima der Unsicherheit auf den internationalen Märkten beobachten. Indizien dafür sind ausbleibende Investitionen der Unternehmen und zögerliche Kreditvergaben der Geschäftsbanken. Dies beeinflusst die Risikolage für den Volkswagen Konzern in hohem Maße.

Weitere Risiken erkennen wir in protektionistischen Tendenzen in der Wirtschaftspolitik einiger Staaten, die zur Implementierung von Handelsbeschränkungen führen und so den internationalen Warenaustausch behindern könnten.

Die Gefahr einer erneuten globalen Rezession schätzen wir als relativ gering ein, halten eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums aufgrund der genannten Faktoren aber für möglich.

Branchenrisiken

Mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Pkw-Nachfrage sind die Wachstumsmärkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa von besonderer Bedeutung. Diese Märkte zeigen das größte Potenzial, jedoch erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen. Beispiele dafür sind hohe Zollbarrieren oder geltende Mindestanforderungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung. Nachdem unter anderem für Peking bereits die Zulassungsquote reduziert wurde, könnten künftig auch in weiteren chinesischen Ballungsgebieten Zulassungsbeschränkungen in Kraft treten. Weiterhin könnte die Abkühlung der Weltkonjunktur das Vertrauen der Verbraucher in einigen dieser Länder negativ beeinflussen. Auch das Risiko, dass Gütertransporte vom Nutzfahrzeug auf andere Verkehrsmittel verlagert werden und in der Folge die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Konzerns sinkt, können wir nicht vollständig ausschließen.

Der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten ist infolge der hohen Marktabdeckung für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen eine besondere Herausforderung. Sollte sich die Lage der Weltwirtschaft verschlechtern, ist mit einem weiter steigenden Wettbewerbsdruck zu rechnen. Hersteller werden mit Preisnachlässen reagieren, um ihre Absatzziele zu erreichen und setzen damit die gesamte Branche, vor allem in Westeuropa, den USA und China, weiter unter Druck.

Für den Volkswagen Konzern ist Westeuropa einer der Hauptabsatzmärkte. Aus diesem Grund würde ein konjunkturbedingter Preisverfall, verbunden mit einem Nachfragerückgang in dieser Region, das Ergebnis des Unternehmens in besonderem Maße belasten. Diesem Risiko tritt Volkswagen mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik entgegen. Außerhalb Westeuropas ist das Auslieferungsvolumen weltweit breit gestreut. Ein steigender Anteil des Volumens entfällt auf den chinesischen Markt. In zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten sind wir zudem bereits Marktführer oder arbeiten zielstrebig darauf hin. Mit Hilfe strategischer Partnerschaften erhöhen wir darüber hinaus unsere Präsenz in den jeweiligen Ländern und Regionen und werden den dortigen Anforderungen gerecht.

Das Klima der Weltwirtschaft trübte sich im Berichtsjahr spürbar ein. Für unsere Handels- und Vertriebsgesellschaften sind die daraus resultierenden Herausforderungen, wie beispielsweise effizientes Lagermanagement und Wirtschaftlichkeit des Händlernetzes, erheblich. Diesen begegnen sie mit entsprechenden Maßnahmen. Die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite ist weiterhin als schwierig einzustufen. Über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften bieten wir den Händlern allerdings attraktive Finanzierungsmöglichkeiten an, um deren Geschäftsmodell zu stärken und das Betriebsrisiko zu reduzieren. Um händlerseitigen Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenzuwirken, haben wir ein umfassendes Liquiditätsrisikomanagement aufgebaut und installiert.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Volkswagen kann in Anschlussmärkten aus zwei Gründen einem erhöhten Wettbewerb ausgesetzt sein: Erstens aufgrund der Regelungen der neuen Gruppenfreistellungsverordnungen, die für den Bereich After Sales seit Juni 2010 in Kraft sind, und zweitens durch die in der

Verordnung (EU) Nr. 566/2011 vom 8. Juni 2011 enthaltenen Erweiterungen bezüglich des Zugangs unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen.

Die Europäische Kommission plant, den Designschutz für sichtbare Fahrzeugteile aufzuheben. Sollte das Vorhaben tatsächlich umgesetzt werden, könnte sich dies negativ auf das Originalteilegeschäft des Volkswagen Konzerns auswirken.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Durch umfangreiche Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten stellen wir sicher, dass wir die Bedürfnisse unserer Kunden bei der Entwicklung ausreichend berücksichtigen. Diese Maßnahmen gewährleisten, dass wir Trends frühzeitig erkennen und ihre Relevanz für unsere Kunden rechtzeitig überprüfen.

Dem Risiko, dass Produkte oder Module nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, begegnen wir, indem wir fortlaufend und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte überprüfen. Wir gleichen regelmäßig die Ergebnisse mit den Zielvorgaben ab; bei Abweichungen leiten wir rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen ein. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche; sie stellt sicher, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und ihre Umsetzung rechtzeitig eingeplant wird.

Risiken aus der Beschaffung

Der weltweit gestiegene Absatz in der Automobilindustrie schlägt sich auch auf Zuliefererseite in einem erhöhten Finanzierungsbedarf für Investitionen und Working Capital nieder. Aufgrund der Eurokrise werden die erforderlichen Finanzierungen im Euroraum jedoch nur erschwert bereitgestellt. Dies kann zu Rückgängen in einzelnen Marktsegmenten und zu einer Beeinträchtigung der Finanzlage bei Zulieferern führen. In der zweiten Jahreshälfte 2012 kam es durch den Nachfragerückgang in Europa und die schwierige Situation bei Wettbewerbern zu einer stärkeren Zurückhaltung bei Investoren in Bezug auf Investitionen im Zulieferbereich. Unser Risikomanagement für die Beschaffung ist auf diese Situation gut vorbereitet: Veränderungen bei Lieferanten beobachten wir kontinuierlich; bei Fehlentwicklungen greift ein System aus verschiedenen Maßnahmen, mit deren Hilfe die Risiken reduziert und die Versorgung sichergestellt werden soll. Dadurch können zum einen Versorgungsrisiken aufgrund von Lieferantenausfällen im Wesentlichen vermieden, zum anderen die finanziellen Folgen von Krisen bis hin zu Insolvenzen in der Lieferantenkette minimiert werden.

Produktionsrisiken

In der zweiten Hälfte des Berichtsjahres kam es zu einem starken Absatzrückgang auf den meisten europäischen Märkten, der spürbare Auswirkungen auf die gesamte Automobilindustrie in Europa hatte. Bei unseren größten Wettbewerbern sank durch den verminderten Absatz in den Kernsegmenten die Auslastung von Anlagen und Belegschaft, was im Extremfall sogar in Werksschließungen mündete. Der Volkswagen Konzern konnte diesem Risiko aus mehreren Gründen erfolgreich begegnen und so die Auslastung an seinen europäischen Standorten weitgehend konstant halten: Zum einen profitiert der Volkswagen Konzern von seiner breiten Angebotspalette, sodass Rückgänge in einzelnen Fahrzeugsegmenten durch andere Segmente kompensiert werden können. Zum anderen trägt auch unsere Präsenz auf nahezu allen Märkten der Welt dazu bei, dass wir Nachfrageschwankungen in einer Region im weltweiten Produktionsverbund abfangen können. Diese beiden Faktoren wirken allerdings erst durch das flexible Produktionsnetzwerk, das beispielsweise mittels Drehscheibenkonzepten ermöglicht, Produktionsvolumina gleichmäßig zu verteilen und so die Auswirkungen für den einzelnen Standort zu minimieren. Dies gilt sowohl für Fahrzeug- als auch für Komponentenfabriken.

Dennoch kann durch Verschiebungen zwischen den Fahrzeugsegmenten – als Folge der Absatzkrise in Europa – beispielsweise das Nachfrageverhältnis zwischen unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen der Fahrzeuge kurzfristig stark von der ursprünglichen Planung abweichen und damit potenziell zu Versorgungsengpässen führen. Wir verfügen über diverse Instrumente, um derartige Bedarfsveränderungen so früh wie möglich zu erkennen, entsprechende Maßnahmen zur Anpassung der Kapazität einzuleiten und damit das Versorgungsrisiko bei Nachfragespitzen einzelner Fahrzeugausstattungen zu minimieren. Beispielsweise prüfen wir verschiedene Nachfrageszenarien vor dem Hintergrund der verfügbaren Komponenten regelmäßig auf ihre Umsetzbarkeit und leiten daraus gegebenenfalls entsprechende Anpassungsmaßnahmen ab. Darüber hinaus besteht im Bereich der Logistik und innerhalb der bestehenden Arbeitszeitmodelle umfangreiche Flexibilität.

Bei der Abwicklung von Großprojekten können spezielle Risiken auftreten. Diese ergeben sich insbesondere aus Mängeln in der Vertragsgestaltung, Fehlern in der Auftragskalkulation, veränderten wirtschaftlichen und technischen Bedingungen nach Vertragsabschluss sowie unzureichenden Leistungen der Sublieferanten. Diesen Risiken begegnen wir mit Hilfe eines geeigneten Projektcontrollings über sämtliche Projektphasen.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Das Nachfrageverhalten der Konsumenten hängt nicht nur von realen Einflussgrößen wie dem verfügbaren Einkommen ab, sondern wird auch durch nicht planbare, psychologische Faktoren bestimmt.

Gestiegene Kraftstoff- und Energiepreise können zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, möglicherweise verstärkt durch Medienberichte. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltedauer zurückgehen.

Die Eurokrise und ihre Folgen für die weltweite wirtschaftliche Entwicklung und für die gesamte Automobilindustrie haben 2012 die Wirkung der nicht planbaren, psychologischen Nachfragefaktoren zusätzlich verstärkt. Einige Automobilmärkte, insbesondere in Südeuropa, befanden sich in zum Teil dramatischen Abwärtsspiralen. Dieser Kaufzurückhaltung begegnen wir mit unserer attraktiven Modellpalette und einer intensiven Kundenorientierung.

Neben der krisenbedingten Kaufzurückhaltung sorgen Kraftfahrzeugsteuern, die auf dem CO_2-Ausstoß basieren – wie in einigen europäischen Ländern bereits ausgestaltet – sowie hohe Öl- und Energiepreise für eine Verschiebung der Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren in einzelnen Märkten. Dem Risiko, dass eine solche Verschiebung das finanzielle Ergebnis des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt, begegnen wir, indem wir stetig neue verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickeln. Die Grundlage dafür ist unsere Antriebs- und Kraftstoffstrategie. In den stark wachsenden Märkten in Asien und Osteuropa ergeben sich Risiken durch staatliche Eingriffe wie Steuererhöhungen, die den privaten Konsum einschränken.

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Der Anteil der gewerblichen Großkunden an den Gesamtzulassungen in Deutschland hat sich im Geschäftsjahr 2012 auf 12,7 (12,4) % erhöht. Der Anteil des Volkswagen Konzerns stieg in diesem Segment auf 47,7 (46,8) %. In Europa konnte Volkswagen dank seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung seine erfolgreiche Stellung in diesem Segment weiter ausbauen: Obwohl die Zulassungen bei gewerblichen Großkunden in einem rückläufigen Markt um 4,3 % zurückgingen, erhöhte sich der Anteil des Konzerns auf 29,3 (28,7) %. Eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung prägen weiterhin das Großkundengeschäft. Aufgrund seines breiten Produktangebots ist der Volkswagen Konzern angesichts der wachsenden Bedeutung der CO_2-Thematik und des Trends zum Downsizing jedoch gut aufgestellt. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Die anhaltend hohe Nachfrage auf den wichtigen Märkten des Volkswagen Konzerns stellt die Qualitätssicherung vor besondere Herausforderungen. Insbesondere in den automobilen Wachstumsregionen Brasilien, Russland, Indien und China, für die eigene Fahrzeuge entwickelt werden und in denen sich lokale Fertigungen und Zulieferer etabliert haben, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung. Wir analysieren die spezifischen Gegebenheiten jedes Marktes und sichern damit das Wachstum in diesen Regionen. Um den identifizierten lokalen Risiken entgegenzuwirken, entwickeln wir in Zusammenarbeit mit der zentralen Qualitätssicherung kontinuierlich wirksame Maßnahmen und setzen sie vor Ort um; damit minimieren wir Qualitätsmängel von Beginn an.

Mit wachsenden Produktionsstückzahlen, der zunehmenden Komplexität und dem Einsatz des Baukastensystems im Konzern steigt unser Bedarf an hochwertigen und qualitativ einwandfreien Zulieferteilen. Die termingerechte Versorgung durch eigene Werke und durch unsere Lieferanten ist für eine gesicherte Produktion und somit für die Erfüllung der Kundenerwartungen von großer Bedeutung. Die Einführung eines intern erprobten Risikomanagementsystems bei Lieferanten ist ein wichtiger Schritt, um schon früh in der Lieferkette dafür zu sorgen, dass Qualität und Lieferbereitschaft auf Dauer gewährleistet sind. Damit trägt die Qualitätssicherung dazu bei, dass Kundenerwartungen erfüllt werden und folglich die Reputation, die Verkaufszahlen und das Ergebnis unseres Unternehmens steigen.

Personalrisiken

Die individuellen Fähigkeiten und die fachliche Kompetenz der Belegschaft tragen wesentlich zum Erfolg des Volkswagen Konzerns bei. Mit unserem Ziel, Top-Arbeitgeber der Automobilindustrie zu werden, verbessert sich für Volkswagen die Perspektive, die besten Talente ins Unternehmen zu holen und dort dauerhaft zu halten.

Unsere strategisch ausgerichtete und ganzheitlich angelegte Personalentwicklung eröffnet allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen. Dabei spielt die Stärkung der Fachkompetenz in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens eine besondere Rolle. Durch den kontinuierlichen Ausbau unserer Rekrutierungsinstrumente und die Intensivierung von Qualifizierungsprogrammen, vor allem an den internationalen Standorten, sind wir in der Lage, den Herausforderungen des Wachstums personalseitig angemessen zu begegnen.

Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgen wir mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund dafür, dass hochqualifizierte und motivierte Mitarbeiter nachrücken. Fachbereichsübergreifend gewährleistet das Top-100-Programm die nachhaltige Sicherung und Vervielfäl-

tigung von Schlüsselkompetenzen im Volkswagen Konzern. Dem Programm liegt das Tandem-Prinzip zugrunde, also ein Wissens- und Kompetenztransfer von Person zu Person. Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnen wir durch intensive und fachbereichsspezifische Qualifizierung. Darüber hinaus haben wir den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut und stellen damit den Transfer des wertvollen Erfahrungswissens unserer altersbedingt ausscheidenden Mitarbeiter sicher.

Mitwirkung und Mitbestimmung sind Erfolgsfaktoren des Volkswagen Konzerns. Partizipation und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter sind zwei Seiten derselben Medaille. Auch international wollen wir bei Volkswagen eine Kultur der Partizipation leben. Die Herausforderung liegt darin, weltweit mit der Vielzahl der Gewerkschaften und Interessenvertretungen die Arbeitsbeziehungen zu gestalten. Mit der Charta der Arbeitsbeziehungen haben wir einen Rahmen geschaffen und uns dazu verpflichtet.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichtetem Unternehmen kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnologie (IT) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen im Hinblick auf den unbefugten Zugriff auf sensible elektronische Unternehmensdaten sowie auf die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen. Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs auf Unternehmensdaten begegnen wir mit dem Einsatz von Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen sowie der doppelten Absicherung der Zugriffe. Zusätzlich wird die Sicherheit durch die restriktive Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie durch das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände erhöht. Dazu setzen wir im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards die am Markt bewährten technischen Mittel ein. Mit einer redundanten Auslegung unserer IT-Infrastrukturen sichern wir uns gegen Risiken ab, die im Störungs- oder Katastrophenfall entstehen.

Bereits 2011 wurde ein neues Konzern-Rechenzentrum am Standort Wolfsburg in Betrieb genommen, das in puncto Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Energieeffizienz hohe Maßstäbe in der gesamten Automobilbranche setzt. Dieser Weg wurde 2012 mit der Inbetriebnahme von weiteren neuen Rechenzentren an den Standorten Mladá Boleslav und Ingolstadt konsequent weiter beschritten.

Darüber hinaus werden schon während der Softwareentwicklung, bei der Absicherung der IT-Infrastruktur und auch bei der Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Datenbestände fortlaufend Maßnahmen gegen identifizierte und antizipierte Risiken ergriffen. Dies geschieht vorbeugend, um einer wachsenden Intensität und Qualität von Angriffen auf unsere IT-Systeme und Datenbestände frühzeitig entgegenzuwirken.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die seit April 2009 geltenden EU-Verordnungen zu CO_2-Emissionen von Pkw (443/2009/EC) und seit Juni 2011 für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t (510/2011/EU) legen die spezifischen Emissionsgrenzen aller neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeug-Modelle und die aus den Einzelfahrzeugwerten ermittelten Flottenzielwerte von Marken und Konzernen in den 27 EU-Mitgliedstaaten bis 2019 fest. Sie sind wesentlicher Bestandteil der Europäischen Klimaschutzregulierung und bilden damit den entscheidenden ordnungspolitischen Rahmen für die Gestaltung und Vermarktung von Produkten aller auf den europäischen Märkten tätigen Fahrzeughersteller.

Seit 2012 dürfen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der europäischen Pkw-Neuwagenflotte eines Herstellers 130 g CO_2/km nicht überschreiten. Diese Bedingung ist schrittweise zu erfüllen, und zwar in vier Stufen: Ab 2012 müssen 65 % der Flotte diese Bedingung erfüllen, bis zum Jahr 2015 die gesamte Flotte. Eine weitere erhebliche Reduktion der europäischen Pkw-Flottenemissionen ab 2020 auf 95 g CO_2/km ist bereits festgelegt, jedoch nicht die Modalitäten. Diese sollen im laufenden Revisionsverfahren der EU-Kommission voraussichtlich bis Mitte 2013 vereinbart werden.

Die EU-CO_2-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge schreibt die Einhaltung von Grenzwerten ab 2014 vor, mit einer schrittweisen Umsetzung bis 2017: Die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Neuzulassungen in Europa dürfen 175 g CO_2/km nicht überschreiten. Das Langfristziel ab 2020 wurde mit 147 g CO_2/km ebenfalls festgelegt, vorbehaltlich der laufenden Revision durch die EU-Kommission. Die Regulierung sieht – ähnlich wie die CO_2-Regulierung für Pkw – Ausnahmen vor, beispielsweise Entlastungsmöglichkeiten durch ökologische Innovationen.

Die EU-Kommission hat die Absicht, bis Ende 2014 das CO_2-Regime für die Zeit nach 2020 festzulegen. Politisch diskutiert werden bereits Reduktionsziele für den Verkehrssektor bis 2050, etwa die im EU-Weißbuch für Verkehr vom März 2011 genannte Absenkung der Klimagase um 60 % gegenüber 1990. Diese langfristigen Ziele können nur durch den zusätzlichen umfangreichen Einsatz nichtfossiler Energieträger erreicht werden – vor allem in Form regenerativer elektrischer Energie.

Gleichzeitig werden CO_2- oder Kraftstoffverbrauchsregulierungen auch außerhalb von Europa weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Japan, China, Indien, Brasilien, Australien und Mexiko. In den USA werden einheitliche Kraftstoffverbrauchs- und Klimagasvorgaben in allen Bundesstaaten durch eine neue Ver-

brauchsregulierung auch in der Phase von 2017 bis 2025 fortgeführt. Das Gesetz wurde am 28. August 2012 vom US-Präsidenten unterzeichnet.

Infolge der zunehmenden CO_2- beziehungsweise Verbrauchsregulierungen werden auf allen wichtigen Märkten weltweit die neuesten Mobilitätstechnologien verlangt.

Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen, die mit erheblichen Sanktionen verbunden wären, zu vermeiden. Die EU-Gesetzgebung lässt prinzipiell Flexibilität zu, zum Beispiel:

- Verrechnung von Emissionsüberschreitungen und -unterschreitungen zwischen den Fahrzeugmodellen
- Bildung von Emissionsgemeinschaften
- Entlastungsmöglichkeiten durch Credits, die für zusätzliche ökologische Innovationen am Fahrzeug gewährt werden und außerhalb des Testzyklus wirken
- Sonderregelungen für Kleinserien- und Nischenhersteller

Entscheidend für die Zielerreichung ist jedoch die technologische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Konzerns, die sich unter anderem in unserer Antriebs- und Kraftstoffstrategie widerspiegelt (siehe Seite 222).

Zu den wesentlichen weiteren Regulierungen der EU, von denen die Automobilindustrie betroffen ist, zählen beispielsweise die

- EU-Richtlinie 2009/33/EC: Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („Green Procurement"-Direktive),
- Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie 1999/94/EC (Labeling),
- Kraftstoffqualitätsrichtlinie 2009/30/EC: Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,
- Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2009/28/EC: Einführung von Nachhaltigkeitskriterien,
- Revision der Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EC: Aktualisierung der Mindestbesteuerungssätze für alle Energieprodukte und Strom.

Die Umsetzung der vorgenannten Richtlinien durch die EU-Mitgliedstaaten flankiert die CO_2-Regulierungen in Europa. Adressaten sind neben den Fahrzeugherstellern weitere Stakeholder wie die Mineralölindustrie. Eine ähnliche Wirkung hat die geplante Kfz-Besteuerung auf Basis des CO_2-Ausstoßes; viele EU-Mitgliedstaaten haben bereits CO_2-Elemente in ihre Regelwerke zur Kfz-Besteuerung aufgenommen.

Parallel zur CO_2-Gesetzgebung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bereitet die EU eine CO_2-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge vor, wobei eine reine Grenzwertsetzung wie bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bei diesen Fahrzeugen durch die Variantenvielfalt (Zugfahrzeug mit diversen Anhängern oder Aufbauten) äußerst komplex ist. Aktuell wird daher an einem CO_2-Erfassungs- und Zertifizierungssystem für schwere Nutzfahrzeuge (Gesamtzugbetrachtung) gearbeitet, welches die Basis für konkrete Regulierungsvorschläge der EU sein soll, die 2014 erwartet werden und 2017/2018 in Kraft treten dürften.

Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge setzen sich für eine allen zugängliche Quantifizierung der CO_2-Werte ein, die das Gesamtfahrzeug und nicht nur den Motor oder das Zugfahrzeug betrachtet, um die Transparenz und damit den Wettbewerb im Markt zu erhöhen.

Im Rahmen der Bemühungen um die Reduktion des CO_2-Ausstoßes schwerer Nutzfahrzeuge plant die EU-Kommission auch, die Vorschriften über die höchstzulässigen Abmessungen von Lkw (Richtlinie 96/53/EG „Maße und Gewichte") zu überarbeiten. Durch die Lockerung der gesetzlichen Längenbeschränkungen könnte eine aerodynamische Bauweise der Fahrzeuge, ohne Verlust von Laderaum, möglich werden. Eine abgerundete und stromlinienförmige Geometrie führt zu einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch, da der Luftwiderstand geringer ist. Bei einer Gesamtzugbetrachtung können durch aerodynamische Bauweise von Fahrerhaus und Trailer sowie weiteren technischen Innovationen bis zu 25 % Kraftstoff eingespart werden.

Im Segment Power Engineering wurde im Rahmen des internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung die Umweltschutzregelung „MARPOL" (MARine POLlution) durch die IMO (International Maritime Organisation) für Schiffsmotoren festgelegt, die stufenweise die zulässigen Emissionen im Abgas reguliert. Darüber hinaus gelten zum Beispiel Emissionsgrenzwerte nach EU-Richtlinie 97/68/EC sowie US-EPA (Environmental Protection Agency)-Schiffsvorschrift. Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit nationale Regelwerke, die lokal anzuwenden sind. Die Weltbankgruppe hat am 18. Dezember 2008 in den „Environmental, Health, and Safety Guidelines for Thermal Power Plants" Höchstgrenzwerte für Gas- und Dieselmotoren festgelegt, die dann verbindlich sind, wenn einzelne Staaten keine oder weniger strenge nationale Vorschriften erlassen haben. Zudem

haben die Vereinten Nationen bereits 1979 die „Convention on Long-range Transboundary Air Pollution" verabschiedet und Obergrenzen für die Gesamtemission sowie Stickoxid-Grenzwerte für die Vertragsstaaten (unter anderem alle EU-Staaten, weitere Länder Osteuropas sowie die USA und Kanada) festgelegt. Bei der Fortentwicklung des Produktprogramms im Segment Power Engineering liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Effizienz von Anlagen und Systemen.

Um für die dritte Handelsperiode des Emissionshandels ab 2013 optimal vorbereitet zu sein, haben wir entsprechend der Datenerhebungsverordnung (DEV 2020) den zu meldenden Bedarf an CO_2-Emissionen in unseren deutschen Werken ermittelt und gemeldet. Für alle Werke haben wir die entsprechenden Anträge auf Zertifikatzuteilung bei der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) eingereicht. Auch unsere übrigen Werke in der Europäischen Union wurden nach den Vorgaben der dort geltenden nationalen Gesetze überprüft und eine fristgerechte Antragstellung bei den jeweiligen nationalen Behörden sichergestellt.

Die Änderungen der Emissionshandelsrichtlinie und die Umsetzung in deutsches Recht sind abgeschlossen. Nach heutigem Stand erhöhen sich die Anzahl der Anlagen und die damit verbundene Menge handelspflichtiger CO_2-Emissionen, die ab 2013 in das Europäische Emissionshandelssystem einbezogen werden, nicht signifikant.

Die Zuteilung der benötigten Emissionszertifikate wird sich ab 2013 grundsätzlich ändern. Sie werden nicht mehr größtenteils kostenlos über nationale Verteilungspläne vergeben; stattdessen wird eine stetig sinkende Menge an Zertifikaten, zum Beispiel für das Erzeugen von Wärme mit Erdgas, unentgeltlich zugeteilt. Darüber hinaus benötigte Zertifikate müssen die Unternehmen im Rahmen einer Auktion erwerben. Die CO_2-Emissionszertifikate für die Stromerzeugung müssen – anders als bisher – in vollem Umfang gekauft werden. Die Energiekosten für die europäischen Standorte des Volkswagen Konzerns werden nach bisherigen Schätzungen durch den Zukauf der benötigten Emissionsberechtigungen für den Betrieb eigener Kraftwerke und Heizhäuser steigen. Die Höhe der zusätzlichen Kosten hängt hierbei entscheidend vom Handelspreis der Zertifikate ab.

Die Europäische Kommission denkt derzeit intensiv darüber nach, in den EU-Emissionshandel einzugreifen, um ihn zu stärken. Derzeit favorisiert die Kommission den Ansatz, eine definierte Anzahl kostenfrei zugeteilter Zertifikate am Anfang der dritten Handelsperiode herauszunehmen und diese erst zum Ende der Handelsperiode zuzuteilen. Diese künstliche Verknappung von Zertifikaten zu Beginn der Handelsperiode kann eine Steigerung der Zertifikatpreise nach sich ziehen.

Die weitere politische Entwicklung der globalen Klimaschutzvereinbarungen ist nach wie vor offen. Für konkrete Minderungsziele, Verantwortlichkeiten und Finanzen sowie daraus abgeleitet stringentere Klimaschutzanforderungen gibt es derzeit keine belastbare, langfristige Perspektive. Im Rahmen der UN soll bis spätestens 2015 ein neues Klimaschutzabkommen für die Zeit ab 2020 ausgehandelt werden.

Rechtsfälle

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auftreten. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich daraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden und hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken ergeben sich auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen beziehungsweise für die verbliebenen erkennbaren Risiken angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des Unternehmens werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben. Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Nachdem die beiden Klagen der Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V. bezüglich der Hauptversammlungen am 23. April 2009 (Anfechtungsklage) und am 22. April 2010

(Anfechtungs- und Auskunftsklage) jeweils in erster und zweiter Instanz abgewiesen worden waren, legte die Klägerin in beiden Fällen Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof ein. Beide Rechtsmittel wurden im Jahr 2012 abgewiesen. Weitere Einzelheiten zu diesen Rechtsstreiten finden Sie auf Seite 169 des vorliegenden Berichts.

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, erhob Klage aus an sie vermeintlich abgetretenen Ansprüchen auf Schadensersatz in Höhe von circa 1,8 Mrd. € gegenüber der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und der Volkswagen AG. Die Klägerin behauptet, dass diese Ansprüche auf vermeintlichen Verstößen der Beklagten gegen Vorschriften zum Schutz des Kapitalmarktes beim Erwerb von Volkswagen Aktien durch Porsche im Jahr 2008 beruhen. Wegen anderer vermeintlicher Ansprüche, unter anderem gegen die Volkswagen AG, in Höhe von insgesamt circa 2,6 Mrd. €, die ebenfalls die damaligen Vorgänge betreffen, beantragten Investoren im Jahr 2011 die Einleitung von Güteverfahren. Volkswagen hat alle Ansprüche bereits damals zurückgewiesen und den Beitritt zu den Güteverfahren abgelehnt.

In den Geschäftsjahren 2010/2011 wurden Ermittlungsverfahren von Kartellbehörden eingeleitet, die neben anderen Lkw-Herstellern auch MAN und Scania betreffen. Solche Ermittlungsverfahren können im Regelfall mehrere Jahre andauern. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht beurteilt werden, inwiefern aus diesen Untersuchungen Risiken für MAN beziehungsweise Scania entstehen.

MAN hat darüber hinaus untersucht, inwiefern Unregelmäßigkeiten bei der Übergabe von Viertakt-Schiffsdieselmotoren vorgekommen sind, insbesondere ob technisch ermittelte Kraftstoffverbrauchswerte von außen beeinflusst wurden. MAN hat die Staatsanwaltschaft München I über die laufende Untersuchung informiert. Das Verfahren wurde an die Staatsanwaltschaft Augsburg übergeben. Auch der Ausgang dieses Verfahrens kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

Die Suzuki Motor Corporation hat die Volkswagen AG vor einem Schiedsgericht in London auf Rückübertragung der an Suzuki gehaltenen 19,9 % der Anteile sowie auf Schadensersatz verklagt. Volkswagen hält die Ansprüche für unbegründet und macht seinerseits Gegenansprüche geltend. Mit einer Entscheidung des Schiedsgerichts wird frühestens Mitte 2013 gerechnet.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit können Finanzrisiken entstehen – durch Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondspreisen. Das Management von Finanz- und Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern-Treasury, der diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente minimiert. In regelmäßigen Abständen wird der Vorstand über die aktuelle Risikosituation informiert.

Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten sichern wir durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten betrags- und fristenkongruent ab. Das gilt auch für Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Währungsrisiken reduzieren wir insbesondere durch das „Natural Hedging“, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten flexibel anpassen, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufbauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen – aktuell zum Beispiel in Indien, Russland, den USA, China und Mexiko. Das verbleibende Währungsrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen und kombinierte Zins-Währungs-Swaps. Mit diesen Geschäften begrenzen wir das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und aus konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren haben. Wir sichern damit unsere wesentlichen Fremdwährungsrisiken aus erwarteten Zahlungsströmen ab, hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen US-Dollar, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, russischer Rubel, schwedische Krone, mexikanischer Peso, australischer Dollar und koreanischer Won.

Beim Rohstoffeinkauf gibt es Risiken hinsichtlich der Rohstoffverfügbarkeit und der Preisentwicklung. Diese Risiken begrenzen wir insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps. Einen Teil unseres Bedarfs an Rohstoffen, wie Aluminium, Kupfer, Blei, Platin, Rhodium, Palladium und auch Kohle, haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu sieben Jahren abgesichert. Ähnliche Geschäfte wurden zur Ergänzung und Optimierung der Zuteilungen von CO_2-Emissionszertifikaten abgeschlossen.

Die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens zu jeder Zeit gewährleisten wir durch ausreichende Vorhalteliquidität, bestätigte Kreditlinien sowie durch unsere bewährten Geld- und Kapitalmarktprogramme. Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft decken wir überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft. Im Berichtsjahr herrschten gegenüber 2011 nahezu unveränderte Finanzierungsbedingungen vor.

Insofern und dank der breit diversifizierten Refinanzierungsstruktur waren wir jederzeit in der Lage, uns in den verschiedenen Märkten ausreichend Liquidität zu beschaffen.

Kreditlinien von Banken werden im Konzern grundsätzlich nur für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital in Anspruch genommen. Für Projektfinanzierungen nutzen wir unter anderem zinsgünstige Darlehen, die uns von Förderbanken wie der Europäischen Investitionsbank (EIB), der International Finance Corporation (IFC) und der European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) oder von nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und der Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) zur Verfügung gestellt werden. Dank dieser umfangreichen Maßnahmen ist das Liquiditätsrisiko des Volkswagen Konzerns äußerst gering.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Konzernanhang auf den Seiten 324 bis 332. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 dar.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital hätte einen negativen Einfluss auf die Ergebnisrechnung und auf die Liquidität des Volkswagen Konzerns. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, das wir im Abschnitt Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements ab Seite 177 näher erläutern. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten kommen zu den Kontrahentenrisiken noch bilanzielle Risiken hinzu, die wir durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzen.

Mit der Diversifizierung bei der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss sichernder Finanzinstrumente gewährleisten wir, dass der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig ist, selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen sollten.

Risiken, die im Zusammenhang mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entstehen, und Risiken aus Finanzdienstleistungen werden im Konzernanhang ab Seite 324 erläutert.

Liquiditätsrisiken

Die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns könnten durch eine Herabstufung des Unternehmensratings beeinträchtigt werden. Durch die vollständige Einbringung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in den Volkswagen Konzern zum 1. August 2012, die Aufstockung der Beteiligung an der MAN SE und den Erwerb des Sportmotorradherstellers Ducati Motor Holding S.p.A. resultierte im Berichtsjahr ein hoher Abfluss an Liquidität. Die gute Entwicklung des operativen Geschäfts hat den Einfluss dieser Transaktionen auf die Liquiditätslage allerdings minimiert, sodass die finanzielle Stabilität und Flexibilität von Volkswagen insgesamt erhalten blieb: Das bestehende Rating des Konzerns wurde bestätigt und der Ausblick von Standard & Poor's (S&P) auf „positiv" angehoben. Moody's Investor Service hatte bereits im letzten Jahr das Rating mit einem positiven Ausblick versehen. Informationen zum Rating der Volkswagen AG, der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH erhalten Sie auf Seite 173 dieses Berichts.

Zur weiteren Stärkung der Liquiditäts- und Kapitalbasis im Hinblick auf das künftige globale Wachstum und die konsequente Umsetzung der Strategie 2018 wurde im Berichtsjahr eine Pflichtwandelanleihe mit einem Emissionsvolumen in Höhe von 2,5 Mrd. € begeben. Diese Transaktion erhöhte nicht nur die Netto-Liquidität, sondern auch das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns.

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Im Finanzdienstleistungsgeschäft verpflichten wir uns selektiv, Fahrzeuge zu einem bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert vom Kunden zurückzunehmen. Die Setzung der Restwerte erfolgt realistisch, damit wir sich bietende Marktchancen nutzen können. Die zugrunde liegenden Leasingverträge bewerten wir in regelmäßigen Abständen und treffen bei der Identifikation von Risikopotenzialen die nötige Vorsorge.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Neben einem professionellen Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Mit Hilfe von Restwertprognosen überprüfen wir im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge und das Restwertrisikopotenzial. Dabei werden den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten ermittelt werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt.

Weitere Informationen zu Restwertrisiken und anderen Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft wie Adressenausfall-, Marktpreis- oder Liquiditätsrisiko finden Sie im Geschäftsbericht 2012 der Volkswagen Financial Services AG.

Sonstige Einflüsse

Über die zuvor beschriebenen Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir Naturkatastrophen, Epidemien und Terroranschläge.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION DES KONZERNS

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, haben wir ein umfangreiches Risikomanagementsystem geschaffen. Darüber hinaus bestehen nach den uns heute bekannten Informationen keine Risiken, die den Fortbestand des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2012 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

Prognosebericht
Schwächeres Wachstum der Automobilmärkte erwartet

Trotz konjunktureller Unsicherheiten werden die Weltwirtschaft und viele Automobilmärkte in den Jahren 2013 und 2014 voraussichtlich weiter wachsen. Den Schwellenländern kommt dabei wieder eine tragende Rolle zu. Mit seiner Markenvielfalt, wegweisenden Technologien und der starken Marktposition will der Volkswagen Konzern die Chancen aus dieser Entwicklung nutzen.

Die wesentlichen Risiken der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns haben wir im Risikobericht auf den vorangehenden Seiten ausführlich dargestellt; im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche künftige Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Die sich daraus ergebenden Chancen und Potenziale berücksichtigen wir fortlaufend im Planungsprozess, damit wir sie zeitnah nutzen können.

Unsere Prognosen stützen sich auf aktuelle Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

WELTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Wir gehen in unseren Planungen davon aus, dass die Weltwirtschaft weiter wachsen wird. Die stärkste Dynamik erwarten wir auch zukünftig in den Schwellenländern, vor allem in Asien und Lateinamerika; die großen Industrieländer werden unserer Einschätzung nach mittelfristig nur moderate Expansionsraten erzielen.

Europa/Übrige Märkte

Infolge der anhaltenden Staatsschuldenkrise erwarten wir für 2013 insgesamt eine Stagnation der westeuropäischen Volkswirtschaften mit rezessiven Entwicklungen in Südeuropa. Eine schnelle Erholung ist im Jahr 2014 nur möglich, wenn deutliche Fortschritte bei der Krisenbewältigung in der Eurozone erzielt werden. In den zentral- und osteuropäischen Ländern halten wir im Vergleich dazu ein deutlich höheres Wachstum für wahrscheinlich. Der Verlauf wird aber entscheidend von der Entwicklung Westeuropas beeinflusst.

Für die südafrikanische Wirtschaft rechnen wir in den Jahren 2013 und 2014 mit gegenüber dem Berichtsjahr leicht steigenden Wachstumsraten.

Deutschland

Nach dem Abflauen der Konjunktur im vergangenen Jahr erwarten wir für 2013 nur ein geringes Wachstum der deutschen Volkswirtschaft. Die Situation am Arbeitsmarkt wird vorerst stabil bleiben. Ab 2014 wird die deutsche Wirtschaft voraussichtlich auf einen moderaten Wachstumspfad zurückkehren. Die Höhe der Wachstumsrate hängt entscheidend von der weiteren Entwicklung in der Eurozone ab.

Nordamerika

Im laufenden Jahr wird das Wachstum in den USA, in Kanada und Mexiko in etwa auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Für 2014 ist im Zuge einer sich erholenden Weltkonjunktur mit einer weiteren Belebung der wirtschaftlichen Aktivität in Nordamerika zu rechnen.

Südamerika

In Brasilien erwarten wir für das Jahr 2013 eine deutlich höhere Wachstumsrate als im Vorjahr. Auch Argentinien wird sein BIP-Wachstum steigern können, die Inflation wird hoch bleiben. 2014 sollte sich das Wachstum in beiden Ländern fortsetzen.

Asien-Pazifik

Chinas Wachstumsraten werden voraussichtlich auch in den Jahren 2013 und 2014 auf dem robusten Niveau von 2012 liegen. Für Indien gehen wir von einer Expansion über dem Wachstumsniveau des Jahres 2012 aus. In Japan wird sich die wirtschaftliche Erholung nach den Naturkatastrophen des Jahres 2011 verlangsamen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Für das Jahr 2013 rechnen wir damit, dass sich die Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln werden, insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich deutlich langsamer wachsen als im Berichtsjahr. Für 2014 rechnen wir mit einer stärkeren Marktdynamik als 2013.

Der Volkswagen Konzern ist für eine heterogene Entwicklung der Automobilmärkte gut gerüstet. Unsere breite Produktpalette mit verbrauchsoptimierten Motoren der neuesten Generation verschafft uns weltweit einen Wettbewerbsvorteil. Unser Anspruch ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen nach seinem Bedarf anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Europa/Übrige Märkte

Für das Jahr 2013 erwarten wir in Westeuropa eine rückläufige Automobilnachfrage. In vielen Ländern der Region verunsichert die anhaltende Schuldenkrise die Konsumenten und schränkt deren finanzielle Möglichkeiten für einen Neuwagenkauf ein. Zudem beeinträchtigen gerade in Hauptmärkten wie Spanien und Italien umfangreiche staatliche Sparmaßnahmen die Nachfrage. In Westeuropa erwarten wir für das Jahr 2014 eine leichte Entspannung der Wirtschaftslage. In der Folge dürfte sich die Nachfrage nach Neufahrzeugen in vielen Märkten moderat erholen.

Für die Märkte in Zentral- und Osteuropa erwarten wir 2013 eine Automobilnachfrage, die nur leicht über dem Vorjahr liegen wird, für 2014 gehen wir von wieder höheren Wachstumsraten aus. In Russland wird die Nachfrage 2013 das hohe Niveau des Vorjahres nicht übertreffen. Erst 2014 kehrt der Markt voraussichtlich wieder auf einen Wachstumspfad zurück.

Nach drei Jahren mit hohen Zuwachsraten wird sich das Wachstum des südafrikanischen Automobilmarktes 2013 und 2014 voraussichtlich verlangsamen.

Deutschland

Trotz stabiler wirtschaftlicher Rahmenbedingungen hat die allgemeine Kaufzurückhaltung in Westeuropa im Berichtsjahr auch den deutschen Markt erreicht. Für 2013 rechnen wir mit einem Rückgang der Nachfrage. Ab 2014 sollte die Automobilnachfrage in Deutschland in Abhängigkeit von den weiteren Entwicklungen in der Eurozone wieder moderat ansteigen.

Nordamerika

Trotz einer verhaltenen wirtschaftlichen Erholung hat der US-amerikanische Fahrzeugmarkt 2012 vom aufgestauten Ersatzbedarf profitiert. Für 2013 erwarten wir, dass sich dieser Trend abgeschwächt fortsetzt. Die weiterhin unsichere fiskalpolitische Entwicklung, der schwache Arbeitsmarkt sowie mögliche Einschränkungen bei der Kreditvergabe könnten die Marktentwicklung jedoch kurzfristig beeinträchtigen. Für das Jahr 2014 erwarten wir einen anhaltend positiven Markttrend. Im kanadischen und im mexikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge rechnen wir für 2013 und 2014 mit einer positiven Tendenz.

Südamerika

Wegen ihrer Abhängigkeit von der Rohstoffnachfrage werden die südamerikanischen Märkte stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst. Auch zunehmende protektionistische Tendenzen belasten die Entwicklung der Fahrzeugmärkte in der Region; das gilt insbesondere für Brasilien und Argentinien, wo Restriktionen für den Import von Fahrzeugen bestehen. In Brasilien, dem größten Markt der Region, wurde die Fahrzeugnachfrage 2012 durch Steuererleichterungen stark gefördert. Infolge des stufenweisen Abbaus dieser Unterstützung im Laufe des Jahres 2013 ist eine Nachfrage auf dem Vorjahresniveau wahrscheinlich. Aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Situation erwarten wir für Argentinien eine weiterhin rückläufige Marktentwicklung. Ab dem Jahr 2014 rechnen wir damit, dass die Automobilmärkte in der Region wieder wachsen. Die großen Wirtschaften Südamerikas sollten von der erwarteten Erholung der Weltkonjunktur profitieren.

Asien-Pazifik

Die Märkte der Region Asien-Pazifik werden im Jahr 2013 voraussichtlich weiter wachsen, jedoch mit geringeren Raten. Insbesondere in China wird der steigende Bedarf an individueller Mobilität die Nachfrage erhöhen. Anzeichen einer sich abkühlenden wirtschaftlichen Entwicklung dagegen könnten dämpfend auf die Automobilnachfrage wirken. Darüber hinaus könnten künftig auch in weiteren chinesischen Ballungsgebieten Zulassungsbeschränkungen in Kraft treten, wie sie unter anderem in Peking bereits eingeführt wurden. Das würde das Wachstum des dortigen Marktes hemmen. Auch in Indien ist eine positive Volumenentwicklung wahrscheinlich. Diese ist aber von dem allgemeinen wirtschaftspolitischen Umfeld abhängig. In Japan führten im Berichtsjahr Nachholeffekte infolge der Naturkatastrophen und staatliche Anreize zu einem außerordentlich hohen Marktniveau. Wir erwarten für 2013 einen erheblichen Rückgang der Nachfrage, die zusätzlich von einem schwächeren gesamtwirtschaftlichen Umfeld belastet wird. Für 2014 rechnen wir damit, dass die asiatischen Fahrzeugmärkte weiter wachsen, vor allem China und die Märkte im ASEAN-Raum.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR LKW UND BUSSE

Nach der Abschwächung der Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw im Jahr 2012 um 8,9 % erwarten wir für die Jahre 2013 und 2014 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten ein Gesamtvolumen auf dem Niveau des Berichtsjahres.

Die Marktentwicklung in Westeuropa wird derzeit sehr stark durch die konjunkturelle Abschwächung bestimmt. Daher gehen wir von einem weiteren Rückgang in 2013 und einem nahezu gleichbleibenden Niveau in 2014 aus.

Im Jahr 2013 erwarten wir in Russland eine gegenüber dem Vorjahr geringere Wachstumsdynamik, die sich im Jahr 2014 in etwa auf diesem Niveau einpendeln wird. Ausschlaggebend für diese Entwicklung sind der mehrjährige Flottenaustausch, der zu einer Sättigung des Ersatzbeschaffungsbedarfs geführt hat, und das zurückgehende Export- und Transportvolumen in die EU.

Für die USA rechnen wir trotz des unsicheren Geschäftsklimas für 2013 und 2014 mit einem erhöhten Bedarf an Lkw.

Für den brasilianischen Markt gehen wir für 2013 von einem Nachfragewachstum aus, das sich im Jahr 2014 fortsetzen wird. Staatliche Subventionen und günstigere Finanzierungsbedingungen für Lkw stützen diese Prognose. Zudem können die Vorbereitungen der anstehenden sportlichen Großereignisse und die damit verbundene Infrastrukturentwicklung Marktimpulse setzen.

China, der weltweit größte Lkw-Markt, wird sich 2013 und 2014 voraussichtlich auf dem Niveau von 2012 stabilisieren. Es bleibt abzuwarten, ob die geplanten staatlichen Anreizprogramme der chinesischen Regierung die Nachfrage nach Lkw unterstützen werden.

Für Indien erwarten wir in den Jahren 2013 und 2014 eine positive Marktentwicklung.

Die Nachfrage nach Bussen wird sich 2013 und 2014 voraussichtlich in nahezu allen Regionen über dem Niveau des Jahres 2012 einpendeln. In Westeuropa erwarten wir hingegen, geprägt durch die Schuldenkrise, einen leicht rückläufigen Busmarkt in 2013. Für das Jahr 2014 rechnen wir wieder mit einer leichten Erholung auf das Marktniveau von 2012. In China, dem weltgrößten Busmarkt, gehen wir von einer positiven Marktentwicklung aus.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Nachdem die Marktentwicklung im Segment Power Engineering im Jahr 2012 insgesamt rückläufig war, erwarten wir für 2013 und 2014 eine geringe Marktdynamik.

Nach wie vor prägen starke Überkapazitäten die Marktentwicklung im Handelsschiffbau. In den kommenden Jahren ist trotz weiter zurückgehender Schiffsablieferungen nicht mit einer Markterholung zu rechnen. Die Überkapazitäten führen zu einem starken Preisdruck bei Werften und Zulieferern und zu einem weiteren Rückgang der weltweiten Schiffbaukapazitäten. Entlastend wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahren das anhaltende Wachstum bei Offshore- und Spezialschiffen wirken. Die Nachfrage nach Behördenschiffen wird ebenfalls weiter anhalten.

Die Entwicklung des Marktes für Energieerzeugung wird durch die gesamtwirtschaftliche Situation bestimmt. Die hohen Wachstumsraten des Jahres 2011 konnten im Jahr 2012 nicht erreicht werden. In den Schwellenländern rechnen wir 2013 und 2014 jedoch wieder mit einer leichten Erholung der Märkte. Der Trend zu einer stärker dezentral ausgerichteten Energieversorgung, der auch in den entwickelten Ländern vorherrscht, wird voraussichtlich langfristig ebenfalls positive Auswirkungen auf das Geschäft haben. Dabei wird sich die Entwicklung von diesel- beziehungsweise schweröl betriebenen Kraftwerken hin zu erdgasbetriebenen Kraftwerken fortsetzen.

Für die Prozessindustrie wird in den Schwellenländern 2013 und 2014 mit einem weiterhin positiven, jedoch abgeschwächten, Wachstum gerechnet. Der Preisdruck wird auch hier zunehmen. Aufgrund des Bevölkerungswachstums besteht aber auch auf lange Sicht eine hohe Nachfrage nach Grundstoffen.

Positiv ist die Marktentwicklung in der Öl- und Gasindustrie. In die Erschließung neuer Tiefsee-Ölvorkommen, aber auch in die Förderung und den Seetransport von Erdgas wird derzeit stark investiert. Aufgrund des niedrigen Preises wird Erdgas vor allem in den USA zu neuen Entwicklungen unter anderem in Energieinfrastruktur, Transport, Petrochemie und Produktion führen. Die Entwicklung, Erdgas als Alternative zum Erdöl einzusetzen, wirkt sich grundsätzlich in allen bedeutenden Regionen positiv aus. 2013 und 2014 erwarten wir in der Öl- und Gasindustrie ein weiteres Wachstum.

Eine Belebung des Offshore-Windmarktes wird erst mit Lösung der technischen und finanziellen Hindernisse erwartet.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Wir erwarten, dass die Bedeutung automobilbezogener Finanzdienstleistungen auch in den Jahren 2013 und 2014 weltweit zunehmen wird. Auf den Schwellenmärkten mit aktuell geringer Marktdurchdringung, wie China und Russland, rechnen wir mit einer stärker steigenden Nachfrage nach Finanzdienstleistungen. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzmärkten wird sich das Angebot weiter in Richtung Mobilität zu überschaubaren Gesamtkosten verschieben. Dabei werden Dienstleistungen wie Versicherungen, innovative Servicepakete und neue Mobilitätsangebote, beispielsweise das Carsharing, zunehmend an Bedeutung gewinnen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Der weltweite Konjunkturverlauf war im Geschäftsjahr 2012 von Unsicherheiten geprägt, die auch die Erwartungen der Marktteilnehmer wesentlich beeinflussten. Dies wirkte sich in hohem Maße auch auf die Währungsrelationen aus, sodass die Wechselkurse stark schwankten. Der Euro gewann in den ersten zwei Monaten des Jahres 2012 gegenüber dem US-Dollar an Wert, schwächte sich jedoch bis zur Jahresmitte wieder ab. Im weiteren Jahresverlauf war dann eine erneute Aufwertung des Euro zu verzeichnen. Für die Jahre 2013 und 2014 rechnen wir – trotz einer anhaltend hohen Volatilität an den Finanzmärkten – mit einem stabilen Euro im Verhältnis zum US-Dollar, britischen Pfund, chinesischen Renminbi und weiteren wesentlichen Währungen. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko aus nicht vorhersehbaren Marktentwicklungen – ist jedoch gestiegen.

ZINSENTWICKLUNG

Die anhaltend expansive Geldpolitik und die schwierigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das sehr niedrige Zinsniveau im Geschäftsjahr 2012 bestehen blieb. Einige Länder senkten die Zinsen im Laufe des Jahres sogar weiter. Für 2013 halten wir sowohl in Europa als auch in den USA eine restriktivere Geldpolitik und damit Zinserhöhungen für unwahrscheinlich. Für 2014 rechnen wir nur im Falle einer steigenden Inflation mit einer Erhöhung der kurz- und langfristigen Zinsen.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Im Jahr 2012 schwankten die Rohstoffnotierungen stark. Nach Preisspitzen im ersten und dritten Quartal gingen die Kurse gegen Jahresende zurück. Grund dafür waren vor allem nach unten korrigierte Wachstumsprognosen – insbesondere für Europa und die US-Wirtschaft – und deren Folgen für die globale Entwicklung. Bei dem unterstellten Wachstum der Weltwirtschaft gehen wir für die meisten börsennotierten Rohstoffe in den Jahren 2013 und 2014 von stark schwankenden Preisentwicklungen auf weiterhin hohem Niveau aus. Im Falle rückläufiger Wachstumsraten rechnen wir auch mit fallenden Rohstoffpreisen.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2013

Der Volkswagen Konzern wird seine Modelloffensive auch 2013 fortsetzen und die Angebotspalette mit attraktiven neuen Modellen sinnvoll modernisieren und erweitern. Dabei stehen stets die Kundenwünsche im Vordergrund.

Die Marke Volkswagen Pkw wird die Golf-Produktfamilie im Jahr 2013 weiter erneuern. Neben dem Golf Variant und den emotionalen Topversionen GTI und GTD stellen wir auch den neuen, besonders verbrauchsarmen Golf BlueMotion vor. Die Familie des up! vergrößern wir um den cross up! und den e-up!, das erste rein elektrisch betriebene Fahrzeug des Volkswagen Konzerns.

Auf dem chinesischen Markt führen wir im Jahr 2013 mit der neuen Version des Jetta die grundlegende Erneuerung unserer Palette an kompakten Limousinen fort.

Die Marke Audi setzt ihre Produktoffensive im Premiumsegment konsequent fort: Neben dem neuen A3 Sportback bietet sie in dieser Baureihe erstmals die A3 Limousine an. Damit wollen wir insbesondere die limousinenaffinen Premiumkunden in Wachstumsländern ansprechen. Darüber hinaus führt Audi eine Vielzahl weiterer emotionaler, sportlicher Derivate in fast allen Größenklassen ein. Das Flaggschiff Audi A8 und der Audi R8 erfahren eine umfangreiche Produktaufwertung.

ŠKODA bringt 2013 die neuen Versionen der auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) basierenden Octavia und Octavia Combi auf den Markt. Die Rapid-Modellreihe wird um eine sportliche, kompakte Kurzheckvariante erweitert.

Die Marke SEAT präsentiert die sportliche dreitürige Variante des neuen Leon und erschließt mit dem Leon ST das Kombi-Segment.

Die neue Konzernmarke Porsche erweitert ihr Produktprogramm im Jahr 2013 ebenfalls. Erneuerungen gibt es in den Modellreihen 911, Cayman, Cayenne und Panamera. Mit dem Panamera S und dem 918 Spyder bringt der Konzern zudem die ersten Fahrzeuge mit Plug-in-Hybrid auf den Markt.

Auch Bentley wird seine Modellpalette 2013 vergrößern: Nach der Einführung des Continental GT Speed Convertible wird der neue Bentley Flying Spur Mitte des Jahres auf den Markt kommen.

Lamborghini führt 2013 neben dem Coupé auch die Roadster-Version des Aventador ein.

MAN wird die bereits auf der IAA Nutzfahrzeuge 2012 vorgestellte neue TG-Familie mit Euro-6-Motoren im Jahr 2013 erstmals an Kunden ausliefern.

Für Ende 2013 plant MAN die Markteinführung eines neuen Sechszylinder-Gasmotors. Mit Erd- oder Sondergas betrieben kann er in allen Bereichen der Kraft-Wärme-Kopplung eingesetzt werden, zum Beispiel in Schwimmbädern, Krankenhäusern, Biogas- und Kläranlagen.

2014 werden wir wie in den Vorjahren das Modellangebot des Volkswagen Konzerns sinnvoll erweitern und damit unsere Marktposition weiter stärken. Das Produktportfolio von Fahrzeugen mit Elektroantrieb bauen wir dabei sukzessive aus.

GEPLANTE PRODUKTMASSNAHMEN

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, eine stetig verbrauchs- und CO_2-optimierte Mobilität auch auf Basis alternativer Antriebstechnologien anzubieten und damit seiner Verantwortung in puncto Nachhaltigkeit gerecht zu werden. Der CO_2-Ausstoß eines Fahrzeugs hat für Kunden beim Automobilkauf einen immer höheren Stellenwert, da Abgas- und Emissionsvorschriften zunehmend strenger

und Fahrzeuge CO_2-abhängig besteuert werden. Deshalb arbeitet Volkswagen weiterhin intensiv an der Entwicklung effizienter Antriebstechnologien und baut so seine Position als Innovationsführer bei umweltschonender Mobilität aus.

In den kommenden Jahren werden wir das „Downsizing" und das Thema „Null-Emission" bei unseren Produkten weiter vorantreiben. Mit dem Downsizing-Ansatz erhöhen wir die Material- und Energieeffizienz, indem wir die Baugröße der Aggregate verringern, dabei jedoch ihre ursprüngliche Leistung beibehalten. Volkswagen baut dank seiner intensiven Forschungsarbeiten den Bereich der Elektromobilität aus – in Form des Plug-in-Hybrids ebenso wie eines reinen Elektroantriebs. Die aktuellen und zukünftigen Projekte verbessern die Umweltbilanz des Volkswagen Konzerns fortlaufend.

Die vielen unterschiedlichen Konzepte des Konzerns sind ein Beleg für die hohe Entwicklungs- und Diversifikationskompetenz der einzelnen Marken. Mit dem Zylindermanagement im 1.4 TSI setzt der Konzern bereits seit Anfang 2012 als erster Hersteller eine verbrauchssenkende Technologie in einem aufgeladenen Vierzylinder-Motor in der Großserie ein. Die Marke Volkswagen Pkw fasst ihre ganzheitliche Haltung zu ökologischer Nachhaltigkeit unter dem Begriff „Think Blue." zusammen. Diese Grundeinstellung umfasst nicht nur innovative Technologien und Lösungen wie die BlueMotion Technologies, sondern auch Empfehlungen zur Reduktion von Emissionen und Kraftstoffverbrauch, beispielsweise Spritspartipps und -trainings. Effizienzoptimierte Technologien wie BlueTDI- und TSI-EcoFuel-Antriebe (CNG) setzen wie die BlueMotion-Fahrzeuge Maßstäbe bei Verbrauch und CO_2-Emission. Sie greifen auf Innovationen wie Hybrid-/Elektroantrieb, Start-Stopp-System und Bremsenergierückgewinnung (Rekuperation) zurück. Andere Marken des Konzerns bedienen sich ebenfalls dieser Technologien, etwa ŠKODA mit der Modellreihe GreenLine und SEAT mit seinen ECOMOTIVE-Modellen. Bei Audi sind Effizienztechnologien serienmäßig erhältlich, darüber hinaus entwickeln wir Produkte wie die vollelektronisch fahrenden e-tron-Fahrzeuge und den A3 mit Erdgasantrieb, die auf nachhaltigen Versorgungskonzepten basieren.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG IM VERTRIEB

Charakteristisch für den Volkswagen Konzern ist seine Mehrmarkenstruktur mit weitgehend eigenständigen Marken unter Nutzung größtmöglicher Synergien. Die geschaffenen Strukturen sind für die Führung einer Mehrmarkenorganisation ausgelegt. Im Berichtsjahr ist es uns gelungen, unseren Anteil am Weltmarkt zu steigern. Damit sind wir auf einem guten Weg, um unser Ziel – die Weltmarktführerschaft 2018 – zu erreichen. Mit einem strikten Kostenmanagement werden wir die Renditeorientierung des Vertriebs weiter vorantreiben.

Die Mehrmarkenstrukturen werden insbesondere in Wachstumsregionen weiter ausgebaut, um zusätzlichen Konzernmarken den Markteintritt zu erleichtern. Darüber hinaus wird die Kundenorientierung auf allen Ebenen im Vertrieb und im Kundendienst ausgebaut. Dies erfolgt einerseits über einen laufenden Ausbau der Qualifizierung der Mitarbeiter und andererseits über die Optimierung von Prozessen und Systemen in Hinblick auf sich wandelnde Kundenanforderungen und Marktveränderungen. Die Vertriebsstrategie zielt weiterhin auf eine integrierte Vermarktung von Fahrzeugen, Finanz- und sonstigen Dienstleistungen sowie von Originalteilen und -zubehör.

MARKTCHANCEN

Neben den etablierten Märkten in China und Brasilien sieht der Volkswagen Konzern die größten Wachstumspotenziale in Indien, Russland, den USA sowie in den Regionen ASEAN und Nahost. Darüber hinaus untersuchen wir die Marktchancen in den besonders preissensiblen Segmenten, die volumenseitig vor allem in China und Indien, aber auch in anderen Märkten der Welt relevant sind.

China

Trotz einer sich abkühlenden wirtschaftlichen Entwicklung hat der chinesische Pkw-Markt 2012 weiter an Fahrt gewonnen. Für 2013 gehen wir von einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Marktvolumen aus. 2014 dürfte der Fahrzeugmarkt getragen von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung weiter wachsen. Dieses Wachstum wird sich jedoch voraussichtlich von den großen Metropolen an der Küste ins Landesinnere verlagern. Um an den erheblichen Chancen dieses Marktes teilhaben und unsere Marktführerschaft in China dauerhaft verteidigen zu können, erweitern wir laufend unsere Produktpalette um speziell für diesen Markt entwickelte Modelle. Darüber hinaus bauen wir die Produktionskapazitäten weiter aus.

Brasilien

Gegen Ende des Jahres 2011 erhöhte die brasilianische Regierung die Verkaufssteuer (IPI) für Importfahrzeuge deutlich, um die lokale Industrie zu schützen und weitere Anreize für Investitionen im Automobilsektor zu setzen. In der Folge brach die Nachfrage nach Importfahrzeugen zu Beginn des Jahres 2012 stark ein. Zusätzlich belasteten die hohe Inflation, eine stockende Kreditvergabe und das abnehmende Verbrauchervertrauen den Pkw-Markt in der ersten Hälfte des Jahres 2012. Um die strategisch wichtige Automobilindustrie zu unterstützen, senkte die Regierung im zweiten Halbjahr die Verkaufssteuer für lokal produzierte Pkw erheblich, was dem Markt einen kräftigen Auftrieb brachte. Die Nachfrage erholte sich in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres spürbar, sodass das Marktvolumen am Jahresende mit 2,9 Mio. Fahrzeugen den Wert des

Vorjahres deutlich übertraf. Für den Volkswagen Konzern bleibt Brasilien ein strategisch wichtiger Pkw-Markt, der auch künftig großes Potenzial bietet. Mit unseren speziell für diesen Markt entwickelten und vor Ort produzierten Modellen werden wir diese Wachstumschancen auch zukünftig nutzen und unsere Marktposition ausbauen.

Indien

Der Volkswagen Konzern konnte seine Auslieferungen in Indien im Geschäftsjahr 2012 trotz schwieriger Rahmenbedingungen erneut steigern. Insbesondere die hohe Inflation und hohe Treibstoffpreise haben die Nachfrage beeinträchtigt. Wir gehen davon aus, dass die Nachfrage auf dem indischen Markt in den nächsten Jahren weiter steigen wird. Um unser Wachstum in Indien weiter zu fördern, werden wir künftig das dortige Händlernetz deutlich erweitern und in die Qualifizierung des Verkaufs- und Servicepersonals sowie in die Originalteilelogistik investieren.

Russland

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hatte den Automobilmarkt in Russland besonders hart getroffen. Die rasante Erholung der Nachfrage nach Fahrzeugen 2010 und insbesondere 2011 verdankte Russland der Tatsache, dass sich seine Wirtschaft wieder weitgehend stabilisiert hat. Im Berichtsjahr profitierte der Markt zunächst von umfangreichen staatlichen Investitionsprogrammen sowie von der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt. Im weiteren Verlauf blieb die Nachfrage robust, wobei sich die Dynamik im Jahresverlauf etwas abschwächte. Der Volkswagen Konzern steigerte seinen Marktanteil trotz des schwierigeren Umfelds deutlich auf 11,1 %, während gleichzeitig die Nachfrage nach Pkw auf 2,7 Mio. Fahrzeuge anstieg. Wir erwarten, dass sich Russland in der Zukunft zu einem der größten Automobilmärkte der Welt entwickelt. Mit unserem Werk in Kaluga, 160 km südwestlich von Moskau, und der Auftragsfertigung bei dem lokalen Hersteller GAZ nutzen wir diese Wachstumschancen. GAZ produziert seit November 2012 in Vollfertigung den ŠKODA Yeti. Der Jetta und der ŠKODA Octavia werden im ersten Halbjahr 2013 ebenfalls in Vollfertigung einsetzen. Damit bauen wir die Produktionskapazität vor Ort weiter aus, um die steigende Nachfrage nach unseren Modellen auf dem russischen Markt bedienen zu können.

USA

Im Jahr 2012 befand sich der Automobilmarkt in den USA nach einem drastischen Rückgang der Fahrzeugverkäufe im Zusammenhang mit der Finanz- und Wirtschaftskrise weiter auf Erholungskurs. Der Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erreichte 2012 ein Niveau von 14,5 Mio. Fahrzeugen; das entspricht einem Anstieg um 13,4 % gegenüber dem Vorjahr. Der US-amerikanische Fahrzeugmarkt wird in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zulegen. Dabei verfolgen wir konsequent unser Ziel, in den USA vom Nischen- zum Volumenanbieter aufzusteigen. Die erfolgreiche Einführung der speziell für diesen Markt konzipierten Modelle Passat und Jetta in den Jahren 2010 beziehungsweise 2011 sowie der Aufbau des Produktionswerkes in Chattanooga im US-Bundesstaat Tennessee waren erste bedeutende Schritte auf unserem Weg zur nachhaltigen Erschließung des US-Dollar-Raumes. Durch diese Maßnahmen konnten wir vom Wachstum des US-amerikanischen Fahrzeugmarktes überproportional profitieren und unseren Marktanteil auf 4,1 (3,5) % erhöhen. Auch in den kommenden Jahren werden wir wichtige Produkte für den US-Markt entwickeln und lokal fertigen. Dadurch können wir unsere Marktposition stärken und Vertriebsrisiken aus Währungskursschwankungen minimieren.

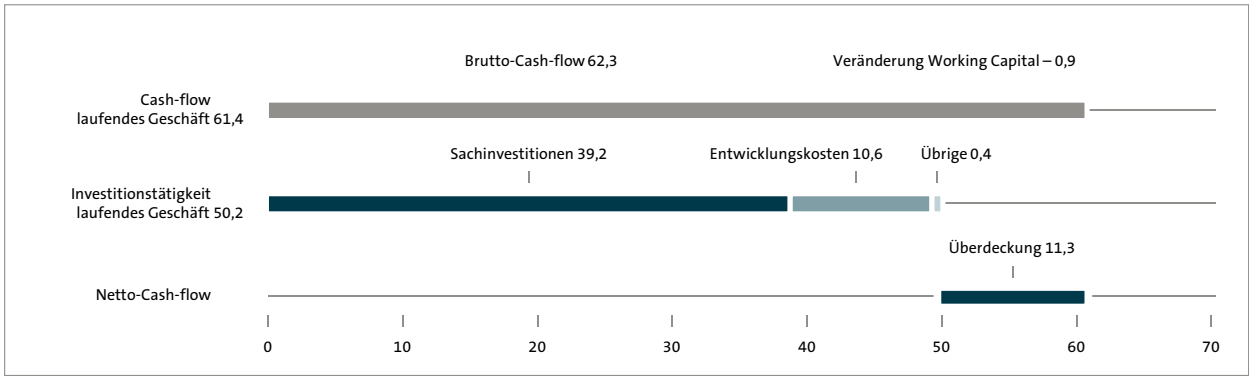
ASEAN

Der Volkswagen Konzern strebt an, den Wirtschaftsraum ASEAN nachhaltig zu erschließen, da dessen Automobilmärkte insgesamt ein großes Wachstumspotenzial aufweisen. Die Märkte der Region sind jedoch sehr heterogen: In Thailand überwiegt beispielsweise die Nachfrage nach Pickup-Modellen, in Malaysia und Indonesien sind hingegen Multi Purpose Vehicle (MPV) sowie Kurz- und Stufenheck-Fahrzeuge sehr gefragt. Wegen hoher Einfuhrzölle, lokaler Steuern und der ausgeprägten Preissensitivität in der Region ist es notwendig, dass wir unsere Fahrzeuge vor Ort montieren, um so unsere Position mit wettbewerbsfähigen Preisen in diesen Märkten zu stärken. Im Werk unseres Partners DRB-HICOM in Malaysia wird seit Oktober 2011 der Passat montiert. 2013 startet dort zusätzlich die CKD-Produktion des Polo Kurz- und Stufenhecks sowie des Jetta. Die Volkswagen Group Malaysia investiert in die Großhandelsorganisation und baut das Händlernetz zügig aus, um die Vertriebsstruktur zu stärken. In Indonesien prüfen wir die Aufnahme weiterer Modelle in das dortige Fertigungsprogramm. Zur weiteren Stärkung unserer Marktposition in dieser Region werden Möglichkeiten für eine lokale Fahrzeugmontage in zusätzlichen Ländern dieser Region untersucht und bewertet. Unabhängig davon arbeiten wir intensiv an der Verbesserung der lokalen Vertriebsstrukturen.

Nahost

Der Gesamtmarkt in der Region Nahost birgt auch in einem wirtschaftlich und politisch instabilen Umfeld Wachstumspotenzial. Mit einem Fahrzeugangebot, das auf diesen Markt zugeschnitten ist, nutzen wir unsere Chance für nachhaltiges Wachstum auch ohne eigene Produktionsstätten. Optimierte Vertriebswege sollen ebenfalls dazu beitragen, unseren Marktanteil nachhaltig zu erhöhen.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2013 BIS 2015 IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE
in Mrd. €



INVESTITIONSPLANUNG

Nach unserer aktuellen Planung wird sich die Investitionstätigkeit im Konzernbereich Automobile in den Jahren 2013 bis 2015 auf insgesamt 50,2 Mrd. € belaufen. Auf Sachinvestitionen entfallen 39,2 Mrd. €, davon mehr als die Hälfte (60 %) allein auf Deutschland. Die Sachinvestitionsquote (Investitionen in Sachanlagen in Prozent vom Umsatz) wird sich im Zeitraum 2013 bis 2015 auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von 6 bis 7 % bewegen. Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investitionstätigkeit mit 10,6 Mrd. € auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Mit den Investitionen in neue Werke und Modelle sowie die Entwicklung alternativer Antriebe und modularer Baukästen schafft Volkswagen die Voraussetzungen für profitables und nachhaltiges Wachstum.

Wir wenden mit 24,7 Mrd. € beziehungsweise rund 63 % den größten Teil der Sachinvestitionen des Automobilbereichs für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette unserer Marken auf. Schwerpunkte sind dabei neue Fahrzeuge, Derivate und Nachfolgemodelle in nahezu allen Fahrzeugklassen auf Basis der modularen Baukastentechnologie sowie die zugehörigen Komponenten. Damit setzt der Volkswagen Konzern seine Modelloffensive konsequent fort, um neue Märkte und Segmente zu erschließen. Im Bereich Aggregate führen wir neue Motorengenerationen mit verbesserter Leistung und geringeren Verbrauchs- und Emissionswerten ein. Dabei treiben wir insbesondere die Entwicklung von Hybrid- und Elektromotoren weiter voran.

Darüber hinaus wird Volkswagen in den kommenden drei Jahren produktübergreifend 14,5 Mrd. € investieren. Darin enthalten sind auch die Investitionen in Kapazitätserweiterungen, darunter ein neues Fahrzeugwerk der Marke Audi in Mexiko, der Ausbau des Porsche Werks Leipzig für die Fertigung des neuen SUV-Modells Macan und die Produktionserweiterung bei Automatikgetrieben. Weitere Investitionsschwerpunkte sind Anpassungen in den Presswerken, Lackieranlagen und Montagen. Sie ergeben sich aus unseren hohen Qualitätszielen und der kontinuierlichen Verbesserung der Fertigungsprozesse. Außerhalb der Produktion sind im Wesentlichen Investitionen in den Bereichen Entwicklung, Qualitätssicherung, Vertrieb, Originalteileversorgung und Informationstechnologie vorgesehen.

Unser Anspruch ist, die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft zu finanzieren. Im Planungszeitraum 2013 bis 2015 erwarten wir einen Cash-flow aus dem laufenden Geschäft in Höhe von 61,4 Mrd. €. Damit werden die erwirtschafteten Mittel den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile voraussichtlich um 11,3 Mrd. € übertreffen und unsere Liquiditätssituation weiter verbessern. Für den Netto-Cash-flow gehen wir im Konzernbereich Automobile in den Jahren 2013 und 2014 von einer positiven Entwicklung aus.

Die Planung basiert auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns und schließt bereits das Automobilgeschäft von Porsche ein, nicht jedoch die mit dem beabsichtigten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE einhergehende mögliche Abfindung an andere Aktionäre. Nicht im Konsolidierungskreis – und damit ebenfalls nicht in den oben genannten Zahlen enthalten – sind die Gemeinschaftsunternehmen in China. Diese Gesellschaften werden in den Jahren 2013 bis 2015 insgesamt 9,8 Mrd. € in neue Werke und Produkte investieren. Diese Investitionen werden aus eigenen Mitteln der Joint-Venture-Gesellschaften finanziert.

Wir planen, im Zeitraum 2013 bis 2015 im Konzernbereich Finanzdienstleistungen 1,3 Mrd. € zu investieren. Im Working Capital erwarten wir aufgrund des Anstiegs des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen eine Mittelbindung in Höhe von 45,3 Mrd. €. Der Kapitalbedarf von insgesamt 46,5 Mrd. € wird zu etwa 34 % aus dem Brutto-Cash-flow finanziert. Wie in der Branche üblich, wird der verbleibende Mittelbedarf vor allem durch Daueremissionsprogramme, die im Geld- und Kapitalmarkt etabliert sind, und durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft gedeckt.

ZIELGRÖSSEN DER WERTORIENTIERTEN STEUERUNG

Basierend auf den vom Kapitalmarkt abgeleiteten langfristigen Zinssätzen und der Zielkapitalstruktur (Marktwert des Eigenkapitals zu Fremdkapital = 2:1) liegt der für den Konzernbereich Automobile definierte Mindestverzinsungsanspruch an das Investierte Vermögen unverändert bei 9 %. Den Mindestverzinsungsanspruch konnten wir auch im Berichtsjahr mit 16,6 % deutlich übertreffen (siehe dazu auch die Seiten 183 und 187). Ein höheres investiertes Vermögen, resultierend aus dem größten Investitionsvolumen in der Geschichte des Konzerns, wird in Bezug auf die zukünftige Rendite dämpfende Effekte mit sich bringen. Dennoch erwarten wir, dass die Rendite weiterhin oberhalb des Mindestverzinsungsanspruchs liegen wird. Mittelfristig streben wir im Rahmen unserer Strategie 2018 auch nachhaltig im Konzernbereich Automobile eine deutlich über dem Mindestverzinsungsanspruch liegende Kapitalrendite von mehr als 16 % an.

ZUKÜNFTIGE RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Mit der Erhöhung des Stimmrechtsanteils an der MAN SE auf 75,03 % hat der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr die Allianz aus MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge gestärkt. Volkswagen strebt eine intensivere Zusammenarbeit der Konzernunternehmen im Bereich Nutzfahrzeuge an und hält sich für die Zukunft alle Optionen für die weitere Gestaltung des Nutzfahrzeuggeschäfts offen. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen am 9. Januar 2013 bekanntgegeben, den Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der MAN SE anzustreben. Damit soll eine verstärkte und vereinfachte Zusammenarbeit zwischen Volkswagen und MAN ermöglicht und die Wettbewerbsfähigkeit beider Unternehmen erhöht werden. Die Geschäftstätigkeit von MAN wird unter Beibehaltung der markenspezifischen Eigenschaften und Geschäftsfelder im Volkswagen Konzern auch mit einem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag fortgeführt.

STRATEGIE 2018

Im Mittelpunkt der Strategie 2018 steht die Positionierung des Volkswagen Konzerns als ökonomisch und ökologisch weltweit führendes Automobilunternehmen. Wir haben vier Ziele definiert, die Volkswagen bis zum Jahr 2018 zum profitabelsten, faszinierendsten und nachhaltigsten Automobilunternehmen der Welt machen sollen:

- Volkswagen will durch den Einsatz von intelligenten Innovationen und Technologien bei Kundenzufriedenheit und Qualität weltweit führend sein.
- Der Absatz soll auf mehr als 10 Mio. Fahrzeuge pro Jahr wachsen; dabei will Volkswagen vor allem von der Entwicklung der großen Wachstumsmärkte überproportional profitieren.
- Die Umsatzrendite vor Steuern soll nachhaltig mindestens 8 % betragen, damit die finanzielle Solidität und Handlungsfähigkeit des Konzerns auch in schwierigen Marktphasen sichergestellt ist.
- Bei allen Marken, in allen Gesellschaften und Regionen will sich Volkswagen zum Top-Arbeitgeber entwickeln; das ist die Voraussetzung für den Aufbau einer Spitzenmannschaft.

Der umweltfreundlichen Ausrichtung und der Rendite unserer Fahrzeugprojekte widmen wir unsere besondere Aufmerksamkeit, damit der Volkswagen Konzern auch unter schwierigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit den richtigen Produkten erfolgreich sein kann. Gleichzeitig bleibt so das Investitionsvolumen kontrollierbar. Unsere attraktive und umweltfreundliche Modellpalette, die wir fortlaufend sinnvoll ergänzen, und die hervorragende Stellung der einzelnen Marken auf den Weltmärkten tragen wesentlich dazu bei, dass wir die Stärken des Konzerns gezielt nutzen und die Vorteile gegenüber dem Wettbewerb konsequent ausbauen können. Dabei richten wir unsere Aktivitäten vor allem darauf aus, in den Bereichen Fahrzeuge, Aggregate und Leichtbau neue ökologische Maßstäbe zu setzen. Dank des modularen Baukastensystems, das wir fortlaufend erweitern, erhöhen wir die Effizienz und die Flexibilität der Produktion kontinuierlich und steigern so gleichzeitig die Profitabilität des Konzerns.

Darüber hinaus wollen wir den Kundenstamm des Volkswagen Konzerns ausbauen, indem wir weltweit neue zufriedene Kunden hinzugewinnen. Auch die Zufriedenheit der bestehenden Kunden möchten wir steigern. Die laufenden Maßnahmen zur Verbesserung von Produktivität und Qualität setzen wir unabhängig von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und ohne zeitliche Begrenzung fort. Wesentliche Elemente sind dabei die Standardisierung von Prozessen im direkten und im indirekten Bereich sowie reduzierte Durchlaufzeiten in der Produktion. Sie leisten zusammen mit einer konsequenten Kosten- und Investitionsdisziplin einen wichtigen Beitrag dazu, dass wir unsere langfristigen Renditeziele erreichen und dauerhaft eine solide Liquidität sichern können.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG IN DEN JAHREN 2013 UND 2014

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns erwartet auf den internationalen Automobilmärkten in den kommenden Jahren eine weiter zunehmende Wettbewerbsintensität. Die Märkte, auf denen sich der Konzern mit seinen Marken bewegt, zeigen sich vor allem in Westeuropa zunehmend herausfordernder. Die Entwicklung der Automobilbranche bleibt abhängig vom Verlauf der Weltwirtschaft, der weiterhin mit großen Unsicherheiten behaftet ist. Von den Finanzmärkten gehen nach wie vor Risiken aus, die sich insbesondere aus der angespannten Verschuldungssituation vieler Länder ergeben.

Dem weltweiten Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge steht ein schwieriges Jahr 2013 mit einem voraussichtlich nur geringen Wachstum bevor. Für das Jahr 2014 gehen wir davon aus, dass die Nachfrage wieder stärker ansteigen wird. Zuwächse sind 2013 vor allem in der Region Asien-Pazifik und in den USA zu erwarten, insbesondere in Westeuropa ist mit einem Rückgang des Marktvolumens zu rechnen. Für 2014 erwarten wir, dass die Nachfrage voraussichtlich in allen Regionen wieder wächst. Der Volkswagen Konzern ist auf vielen wichtigen Märkten der Welt mit einem hohen Marktanteil vertreten. Mit dem Ausbau von Produktionskapazitäten und dem Aufbau weiterer lokaler Fertigungsstätten, in denen teilweise eigens für diese Länder entwickelte Fahrzeuge produziert werden, stärken wir diese Position weiter.

Nachdem die Nachfrage nach Lkw und Bussen im Berichtsjahr deutlich zurückgegangen ist, rechnen wir damit, dass das Gesamtvolumen auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten in den Jahren 2013 und 2014 auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird.

Automobilbezogene Finanzdienstleistungen werden nach unserer Einschätzung in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnen.

Das einzigartige Markenportfolio, die von Motorrädern über Kleinwagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen nahezu alle Segmente bedienende Modellpalette, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt und das vielfältige Finanzdienstleistungsangebot verschaffen dem Volkswagen Konzern entscheidende Vorteile gegenüber dem Wettbewerb. Wir verfügen über ein in der Branche einmaliges umfangreiches Angebot an umweltfreundlichen, technologisch führenden und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen für jeden Markt und jede Kundengruppe. Aus diesem Grund erwarten wir, dass unsere Auslieferungen in den Jahren 2013 und 2014 über dem jeweiligen Vorjahreswert liegen werden. Einen wesentlichen Beitrag dazu werden die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften und unsere neuen Produktionsstandorte in China, Russland, den USA und Indien leisten.

Herausforderungen ergeben sich aus dem schwierigen Marktumfeld und der steigenden Wettbewerbsintensität sowie aus volatilen Zins- und Wechselkursverläufen und stark schwankenden Rohstoffpreisen.

Wir gehen davon aus, dass die Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile und im Konzernbereich Finanzdienstleistungen in den Jahren 2013 und 2014 über dem Wert des Jahres 2012 liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns besteht das Ziel, das Niveau des Jahres 2012 im Jahr 2013 wieder zu erreichen und im Jahr 2014 zu übertreffen. Dies gilt für den Bereich Pkw, den Bereich Nutzfahrzeuge, Power Engineering – der nicht zuletzt durch noch hohe Abschreibungen auf die Kaufpreisallokationen beeinflusst wird – und gleichermaßen für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Ab dem Jahr 2013 werden wir die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge entsprechend der geschaffenen Führungsstruktur innerhalb des Bereichs Nutzfahrzeuge, Power Engineering berichten.

Wir streben auf Konzernebene eine Umsatzrendite vor Steuern an, die nachhaltig mindestens 8 % beträgt. Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile wird sich auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von 6 bis 7 % bewegen. Darüber hinaus ist es unser Ziel, das im Branchenvergleich gute Rating zu halten und unsere solide Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Die entscheidenden Vorteile, um die Herausforderungen der automobilen Zukunft zu meistern und die Ziele der Strategie 2018 zu erreichen, liegen für den Volkswagen Konzern in seinem einzigartigen Markenportfolio, der jungen, innovativen und umweltfreundlichen Modellpalette, der breiten internationalen Aufstellung mit lokaler Wertschöpfung in vielen wichtigen Regionen, dem erheblichen Synergiepotenzial bei der konzernweiten Entwicklung von Technologien und Modellen und schließlich in seiner finanziellen Stärke. Mit dem Aufbau neuer Werke, der Entwicklung von Technologien und Baukästen sowie dem Eingehen strategischer Partnerschaften arbeiten wir daran, die Stärke unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen. Eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin bleibt elementarer Bestandteil unserer Strategie 2018.

AUSSICHTEN FÜR DAS JAHR 2013

Die Weltwirtschaft ist 2012 langsamer gewachsen als im Vorjahr. Für 2013 rechnen wir trotz konjunktureller Unsicherheiten damit, dass sich das weltweite Wachstum fortsetzt. Die Industrieländer werden voraussichtlich nur niedrige Expansionsraten erzielen. Für Südeuropa erwarten wir, dass die rezessive Entwicklung vorerst anhält. Die größte Dynamik wird von den Schwellenländern in Asien und Lateinamerika ausgehen.

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wird 2013 voraussichtlich langsamer steigen als im Berichtsjahr. Wir erwarten, dass sich die rückläufige Entwicklung des Gesamtmarktes in Westeuropa fortsetzt, und dass auch der deutsche Markt unter dem Niveau von 2012 liegen wird. In Zentral- und Osteuropa wird sich die Wachstumsdynamik verringern. Die für den Volkswagen Konzern strategisch wichtigen Märkte in der Region Asien-Pazifik werden voraussichtlich auch 2013 einen überdurchschnittlich hohen Zuwachs aufweisen. Wir gehen davon aus, dass sich die nordamerikanischen Märkte positiv entwickeln, während die Nachfrage in Südamerika stagnieren wird.

Wir erwarten, dass das Gesamtvolumen auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für Lkw und Busse im Jahr 2013 auf dem Niveau des Jahres 2012 liegen wird.

Wir rechnen damit, dass die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen rund um die Automobilität im Jahr 2013 weiter ansteigt.

Das einzigartige Markenportfolio, die von Motorrädern über Kleinwagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen nahezu alle Segmente bedienende Modellpalette, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt und das vielfältige Finanzdienstleistungsangebot verschaffen dem Volkswagen Konzern entscheidende Vorteile gegenüber dem Wettbewerb. Wir verfügen über ein in der Branche einmaliges umfangreiches Angebot an umweltfreundlichen, technologisch führenden und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen für jeden Markt und jede Kundengruppe. Im Jahr 2013 werden die Marken des Volkswagen Konzerns viele neue, begeisternde Modelle auf den Markt bringen, die dazu beitragen, unsere starke Position auf den Weltmärkten weiter auszubauen.

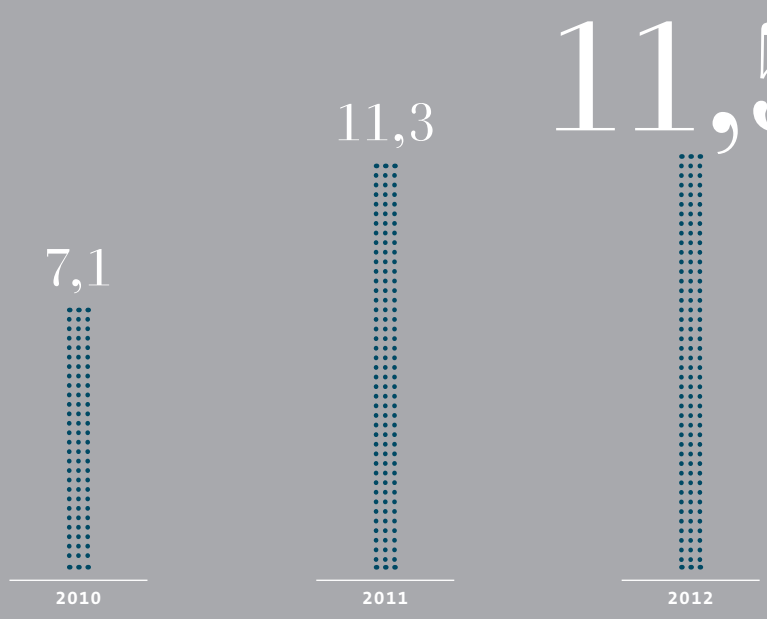
Wir gehen davon aus, dass sich der Volkswagen Konzern in einem herausfordernden Umfeld besser als der Gesamtmarkt entwickeln wird und die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr steigen werden. Dem intensiven Wettbewerb und den daraus resultierenden Belastungen können wir uns jedoch nicht vollständig entziehen. Positive Effekte auf die Kostenstruktur des Konzerns sind zunehmend aus dem Modularen Baukastensystem zu erwarten, das kontinuierlich ausgeweitet wird.

Wir gehen davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns im Jahr 2013 den Vorjahreswert übertreffen. Vor dem Hintergrund der anhaltend unsicheren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen besteht für das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns das Ziel, im Jahr 2013 das Niveau des Vorjahres wieder zu erreichen. Dies gilt gleichermaßen für den Bereich Pkw, den Bereich Nutzfahrzeuge, Power Engineering – der nicht zuletzt durch noch hohe Abschreibungen auf die Kaufpreisallokation beeinflusst wird – und für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Dabei steht den positiven Effekten aus unserer attraktiven Modellpalette und der starken Marktposition die steigende Wettbewerbsintensität in einem herausfordernden Marktumfeld entgegen. Die konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin sowie die stetige Optimierung unserer Prozesse bleiben wesentliche Bestandteile unserer Strategie 2018.

Wolfsburg, 12. Februar 2013
Der Vorstand

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, insbesondere für die Automobilindustrie, 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. Sollte es daher in unseren wichtigsten Absatzmärkten, wie Westeuropa (darunter insbesondere Deutschland), USA, Brasilien, China oder Russland zu unerwarteten Nachfragerückgängen oder zu einer Stagnation kommen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Das Gleiche gilt im Falle wesentlicher Veränderungen der zurzeit bestehenden Wechselkursverhältnisse hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen US-Dollar, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, russischer Rubel, schwedische Krone, mexikanischer Peso, australischer Dollar und koreanischer Won. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn die in diesem Bericht dargestellten Einschätzungen zu wertsteigernden Faktoren und Risiken sich anders entwickeln als derzeit von uns erwartet.

Konzernabschluss



OPERATIVES ERGEBNIS DES VOLKSWAGEN KONZERNS (in Mrd. €)

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns lag im Geschäftsjahr 2012 mit 11,5 Mrd. € über dem Rekordniveau des Vorjahres. Seit dem 1. August 2012 wird die Porsche AG im Volkswagen Konzern vollkonsolidiert.

KONZERNABSCHLUSS

250 Gewinn- und Verlustrechnung
251 Gesamtergebnisrechnung
253 Bilanz
254 Eigenkapitalentwicklung
256 Kapitalflussrechnung
257 Anhang
257 Allgemeine Angaben
257 Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
257 Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
259 Konzernkreis
268 Konsolidierungsgrundsätze
269 Währungsumrechnung
270 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
281 Segmentberichterstattung
285 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
285 1 | Umsatzerlöse
285 2 | Kosten der Umsatzerlöse
285 3 | Vertriebskosten
286 4 | Verwaltungskosten
286 5 | Sonstige betriebliche Erträge
286 6 | Sonstige betriebliche Aufwendungen
287 7 | Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen
287 8 | Finanzierungsaufwendungen
288 9 | Übriges Finanzergebnis
288 10 | Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
292 11 | Ergebnis je Aktie
293 Erläuterungen nach IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
293 Erläuterungen nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)
295 Erläuterungen zur Bilanz
295 12 | Immaterielle Vermögenswerte
297 13 | Sachanlagen
299 14 | Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
301 15 | At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen
303 16 | Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen
304 17 | Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte
305 18 | Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen
306 19 | Ertragsteueransprüche
306 20 | Vorräte

306 21 | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
307 22 | Wertpapiere
307 23 | Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen
308 24 | Eigenkapital
309 25 | Lang- und kurzfristige Finanzschulden
310 26 | Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
311 27 | Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
311 28 | Ertragsteuerverpflichtungen
312 29 | Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen
315 30 | Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
316 31 | Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
316 Erläuterungen nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)
323 Sonstige Erläuterungen
323 32 | Kapitalflussrechnung
324 33 | Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
333 34 | Kapitalmanagement
333 35 | Haftungsverhältnisse
334 36 | Rechtsstreitigkeiten
335 37 | Sonstige finanzielle Verpflichtungen
336 38 | Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
336 39 | Gesamtperiodenaufwand
336 40 | Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter
336 41 | Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
337 42 | Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
342 43 | Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz
349 44 | Deutscher Corporate Governance Kodex
350 45 | Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats
351 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
352 Bestätigungsvermerk

Gewinn- und Verlustrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. €	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	**1**	**192.676**	**159.337**
Kosten der Umsatzerlöse	2	–157.518	–131.371
Bruttoergebnis		**35.158**	**27.965**
Vertriebskosten	3	–18.850	–14.582
Verwaltungskosten	4	–6.223	–4.384
Sonstige betriebliche Erträge	5	10.496	9.727
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	–9.070	–7.456
Operatives Ergebnis		**11.510**	**11.271**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	13.568	2.174
Finanzierungsaufwendungen	8	–2.552	–2.047
Übriges Finanzergebnis	9	2.967	7.528
Finanzergebnis		**13.982**	**7.655**
Ergebnis vor Steuern		**25.492**	**18.926**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	–3.608	–3.126
tatsächlich		–4.196	–4.351
latent		588	1.225
Ergebnis nach Steuern		**21.884**	**15.799**
Ergebnisanteil von Minderheiten		168	391
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG		21.717	15.409
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	**11**	**46,42**	**33,10**
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	**11**	**46,42**	**33,10**
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	**11**	**46,48**	**33,16**
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	**11**	**46,48**	**33,16**

Gesamtergebnisrechnung

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2011

Mio. €	Gesamt	Aktionäre der VW AG	Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	**15.799**	**15.409**	**391**
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste			
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste vor Steuern	−1.005	−926	−79
Latente Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	282	261	21
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste nach Steuern	−722	−665	−57
Währungsumrechnungsdifferenzen			
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	−189	−168	−22
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	−189	−168	−22
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	1	1	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	−189	−167	−22
Cash-flow-Hedges			
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	−2.013	−2.006	−8
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	−65	−65	–
Cash-flow-Hedges vor Steuern	−2.079	−2.071	−8
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	577	573	4
Cash-flow-Hedges nach Steuern	−1.502	−1.498	−4
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte			
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	127	127	–
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	83	83	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	211	211	–
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	−10	−10	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	200	200	–
Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern*	−391	−393	2
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	−3.453	−3.347	−106
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	850	825	25
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**−2.603**	**−2.522**	**−81**
Gesamtergebnis	**13.196**	**12.886**	**310**

* Einschließlich aufgrund der geänderten Einbeziehung der MAN SE (48 Mio. €) und der Suzuki Motor Corporation (430 Mio. €) realisierter Erträge und Aufwendungen.

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2012

Mio. €	Gesamt	Aktionäre der VW AG	Minder-heiten
Ergebnis nach Steuern	**21.884**	**21.717**	**168**
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste			
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste vor Steuern	−5.589	−5.480	−109
Latente Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	1.632	1.603	29
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste nach Steuern	−3.957	−3.877	−81
Währungsumrechnungsdifferenzen			
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	−212	−207	−5
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	−212	−207	−5
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	−212	−207	−5
Cash-flow-Hedges			
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	1.570	1.565	5
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	951	951	–
Cash-flow-Hedges vor Steuern	2.521	2.516	5
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	−719	−719	0
Cash-flow-Hedges nach Steuern	1.802	1.797	5
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte			
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	493	493	–
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	−32	−32	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	461	461	–
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	−13	−13	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	448	448	–
Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern*	78	79	−1
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	−2.742	−2.631	−110
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	900	871	29
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**−1.842**	**−1.760**	**−81**
Gesamtergebnis	**20.042**	**19.956**	**86**

* Einschließlich aufgrund der geänderten Einbeziehung der Porsche Holding Stuttgart (– 316 Mio. €) realisierter Aufwendungen.

Bilanz

des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2012

Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte*	12	59.158	22.176
Sachanlagen*	13	39.424	31.876
Vermietete Vermögenswerte	14	20.034	16.626
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	433	340
At Equity bewertete Anteile	15	7.309	10.249
Sonstige Beteiligungen	15	3.870	3.049
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	49.785	42.450
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	6.431	12.823
Sonstige Forderungen	18	1.671	1.582
Ertragsteuerforderungen	19	552	627
Latente Ertragsteueransprüche	19	7.915	6.333
		196.582	**148.129**
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	20	28.674	27.551
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	10.099	10.479
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	36.911	33.754
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	5.872	4.253
Sonstige Forderungen	18	4.823	4.543
Ertragsteuerforderungen	19	761	623
Wertpapiere	22	7.433	6.146
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	23	18.488	18.291
		113.061	**105.640**
Bilanzsumme*		**309.644**	**253.769**
Passiva			
Eigenkapital	24		
Gezeichnetes Kapital		1.191	1.191
Kapitalrücklage		11.509	9.329
Gewinnrücklagen		64.815	47.019
Eigenkapital vor Minderheiten		77.515	57.539
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		4.310	5.815
		81.825	**63.354**
Langfristige Schulden			
Finanzschulden*	25	63.603	44.442
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	2.397	2.547
Sonstige Verbindlichkeiten	27	4.675	4.394
Latente Ertragsteuerverpflichtungen*	28	9.050	4.055
Rückstellungen für Pensionen	29	23.969	16.787
Ertragsteuerrückstellungen	28	4.239	3.721
Sonstige Rückstellungen*	30	14.373	13.235
		122.306	**89.179**
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	25	54.060	49.090
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	17.268	16.325
Ertragsteuerverbindlichkeiten	28	238	844
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	4.425	4.888
Sonstige Verbindlichkeiten*	27	11.111	11.196
Ertragsteuerrückstellungen	28	1.721	2.888
Sonstige Rückstellungen*	30	16.689	16.005
		105.513	**101.237**
Bilanzsumme*		**309.644**	**253.769**

* Aufgrund der Aktualisierung der Kaufpreisverteilung im Zusammenhang mit dem Erwerb von MAN wurden die Vorjahreswerte angepasst.

Eigenkapitalentwicklung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

		GEWINNRÜCKLAGEN		
Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Angesammelte Gewinne	Währungs-umrechnung
Stand am 01.01.2011	**1.191**	**9.326**	**37.684**	**–165**
Ergebnis nach Steuern	–	–	15.409	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	–	–167
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**15.409**	**–167**
Kapitalerhöhung	0	3	–	–
Dividendenausschüttung	–	–	–1.034	–
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	–286	–
Übrige Veränderungen	–	–	–9	–
Stand am 31.12.2011	**1.191**	**9.329**	**51.764**	**–332**
Stand am 01.01.2012	**1.191**	**9.329**	**51.764**	**–332**
Ergebnis nach Steuern	–	–	21.717	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	–	–207
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**21.717**	**–207**
Kapitalerhöhung[1]	0	2.180	–	–
Dividendenausschüttung	–	–	–1.406	–
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote[2]	–	–	–762	–
Übrige Veränderungen[3]	–	–	–141	–
Stand am 31.12.2012	**1.191**	**11.509**	**71.172**	**–539**

1 Aus der im Geschäftsjahr platzierten Pflichtwandelanleihe verzeichnet die Volkswagen AG einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.500 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten (54 Mio. €). Davon sind insgesamt 2.048 Mio. € als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren. Hinzu kommen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 133 Mio. €. Der verbleibende Betrag stellt Fremdkapital dar.

2 Die Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote resultieren im Wesentlichen aus der Aufstockung der Beteiligungsquote an der MAN SE.

3 Die übrigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen die Umgliederung von OCI Bestandteilen im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung der Porsche Holding Stuttgart (Vorjahr: MAN SE) sowie Konsolidierungskreisänderungen.

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe 24 erläutert.

	Versicherungs-mathematische Gewinne und Verluste	Cash-flow-Hedges	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Aktionäre der VW AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
	– 2.201	**61**	**– 25**	**107**	**45.978**	**2.734**	**48.712**
	–	–	–	–	15.409	391	15.799
	– 665	– 1.498	200	– 393	– 2.522	– 81	– 2.603
	– 665	**– 1.498**	**200**	**– 393**	**12.886**	**310**	**13.196**
	–	–	–	–	3	–	3
	–	–	–	–	– 1.034	– 232	– 1.266
	–	–	–	–	– 286	– 749	– 1.035
	–	–	–	–	– 9	3.752	3.743
	– 2.866	**– 1.437**	**176**	**– 286**	**57.539**	**5.815**	**63.354**
	– 2.866	**– 1.437**	**176**	**– 286**	**57.539**	**5.815**	**63.354**
	–	–	–	–	21.717	168	21.884
	– 3.877	1.797	448	79	– 1.760	– 81	– 1.842
	– 3.877	**1.797**	**448**	**79**	**19.956**	**86**	**20.042**
	–	–	–	–	2.180	–	2.180
	–	–	–	–	– 1.406	– 267	– 1.673
	–	–	–	–	– 762	– 1.339	– 2.101
	0	–	–	148	8	14	22
	– 6.743	**360**	**624**	**– 59**	**77.515**	**4.310**	**81.825**

Kapitalflussrechnung
des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. €	2012	2011
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**16.495**	**18.228**
Ergebnis vor Steuern	25.492	18.926
Ertragsteuerzahlungen	–5.056	–3.269
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*	7.617	5.969
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten*	1.903	1.697
Abschreibungen auf Beteiligungen*	20	13
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte*	3.594	2.667
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	–32	13
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	–11.512	–715
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	–2.031	–6.462
Veränderung der Vorräte	460	–4.234
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	–56	–2.241
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	–236	3.077
Veränderung der Rückstellungen	465	3.960
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	–5.606	–4.090
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–7.814	–6.811
Cash-flow laufendes Geschäft	**7.209**	**8.500**
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	–10.493	–8.087
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	–2.615	–1.666
Erwerb von Tochtergesellschaften	–3.550	–5.833
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	–570	–577
Veräußerung von Tochtergesellschaften	0	–
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	14	21
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	373	140
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	–1.133	–699
Veränderung der Darlehen und Termingeldanlagen	–1.510	–1.931
Investitionstätigkeit	**–19.482**	**–18.631**
Kapitaleinzahlungen	2.046	3
Dividendenzahlung	–1.673	–1.266
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–2.101	–335
Sonstige Veränderungen	36	–23
Aufnahme von Anleihen	26.055	16.715
Tilgung von Anleihen	–16.952	–11.603
Veränderung der übrigen Finanzschulden	6.432	4.805
Leasingzahlungen	–132	19
Finanzierungstätigkeit	**13.712**	**8.316**
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	–141	82
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**1.298**	**–1.733**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**17.794**	**16.495**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.794	16.495
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	14.352	12.163
Brutto-Liquidität	**32.146**	**28.658**
Kreditstand	–117.663	–93.533
Netto-Liquidität	**–85.517**	**–64.875**

* Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 32 erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2012

Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2012 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei haben wir alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch neue beziehungsweise geänderte Standards erforderlichen Änderungen, beibehalten worden.

Darüber hinaus haben wir bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht, zu deren Anwendung wir zusätzlich verpflichtet sind, sowie den deutschen Corporate Governance Kodex beachtet.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualvermögen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 12. Februar 2013 aufgestellt. Mit diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle ab dem Geschäftsjahr 2012 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Infolge des im Oktober 2010 geänderten IFRS 7 sind ab dem Geschäftsjahr 2012 die Angabepflichten im Zusammenhang mit der Übertragung von finanziellen Vermögenswerten erweitert worden. Die erweiterten Angaben beziehen sich sowohl auf übertragene und vollständig ausgebuchte finanzielle Vermögenswerte als auch auf finanzielle Vermögenswerte, die zwar übertragen, aber nicht vollständig ausgebucht wurden. Die weiteren Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente) wurden entsprechend erweitert.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2012 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/Interpretation[1]		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht[2]	Übernahme durch EU[1]	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 1	Erstmalige Anwendung – Ausgeprägte Hochinflation und Beseitigung der festen Zeitpunkte für Erstanwender	20.12.2010	01.01.2013	Ja	Keine
IFRS 1	Darlehen der öffentlichen Hand	13.03.2012	01.01.2013	Nein	Keine
IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	01.01.2013	Ja	Erweiterte Anhangangaben zur Saldierung von Finanzinstrumenten
IFRS 9	Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung	12.11.2009/ 28.10.2010	01.01.2015[3]	Nein	Veränderte Erfassung von Fair-Value-Änderungen bisher als zur Veräußerung verfügbar eingestufter Finanzinstrumente
IFRS 10	Konzernabschlüsse	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Keine wesentlichen Änderungen
IFRS 11	Gemeinsame Vereinbarungen	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 12	Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Erweiterte Anhangangaben zu Anteilen an anderen Unternehmen
	Übergangsregelungen zu IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12	28.06.2012	01.01.2013	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
	Investmentgesellschaften (Ergänzungen zu IFRS 10, IFRS 12, IAS 27)	31.10.2012	01.01.2014	Nein	Keine
IFRS 13	Bemessung des beizulegenden Zeitwerts	12.05.2011	01.01.2013	Ja	Anpassungen und erweiterte Anhangangaben bei der Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert
IAS 1	Darstellung des Abschlusses – Darstellung einzelner Posten des sonstigen Ergebnisses	16.06.2011	01.01.2013	Ja	Veränderte Darstellung des sonstigen Ergebnisses
IAS 12	Latente Steuern – Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte	20.12.2010	01.01.2013	Ja	Keine wesentlichen Änderungen
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer	16.06.2011	01.01.2013	Ja	Veränderte Abbildung und erweiterte Anhangangaben bei den Leistungen an Arbeitnehmer
IAS 27	Einzelabschlüsse	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Keine
IAS 32	Finanzinstrumente: Darstellung – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	01.01.2014	Ja	Keine wesentlichen Änderungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2011[4]	17.05.2012	01.01.2013	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IFRIC 20	Abraumkosten in der Produktionsphase eines Tagebaubergwerks	19.10.2011	01.01.2013	Ja	Keine

1 Bis zum 31.12.2012.

2 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Volkswagen AG.

3 Verschiebung der Erstanwendung durch das Mandatory Effektive Date-Projekt von dem Jahr 2013 auf das Jahr 2015.

4 Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 1, IAS 1, IAS 16, IAS 32, IAS 34).

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar über die Möglichkeit verfügt, deren Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass sie aus der Tätigkeit dieser Unternehmen (Tochterunternehmen) Nutzen ziehen kann. Die Tochterunternehmen umfassen auch Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), deren Vermögen bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise dem Konzern zuzurechnen ist. Die Zweckgesellschaften dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Die Einbeziehung von Tochterunternehmen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beherrschung besteht; sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder nur geringer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows des Volkswagen Konzerns nur von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Da für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen, werden sie mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten oder niedrigeren Zeitwerten im Konzernabschluss bilanziert. Die Summe der Eigenkapitalbeträge dieser Tochtergesellschaften beträgt 0,9 % (Vorjahr: 1,2 %) des Konzern-Eigenkapitals; das gesamte Ergebnis nach Steuern dieser Gesellschaften beläuft sich auf 0,4 % (Vorjahr: 0,2 %) des Ergebnisses nach Steuern des Volkswagen Konzerns.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen rechnen auch Gesellschaften, bei denen der Volkswagen Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden grundsätzlich mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten oder niedrigeren Zeitwerten angesetzt.

Die Zusammensetzung des Volkswagen Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2012	2011
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	156	123
Ausland	825	729
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	73	66
Ausland	206	202
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	36	42
Ausland	68	64
	1.364	**1.226**

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die Teil des Jahresabschlusses der Volkswagen AG darstellt, ist beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagenag.com/ir unter dem Punkt „Meldepflichtige Finanzpublikationen“ in der Rubrik Jahresabschluss der Volkswagen AG abrufbar.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben durch die Einbeziehung in den Konzernabschluss die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit als möglich in Anspruch:

- Audi Akademie GmbH, Ingolstadt
- Audi Berlin GmbH, Berlin
- Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- Audi Hamburg GmbH, Hamburg
- Audi Hannover GmbH, Hannover
- Audi Leipzig GmbH, Leipzig
- Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt
- Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- AutoVision GmbH, Wolfsburg
- Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
- Haberl Beteiligungs-GmbH, München
- MAHAG GmbH, München
- quattro GmbH, Neckarsulm
- Raffay Versicherungsdienst GmbH, Hamburg
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- VGRD GmbH, Wolfsburg
- Volim Volkswagen Immobilien Vermietgesellschaft für VW-/Audi-Händlerbetriebe mbH, Braunschweig
- Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
- Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg
- Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Volkswagen Financial Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Braunschweig
- Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
- Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
- Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück
- Volkswagen R GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- Volkswagen Versicherungsvermittlung GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Chemnitz
- Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich
- Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Am 9. November 2011 hat der Volkswagen Konzern im Rahmen eines Pflichtangebots die Mehrheit der Anteile an der MAN SE, München, erworben. Aus zeitlichen Gründen konnte die Analyse der übernommenen Vermögenswerte und Schulden erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Nach Anpassung aufgrund besserer Erkenntnisse ergab sich aus dem Unternehmenszusammenschluss ein Goodwill in Höhe von 759 Mio. € (ursprünglich 575 Mio. €). Die Aktualisierung der Kaufpreisverteilung führt zu einer Anpassung der entsprechenden Vorjahresvergleichswerte. Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres ergeben sich aus der Aktualisierung nicht. Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Die Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Anpassung der Bilanz zum 31. Dezember 2011	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Markennamen	53	1.574	–	1.628
Technologien	545	1.852	–	2.397
Kunden- und Händlerbeziehungen	470	2.689	–	3.160
Sonstige immaterielle Vermögenswerte*	779	– 351	–	428
Sachanlagen	2.034	880	– 41	2.872
Beteiligungen	1.965	– 234	–	1.731
Vermietete Vermögenswerte	2.232	–	–	2.232
Sonstige langfristige Vermögenswerte	2.377	–	–	2.377
Vorräte	3.745	185	–	3.930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.319	–	–	2.319
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	607	–	–	607
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.405	– 63	–	1.342
Summe Vermögenswerte	**18.531**	**6.532**	**– 41**	**25.022**
Langfristige Finanzschulden	1.824	150	– 1	1.973
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	2.797	2.126	– 36	4.887
Kurzfristige Finanzschulden	1.334	–	–	1.334
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.137	–	–	2.137
Kurzfristige Rückstellungen	1.364	398	193	1.954
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	3.175	–	– 13	3.162
Summe Schulden	**12.631**	**2.674**	**143**	**15.447**

* Ohne Goodwill der Volkswagen AG.

Der Goodwill ist mit 505 Mio. € und die Markennamen mit 1.158 Mio. € dem Geschäftssegment MAN Nutzfahrzeuge zugeordnet, das Teil des Berichtssegments Lkw und Busse ist; der verbleibende Goodwill in Höhe von 254 Mio. € und die verbleibenden Markennamen in Höhe von 470 Mio. € entfallen auf das Segment Power Engineering.

Im Geschäftsjahr 2012 hat Volkswagen für 2.081 Mio. € weitere Anteile an der MAN SE erworben und besitzt zum 31. Dezember 2012 75,03 % der Stimmrechte und 73,72 % der Kapitalanteile an der MAN SE. Ein sich aus dem Erwerb weiterer Anteile ergebender Unterschiedsbetrag in Höhe von – 678 Mio. € wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Durch die von der MAN SE an der Scania AB gehaltenen Anteile erhöht sich der auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfallende Anteil am Kapital von Scania auf 59,13 % (31. Dezember 2011: 56,94 %). Ein sich ergebender Unterschiedsbetrag in Höhe von – 73 Mio. € wurde mit dem Eigenkapital verrechnet.

Der Anteil der erworbenen Minderheiten am Eigenkapital bei MAN und Scania betrug 1.331 Mio. €.

Am 1. August 2012 hat die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE), ihren operativen Holdinggeschäftsbetrieb im Wege der Einzelrechtsübertragung in die Volkswagen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung mit gemischter Sacheinlage eingebracht.

Der von der Porsche SE übernommene Geschäftsbetrieb besteht insbesondere aus der 50,1 %-Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (Porsche Holding Stuttgart) (ehemals: Porsche Zweite Zwischenholding GmbH, Stuttgart, als Rechtsnachfolgerin der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart), und damit mittelbar an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG), sowie aus sämtlichen sonstigen zum Zeitpunkt der Einbringung bestehenden Tochterunternehmen der Porsche SE (mit Ausnahme der Beteiligung an der Volkswagen AG) und Forderungen gegen und Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns.

Die Porsche AG ist ein Sportwagenhersteller im Premiumsegment und hat im Geschäftsjahr 2011 bei einem Absatz von 117 Tsd. Fahrzeugen einen Umsatz von 10.928 Mio. € sowie ein Ergebnis vor Steuern von 2.108 Mio. € erwirtschaftet. Mit der Integration von Porsche erweitert der Volkswagen Konzern seine Produktpalette im Premiumsegment.

Die Volkswagen AG hat durch Ausgabe einer neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktie ihr Grundkapital um 2,56 € erhöht und die Porsche SE unter Ausschluss des Bezugsrechts der übrigen Aktionäre zur Zeichnung der neuen Aktie zugelassen. Die Volkswagen AG zahlte als weitere Gegenleistung 4.495 Mio. € an die Porsche SE. Die Barleistung basiert auf dem in der Grundlagenvereinbarung fixierten Eigenkapitalwert in Höhe von 3.883 Mio. € für die restlichen von der Porsche SE gehaltenen Anteile von 50,1 % an der Porsche Holding Stuttgart (und damit mittelbar an der Porsche AG) und beinhaltet darüber hinaus verschiedene Ausgleichsposten. Unter anderem werden der Porsche SE entgehende Dividendenzahlungen aus ihrem mittelbaren Anteil an der Porsche AG sowie die Hälfte des Barwerts der durch die beschleunigte Integration realisierbaren Nettosynergien vergütet, die sich auf insgesamt rund 320 Mio. € belaufen.

Die in der Grundlagenvereinbarung mit der Porsche SE vereinbarte Call-Option der Volkswagen AG hinsichtlich der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart hat aufgrund der Aktualisierung der zugrundeliegenden finanzmathematischen Annahmen zum Erwerbszeitpunkt einen positiven Zeitwert von 10.199 Mio. € (31. Dezember 2011: 8.409 Mio. €) und die korrespondierende Put-Option einen negativen Zeitwert von 2 Mio. € (31. Dezember 2011: 87 Mio. €). Die Zeitwerte der Optionen gehen in die Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses ein. Der Unterschiedsbetrag aus der Aktualisierung der Zeitwerte in Höhe von 1.875 Mio. € wurde im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

Die zum Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode bilanzierten Anteile an der Porsche Holding Stuttgart wurden mit Übernahme der ausstehenden Anteile zu ihrem Zeitwert in Höhe von 12.566 Mio. € neubewertet. Die Bewertung der Anteile erfolgt mit den gleichen finanzmathematischen Annahmen, die auch der Bewertung der Optionen auf die ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart zugrunde lagen und basiert auf der Unternehmensplanung der Porsche Holding Stuttgart. Unter Berücksichtigung der Realisation der bisher erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfassten Beträge in Höhe von – 316 Mio. € ergab sich aus dem Übergang zur Vollkonsolidierung ein buchhalterischer, nicht zahlungswirksamer Ertrag von 10.399 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erfasst wurde.

Die Bewertungsbasis für den Goodwill rechnet sich wie folgt:

Mio. €	2012
Kaufpreis der am 1. August erworbenen Anteile	4.495
Zeitwert der Optionen auf die ausstehenden Anteile	10.197
Zeitwert der Altanteile	12.566
Ausgegebene Stammaktie der Volkswagen AG	0
Bewertungsbasis für den Goodwill	**27.258**

Die Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe der neuen Stammaktie haben die Kapitalrücklage unter Berücksichtigung latenter Steuern um 1 Mio. € vermindert. Die weiteren transaktionsbezogenen Kosten von 3 Mio. € wurden im Aufwand erfasst.

Aus zeitlichen Gründen konnte die Analyse der übernommenen Vermögenswerte und Schulden bis zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses noch nicht abgeschlossen werden. Nach vorläufiger Berechnung ergab sich aus dem Unternehmenszusammenschluss ein Goodwill in Höhe von 18.871 Mio. €. Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Die vorläufige Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Berichtigungen im Bewertungszeitraum	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Markennamen	–	13.823	–	13.823
Technologien	1.489	714	–	2.203
Kunden- und Händlerbeziehungen	–	698	–6	691
Sonstige immaterielle Vermögenswerte*	386	82	21	489
Sachanlagen	2.983	565	–	3.548
Beteiligungen	162	–	–2	160
Vermietete Vermögenswerte	1.360	65	–	1.425
Sonstige langfristige Vermögenswerte	7.458	325	158	7.941
Vorräte	1.243	382	–	1.625
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	348	–	–	348
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.812	–	–	1.812
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	3.060	350	–155	3.256
Summe Vermögenswerte	**20.301**	**17.004**	**15**	**37.321**
Langfristige Finanzschulden	10.227	339	–911	9.654
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	3.152	5.359	4	8.516
Kurzfristige Finanzschulden	3.211	255	675	4.142
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	989	–	122	1.112
Kurzfristige Rückstellungen	1.237	–	71	1.308
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	4.160	–	42	4.203
Summe Schulden	**22.977**	**5.952**	**4**	**28.934**

* Ohne Goodwill der Volkswagen AG.

Der Goodwill und der Markenname werden dem Geschäftssegment Porsche zugeordnet, das Teil des Berichtssegments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist.

Der Bruttobuchwert der erworbenen Forderungen belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 9.858 Mio. €, der Nettobuchwert (entsprach dem Zeitwert) auf 9.775 Mio. €. Davon entfallen 6.449 Mio. € Bruttobuchwerte (Nettobuchwerte: 6.449 Mio. €) auf erworbene Kredite und 1.202 Mio. € Bruttobuchwerte (Nettobuchwerte: 1.127 Mio. €) auf erworbene Forderungen aus Finanzierungsleasing. Das abnutzbare langfristige Vermögen hat eine Restnutzungsdauer zwischen 4 Monaten und 50 Jahren.

Durch die Einbeziehung des Unternehmens hat sich zum 31. Dezember 2012 der Umsatz des Konzerns um 4.534 Mio. € erhöht und das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um 292 Mio. € erhöht. Wäre Porsche bereits ab dem 1. Januar 2012 einbezogen worden, wäre der zum 31. Dezember 2012 ausgewiesene Konzernumsatz nach Konsolidierung um circa 6.208 Mio. € höher und das ausgewiesene Nachsteuerergebnis nach Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um circa 656 Mio. € höher ausgefallen.

Mit Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE wächst der Konsolidierungskreis um 107 vollkonsolidierte Tochterunternehmen.

Der Volkswagen Konzern hat zum 19. Juli 2012 über die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant' Agata Bolognese, Italien, eine Tochtergesellschaft der AUDI AG, 100 % der Stimmrechte an dem Motorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna, Italien, gegen Zahlung eines Kaufpreises von 747 Mio. € erworben. Durch den Erwerb von Ducati – einem international renommierten Hersteller von Motorrädern im Premiumsegment mit großem Wissen über Hochleistungsmotoren und Leichtbau – steigt der Konzern in den Wachstumsmarkt für hochwertige Zweiräder ein. Im Kalenderjahr 2011 hat die Ducati Gruppe 42.016 Motorräder verkauft und damit 479 Mio. € Umsatz erzielt.

Aus zeitlichen Gründen konnte die Analyse der übernommenen Vermögenswerte und Schulden bis zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses noch nicht abgeschlossen werden. Der vorläufig ermittelte Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 290 Mio. € beinhaltet nicht separierbare und nicht auf vertragliche oder sonstige Rechte basierende immaterielle Vermögenswerte wie zum Beispiel das Know-how der Mitarbeiter von Ducati. Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig. Die transaktionsbezogenen Kosten in Höhe von bislang 1 Mio. € wurden im Aufwand erfasst.

Die vorläufige Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Markennamen	211	193	404
Kundenbeziehungen	49	131	180
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	78	17	95
Grundstücke und Gebäude	78	3	81
Sonstige langfristige Vermögenswerte	25	8	33
Vorräte	83	0	83
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	150	–	150
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	154	–	154
Summe Vermögenswerte	**828**	**352**	**1.180**
Langfristige Schulden	106	108	214
Kurzfristige Schulden	510	–	510
Summe Schulden	**616**	**108**	**724**

Der Bruttobuchwert der erworbenen Forderungen belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 153 Mio. €, der Nettobuchwert (entspricht dem Zeitwert) auf 142 Mio. €.

Durch die Einbeziehung des Unternehmens hat sich zum 31. Dezember 2012 der Umsatz des Konzerns um 209 Mio. € erhöht und das Ergebnis unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um 27 Mio. € vermindert. Wäre Ducati bereits ab dem 1. Januar 2012 in den Konzernabschluss einbezogen worden, wäre der zum 31. Dezember 2012 ausgewiesene Konzernumsatz nach Konsolidierung um circa 422 Mio. € höher und das ausgewiesene Nachsteuerergebnis nach Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um circa 34 Mio. € höher ausgefallen.

Zur Stärkung seiner Vertriebsaktivitäten hat Volkswagen mit Wirkung zum 1. Januar 2012 sämtliche Anteile an der KPI Polska Sp.z o.o., Poznan (KPI Polska), erworben. Die KPI Polska ist Alleinimporteur und Vertriebshändler für verschiedene Marken des Volkswagen Konzerns in Polen. Gleichzeitig hat Volkswagen von den bisherigen Eigentümern der KPI Polska die ausstehenden Anteile an der bis dato gemeinschaftlich geführten Volkswagen Leasing Polska Sp.z o.o., Warschau, sowie der Volkswagen Bank Polska S.A., Warschau, erworben. Der gezahlte Kaufpreis belief sich insgesamt auf 254 Mio. €. Aus der Bewertung der Altanteile an den Finanzdienstleistungsgesellschaften zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 66 Mio. € ergab sich ein buchhalterischer, nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 21 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erfasst wurde.

Des Weiteren erwarb der Volkswagen Konzern über die MAN Truck & Bus AG, München, am 28. März 2012 bis auf einen Anteil die verbleibenden Anteile am bisherigen Gemeinschaftsunternehmen MAN TRUCKS India Private Limited, Akurdi/Indien (ehemals: MAN FORCE TRUCKS Private Limited, Akurdi/Indien), gegen Zahlung von 150 Mio. €. Die Gesellschaft wird ab diesem Zeitpunkt vollkonsolidiert. MAN TRUCKS India produziert schwere MAN-Lastwagen der Baureihe CLA für den indischen Markt und für den Export in asiatische und afrikanische Länder. Die zum Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode bilanzierten Anteile wurden mit ihrem Fair Value im Zeitpunkt des Erwerbs in Höhe von 73 Mio. € angesetzt. Hieraus ergab sich ein buchhalterischer, nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 37 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erfasst wurde. Die Bewertungsbasis für den Goodwill aus beiden Transaktionen bestimmt sich wie folgt:

Mio. €	2012
Kaufpreis der erworbenen Anteile	404
Zeitwert der Altanteile	139
Bewertungsbasis für den Goodwill	**543**

Transaktionsbezogene Kosten in Höhe von 3,5 Mio. € wurden direkt im Aufwand erfasst.

Folgende Hauptgruppen von Vermögenswerten und Schulden wurden für die KPI Polska, die polnischen Finanzdienstleistungsgesellschaften sowie die MAN TRUCKS India übernommen:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Langfristige Vermögenswerte	326	100	427
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	74	–	74
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	637	–	637
Summe Vermögenswerte	**1.037**	**100**	**1.137**
Langfristige Schulden	192	28	220
Kurzfristige Schulden	668	–	668
Summe Schulden	**860**	**28**	**888**

Der Bruttowert der Forderungen belief sich zum Erwerbszeitpunkt auf 708 Mio. €, der Nettobuchwert (entsprach dem Zeitwert) auf 668 Mio. €. Das abnutzbare langfristige Vermögen hat eine Restnutzungsdauer zwischen 24 Monaten und 40 Jahren.

Der Goodwill aus dem Erwerb der KPI Polska beträgt 58 Mio. € und ist dem Geschäftssegment Volkswagen Pkw zugeordnet, das Teil des Berichtssegments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist. Der auf die polnischen Finanzdienstleistungsgesellschaften entfallende Goodwill in Höhe von 28 Mio. € wird dem Geschäftssegment Volkswagen Finanzdienstleistungen zugeordnet, das Teil des Berichtssegments Finanzdienstleistungen ist. Der vorläufige Goodwill aus dem Erwerb der MAN TRUCKS India beläuft sich auf 208 Mio. € und entfällt auf das Geschäftssegment MAN Nutzfahrzeuge, das im Berichtssegment Lkw und Busse enthalten ist. Der Goodwill aus den Erwerben ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Durch die erstmalige Einbeziehung der vorgenannten Gesellschaften ergab sich keine wesentliche Auswirkung auf den Umsatz und das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns.

Die vorausstehend beschriebenen Fair Values der Vermögenswerte und Schulden werden soweit möglich anhand beobachtbarer Marktpreise bestimmt. Konnten keine Marktpreise festgestellt werden, kommen anerkannte Bewertungsverfahren für die Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zur Anwendung.

Des Weiteren wurden fünf im Vorjahr nicht konsolidierte, drei neu gegründete und zwei neu erworbene inländische Gesellschaften sowie 13 neu erworbene, 13 neu gegründete und 23 im Vorjahr nicht konsolidierte ausländische Gesellschaften erstkonsolidiert. Die erstmalige Einbeziehung dieser Tochterunternehmen hatte auf die Darstellung der Unternehmenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Daneben hat sich der Kreis der inländischen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften durch Fusion und Liquidation um drei Gesellschaften und der Kreis der ausländischen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften durch Fusion und Liquidation um 31 Gesellschaften verringert.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Mit dem Erwerb der Mehrheitsbeteiligung an der MAN SE im Geschäftsjahr 2011 war Volkswagen die 30 %-Beteiligung von MAN an der Ferrostaal GmbH (ehemals: Ferrostaal AG), Essen, zuzurechnen. Für die Beteiligung bestand bereits zum Erwerbszeitpunkt die Absicht zur kurzfristigen Weiterveräußerung, weshalb die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert und nicht nach der Equity-Methode bewertet wurden. Die Beteiligung war bereits zum 31. Dezember 2011 vollständig wertberichtigt. Am 7. März 2012 wurde die Vergleichsvereinbarung zwischen der MAN SE und der International Petroleum Investment Company (IPIC), Abu Dhabi, über den Rückkauf der von IPIC an Ferrostaal gehaltenen 70 %-Beteiligung vollzogen (IPIC-Vergleich).

Hieraus resultierte ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 350 Mio. €, der als Teil des Cashflow laufendes Geschäft ausgewiesen wird.

Zeitgleich wurde die Vereinbarung zwischen MAN und der MPC Industries GmbH, Hamburg, zur Übertragung von 100 % der Anteile an Ferrostaal auf MPC und einen Co-Investor umgesetzt (MPC-Verkauf). Aus dem Vollzug des IPIC-Vergleichs und des MPC-Verkaufs ergaben sich für Volkswagen keine Ergebnisauswirkungen, da die Ergebniseffekte der Transaktion bereits in der Kaufpreisallokation als Eventualverbindlichkeit für die MAN Gruppe berücksichtigt wurden.

Aufgrund der Anteilsquote sind dem Volkswagen Konzern folgende Werte an Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hong Kong (Sinotruk), und Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München (RMMV), zuzurechnen:

	SINOTRUK		RMMV	
Mio. €	2012	2011	2012	2011
Höhe des Anteils (in %)	25,0	25,0	49,0	49,0
Anteiliger Börsenwert	400	298	–	–
Vermögenswerte[1]	1.499	1.601	184	31
Schulden[1]	858	1.053	159	26
Umsatzerlöse[2]	859	1.079	185	44
Periodenergebnis[2]	8	49	9	1

1 Die Angaben betreffen für Sinotruk den Bilanzstichtag zum 30. Juni und für RMMV den Bilanzstichtag zum 30. September.
2 Die Angaben betreffen für Sinotruk den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 30. Juni und für RMMV den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. September.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Aufgrund der Anteilsquote an den Gemeinschaftsunternehmen sind dem Volkswagen Konzern anteilig folgende Werte zuzurechnen:

Mio. €	FAW -Volkswagen Automotive Company	Shanghai-Volkswagen Automotive Company	Global Mobility Holding	Porsche Holding Stuttgart*	Übrige	Gesamt
2012						
Höhe des Anteils (in %)	40,0	50,0	50,0	49,9	–	–
Langfristige Vermögenswerte	1.991	1.925	5.510	–	2.018	11.445
Kurzfristige Vermögenswerte	3.828	2.807	4.714	–	1.666	13.015
Langfristige Schulden	442	323	3.885	–	1.006	5.655
Kurzfristige Schulden	2.961	2.486	4.690	–	1.723	11.861
Erträge	13.351	10.122	522	4.497	2.172	30.666
Aufwendungen	11.834	9.065	401	4.069	1.959	27.328
2011						
Höhe des Anteils (in %)	40,0	50,0	50,0	49,9	–	–
Langfristige Vermögenswerte	1.594	1.484	5.254	5.744	1.710	15.786
Kurzfristige Vermögenswerte	3.278	2.622	4.683	1.696	1.994	14.274
Langfristige Schulden	314	227	3.572	5.466	1.376	10.954
Kurzfristige Schulden	2.717	1.993	4.823	2.600	1.567	13.700
Erträge	9.512	8.134	508	6.387	2.264	26.806
Aufwendungen	8.435	7.206	408	5.803	2.123	23.975

* Mit der Vollkonsolidierung am 1. August 2012 wurde die Anwendung der Equity-Methode beendet. Die Angaben bezüglich der Aufwendungen und Erträge betreffen in 2012 den Zeitraum bis 31. Juli.

Der Volkswagen Konzern ist über seinen 50 %-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, mittelbar zu 50 % an dem Gemeinschaftsunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, beteiligt. Volkswagen hat sich mit der Fleet Investments B.V., Amsterdam, Niederlande, einer Beteiligungsgesellschaft der Familie von Metzler, auf den Einstieg in 2010 als neuer Co-Investor bei der Global Mobility Holding für zunächst zwei Jahre verständigt. Im Geschäftsjahr 2011 wurde der Vertrag um zwei weitere Jahre verlängert. Die bisherigen Co-Investoren haben ihre Anteile am 1. Februar 2010 auf Geheiß der Volkswagen AG auf die Fleet Investments B.V. zum Kaufpreis von 1,4 Mrd. € übertragen. Die Volkswagen AG gewährte dem neuen Co-Investor ein Andienungsrecht über seine Anteile, bei dessen Ausübung Volkswagen den ursprünglichen Kaufpreis zuzüglich anteiliger thesaurierter Vorzugsdividenden oder den gegebenenfalls höheren Zeitwert zu leisten hat. Das Andienungsrecht wird mit seinem beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Daneben verpfändet Volkswagen Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,5 Mrd. € für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit. Durch diese Verpfändung wird das Risiko des Volkswagen Konzerns aus der vorgenannten Stillhalterposition nicht erhöht.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen werden nach den für den Volkswagen Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt. Bei den At Equity bewerteten Unternehmen legen wir dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde. Dabei wird auf den letzten geprüften Jahresabschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt.

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Die Wertansätze werden in Folgejahren fortgeführt. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Goodwill. Dieser wird einem einmal jährlich durchzuführenden Impairment-Test unterzogen, bei dem die Werthaltigkeit des Goodwill überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Anderenfalls wird der Wertansatz des Goodwill unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz im Erwerbsjahr ertragswirksam vereinnahmt. Goodwills werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Soweit nicht anders angegeben wird der Eigenkapitalanteil direkter Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) im Erwerbszeitpunkt mit dem auf sie entfallenden Anteil am Zeitwert der Vermögenswerte (ohne Goodwill) und Schulden bestimmt. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt. Mit der Akquisition verbundene Kosten (Anschaffungsnebenkosten), die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden nicht dem Kaufpreis hinzugerechnet, sondern sofort als Aufwand erfasst.

Forderungen und Schulden sowie Aufwendungen und Erträge zwischen den konsolidierten Unternehmen werden gegeneinander aufgerechnet. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen bereinigen wir um Zwischenergebnisse. Ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der Volkswagen AG und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz setzen wir monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Mittelkurses am Bilanzstichtag an, wobei die eingetretenen Kursgewinne und -verluste ergebniswirksam erfasst werden. Ausgenommen hiervon sind Währungsumrechnungsdifferenzen aus Darlehensforderungen, die einen Teil der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb darstellen. Die Abschlüsse ausländischer Gesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Aktiv- und Passivposten werden mit dem Bilanzstichtagskurs umgerechnet. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen geführt. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung rechnen wir mit gewichteten Durchschnittskursen in Euro um.

Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

		BILANZ MITTELKURS AM 31.12.		GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS	
	1 € =	2012	2011	2012	2011
Argentinien	ARS	6,48404	5,57444	5,84444	5,74487
Australien	AUD	1,27120	1,27230	1,24134	1,34839
Brasilien	BRL	2,70360	2,41590	2,50970	2,32651
Großbritannien	GBP	0,81610	0,83530	0,81110	0,86788
Indien	INR	72,56000	68,71300	68,62947	64,88593
Japan	JPY	113,61000	100,20000	102,62121	110,95860
Kanada	CAD	1,31370	1,32150	1,28479	1,37610
Mexiko	MXN	17,18450	18,05120	16,90867	17,28765
Polen	PLN	4,07400	4,45800	4,18433	4,12061
Republik Korea	KRW	1.406,23000	1.498,69000	1.448,19540	1.541,23409
Russland	RUB	40,32950	41,76500	39,92376	40,88455
Schweden	SEK	8,58200	8,91200	8,70672	9,02984
Südafrika	ZAR	11,17270	10,48300	10,55455	10,09704
Tschechische Republik	CZK	25,15100	25,78700	25,14567	24,58977
USA	USD	1,31940	1,29390	1,28560	1,39196
Volksrepublik China	CNY	8,22070	8,15880	8,10942	8,99600

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung im Volkswagen Konzern folgt mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente, Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sowie Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, dem Prinzip der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die über drei Jahre abgeschrieben wird.

Forschungskosten sind gemäß IAS 38 als laufender Aufwand ausgewiesen.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte haben wir mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sofern die Herstellung dieser Produkte dem Volkswagen Konzern wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Falls die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht gegeben sind, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam verrechnet.

Aktivierte Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle beziehungsweise Aggregate, die im Allgemeinen zwischen zwei und zehn Jahren liegt.

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres haben wir den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Dies wird regelmäßig überprüft.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Goodwill, bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwills und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer wird im Volkswagen Konzern grundsätzlich der höhere Wert aus Nutzungswert und Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit (Marken beziehungsweise Produkte) herangezogen. Basis für die Bewertung des Nutzungswertes ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst. Dabei werden angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt.

Für die Ermittlung der Cash-flows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cash-flows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert in den Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Finanzdienstleistungen grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von 1 % p.a. (Vorjahr: 1 % p.a.) und in den Segmenten Power Engineering sowie Lkw und Busse auf einer Wachstumsrate von 2 % p.a. (Vorjahr: 2 % p.a.). Bei der Ermittlung des Nutzungswertes im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Goodwill und für immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer verwenden wir folgende Kapitalkostensätze (WACC), die soweit notwendig um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden:

WACC	2012	2011
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	5,6 %	6,0 %
Segment Lkw und Busse	8,2 %	8,0 %
Segment Power Engineering	8,4 %	8,0 %

Für das Segment Finanzdienstleistungen gilt aufgrund der branchenspezifischen Notwendigkeit zur Berücksichtigung des Kreditstandes ein Eigenkapitalkostensatz von 10,2 % (Vorjahr: 8,7 %). Soweit erforderlich werden diese zusätzlich um länderindividuelle Abzinsungsfaktoren angepasst. Bei der Ermittlung des Nutzungswertes im Rahmen des Werthaltigkeitstests für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer verwenden wir segmentspezifische, länderindividuelle Abzinsungsfaktoren vor Steuern von mindestens 6,6 % (Vorjahr: 6,8 %).

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen bewerten wir zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Spezialwerkzeuge werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	25 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10 bis 18 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge	3 bis 15 Jahre

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Die Ermittlung des Nutzungswertes folgt den für immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Grundsätzen. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, nehmen wir Zuschreibungen maximal bis zu dem Betrag vor, der sich bei einem planmäßigen Abschreibungsverlauf ergeben hätte.

Entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt werden auch Vermögenswerte, die formal im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion mit Rückkaufsoption auf Dritte übertragen wurden, weiterhin als eigene Vermögenswerte bilanziert.

Bei der Nutzung gemieteter Sachanlagen sind die Voraussetzungen des Finanzierungsleasings nach IAS 17 erfüllt, wenn alle wesentlichen Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum in Verbindung stehen, auf die betreffende Konzerngesellschaft übertragen wurden. In diesen Fällen werden die jeweiligen Sachanlagen zum Fair Value beziehungsweise zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind diskontiert als Verbindlichkeit passiviert.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle wesentlichen Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum übergegangen sind, werden Leasingraten beziehungsweise Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminderungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und Anpassung der Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, wobei die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern denen der selbst genutzten Sachanlagen grundsätzlich entsprechen. Bei Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten sind die Fair Values im Anhang anzugeben. Grundlage für die Fair-Value-Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen. In diesem Verfahren wird der Ertragswert auf Basis des Rohertrages unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines wohnimmobilienspezifischen Vervielfältigers gebäudebezogen ermittelt.

AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Anschaffung am oder nach dem 1. Januar 2009 begonnen wurde, werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchs- oder verkaufsbereiten Zustand erforderlich ist.

AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE

Die Anschaffungskosten von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen werden entsprechend dem auf den Volkswagen Konzern entfallenden Anteil der nach dem Erwerb bei den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen eingetretenen Eigenkapitalmehrungen und -minderungen fortgeschrieben. Zusätzlich wird bei Vorliegen entsprechender Indikatoren ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und bei Bedarf eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag erfasst. Die Bestimmung des erzielbaren Betrags folgt den für die immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die außerplanmäßige Abschreibung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der außerplanmäßigen Abschreibung ergeben hätte.

FINANZINSTRUMENTE

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

IAS 39 unterteilt finanzielle Vermögenswerte in folgende Kategorien:
- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- bis zur Endfälligkeit zu haltende finanzielle Vermögenswerte,
- Kredite und Forderungen sowie
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Schulden werden in nachstehende Kategorien eingeordnet:
- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden und
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden.

Finanzinstrumente bilanzieren wir zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswertes oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet,
- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen und
- etwaiger außerplanmäßiger Abschreibungen für Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit sowie
- zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio, Disagio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

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 Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Die Fair-Value-Option wird im Volkswagen Konzern nicht angewendet.

KREDITE UND FORDERUNGEN SOWIE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

Kredite und Forderungen, Verbindlichkeiten sowie bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen. Insbesondere handelt es sich dabei um
- Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- Finanzschulden,
- Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen.

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden entweder konkret dieser Kategorie zugeordnet oder es handelt sich um finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zuzuordnen sind.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst.

Anteile an nicht vollkonsolidierten Tochtergesellschaften und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode bewertet werden, gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Soweit für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen, werden sie mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten bilanziert. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt. Es besteht derzeit keine Absicht diese finanziellen Vermögenswerte zu veräußern.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente vor allem Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen. Voraussetzung für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) ist, dass der eindeutige Sicherungszusammenhang zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument dokumentiert und deren Effektivität nachgewiesen ist.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwertes wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Bewertungsänderungen des effektiven Teils des Derivats werden zunächst erfolgsneutral in der Rücklage für Cash-flow-Hedges und erst bei Realisierung des Grundgeschäfts erfolgswirksam erfasst; der ineffektive Teil eines Cash-flow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien der Zins-, Währungs-, Rohstoff- oder Preissicherung dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IAS 39 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet (im Folgenden auch Derivate ohne Hedgebeziehungen). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls dieser Kategorie zuzuordnen.

FORDERUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASING-VERTRÄGEN

Als Leasinggeber – im Allgemeinen von Fahrzeugen – bilanzieren wir im Falle von Finanzierungsleasing, das heißt, wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum auf den Leasingkunden übergegangen sind, eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes.

SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivate) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Im Einzelnen werden bei signifikanten individuellen Forderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Händlerfinanzierung und mit Großkunden) nach konzerneinheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred-loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen.

Für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen werden nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Solange noch keine gesicherte Erkenntnis vorliegt, welche Forderung ausgefallen ist, werden für die Ermittlung der Wertminderungshöhe durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch Einzelwertberichtigungen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden außerplanmäßig abgeschrieben, wenn objektive Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung vorliegen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes (mehr als 20 %) oder dauerhaftes (mehr als 10 % der durchschnittlichen Marktpreise über ein Jahr) Absinken des Zeitwertes unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine Wertminderung vorliegt, wird der kumulative Verlust zugunsten der Eigenkapitalrücklage erfolgswirksam berücksichtigt. Bei Eigenkapitalinstrumenten werden Wertaufholungen erfolgsneutral erfasst. Für Schuldinstrumente werden Wertminderungen erfasst, wenn ein Rückgang der künftigen Cash-flows aus dem finanziellen Vermögenswert erwartet wird. Ein Anstieg des risikofreien Zinssatzes oder ein Anstieg von Bonitätsaufschlägen im Allgemeinen stellt für sich genommen hingegen keinen objektiven Hinweis auf Wertminderung dar.

LATENTE STEUERN

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung beziehungsweise -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Aktive latente Steuern verrechnen wir mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und soweit sich die Laufzeiten entsprechen.

VORRÄTE

In den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Grundsätzlich bewerten wir gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode.

ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGEBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte beziehungsweise Schulden ausgewiesen.

Nicht fortgeführte Aktivitäten sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Die Vermögenswerte und Schulden von zur Veräußerung vorgesehenen Aktivitäten stellen Veräußerungsgruppen dar, die nach den gleichen Prinzipien wie zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu bewerten und darzustellen sind. Die Erträge und Aufwendungen nicht fortgeführter Aktivitäten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis fortgeführter Geschäftsbereiche – in einer Position als Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen. Entsprechende Veräußerungsergebnisse sind im Ergebnis nicht fortgeführter Aktivitäten enthalten. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden entsprechend angepasst.

PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten sowie erfahrungsbasierte Fluktuationsraten berücksichtigt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste erfassen wir nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital.

ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen, die nicht schon im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Inland wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von 0,69 % (Vorjahr: 1,79 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Im Rahmen des Versicherungsgeschäfts bilanzieren wir die Versicherungsverträge nach den Vorschriften des IFRS 4. Das in Rückdeckung übernommene Versicherungsgeschäft wird jahrgenau ohne Zeitverzögerung bilanziert. Rückstellungen werden grundsätzlich nach den vertragsgemäßen Aufgaben der Zedenten gebildet. Für die Ermittlung der Schadensrückstellung werden Schätzmethoden auf Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet. Weitere versicherungstechnische Rückstellungen entfallen auf die Stornorückstellung und die Rückstellung für ruhende Kraftfahrzeugversicherungen.

Die Anteile der Rückversicherer an den Rückstellungen sind entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen mit den Retrozessionären errechnet und werden unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

VERBINDLICHKEITEN

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von Personengesellschaften aus kündbaren Gesellschaftsanteilen werden erfolgswirksam zum Barwert des Abfindungsanspruchs am Bilanzstichtag bewertet.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen weisen wir mit dem Barwert der Leasingraten aus.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise die Waren oder Erzeugnisse geliefert worden sind, das heißt, wenn der Gefahrenübergang auf den Kunden stattgefunden hat, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Begleichung ausgegangen werden kann. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Umsätze aus verlängerten Gewährleistungen oder Wartungsverträgen werden erfasst, wenn die Waren geliefert oder die Dienstleistungen erbracht werden. Bei Vorauszahlung erfolgt die Realisation der abgegrenzten Erträge proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Sofern die erwarteten Kosten die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigen, wird ein Verlust aus diesen Verträgen erfasst.

Beinhaltet ein Vertrag mehrere abgrenzbare Bestandteile (Mehrkomponentenverträge), werden diese entsprechend voranstehender Prinzipien separat realisiert. Forderungen sind bei erstmaliger Erfassung zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufspreis ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den Vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Kundenspezifische Fertigungsaufträge werden nach ihrem Leistungsfortschritt (percentage of completion method) bilanziert. Nach dieser Methode werden anteilige Umsatzerlöse und Umsatzkosten entsprechend dem am Bilanzstichtag erreichten Leistungsfortschritt ausgewiesen. Grundlage sind die mit dem Kunden vereinbarten Auftragserlöse und die erwarteten Auftragskosten. Der Grad der Fertigstellung errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). In einigen Einzelfällen, insbesondere wenn es sich um neuartige und komplexe Aufträge handelt, wird der Leistungsfortschritt anhand vertraglich vereinbarter Meilensteine

(milestone method) festgelegt. Sofern das Ergebnis eines kundenspezifischen Fertigungsauftrags noch nicht ausreichend sicher ist, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). In der Bilanz werden die nach dem Leistungsfortschritt als Umsatz realisierten Auftragsteile nach Abzug erhaltener Anzahlungen in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Erwartete Verluste aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen werden sofort in voller Höhe als Aufwand bilanziert, indem aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden.

Dividendenerträge erfassen wir zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens.

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwertes des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Goodwill, Markennamen und aktivierte Entwicklungskosten) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Optionen auf Unternehmensanteile erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cash-flows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Werthaltigkeit des Vermietvermögens des Konzerns hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich in den Ausführungen zu den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden immaterieller Vermögenswerte.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen aus Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeleitet. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen kommt es neben Einzelwertberichtigungen auch zu portfoliobasierten Wertberichtigungen. Ein Überblick über die einzel- und portfoliobasierten Wertberichtigungen ist den weiteren Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente) zu entnehmen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen der Vergangenheit oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die Bewertung der Pensionsrückstellungen ist darüber hinaus abhängig von der Schätzung der Entwicklung des Planvermögens. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Anhangangabe 29 zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe sonstiger Rückstellungen ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Nachdotierung beziehungsweise Auflösung ungenutzter Rückstellungen. Die Auflösung wird als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst, während der Aufwand aus der Neubildung von Rückstellungen direkt den Funktionsbereichen zugeordnet wird. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und dem Kulanzverhalten ermittelt. Ein Überblick über die sonstigen Rückstellungen ist Anhangangabe 30 zu entnehmen. Zu Rechtsstreitigkeiten siehe außerdem Anhangangabe 36.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungen der Vergangenheit und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind unsere Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cash-flows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Die Weltwirtschaft ist 2012 langsamer gewachsen als im Vorjahr. Für 2013 rechnen wir trotz konjunktureller Unsicherheiten damit, dass sich das weltweite Wachstum fortsetzt. Daher gehen wir aus heutiger Sicht nicht von einer wesentlichen Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr aus.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht erläutert.

Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG beziehungsweise von der Konzernleitung festgelegten Konzernziele und -vorgaben – soweit gesetzlich zulässig – zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. In dem Segment werden grundsätzlich die einzelnen Pkw-Marken und leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst.

Das Segment Lkw und Busse umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Power Engineering beinhalten die Entwicklung und Herstellung großer Dieselmotoren, Turbokompressoren, Industrieturbinen und chemischer Reaktorsysteme sowie die Herstellung von Getrieben, Antriebstechnik und Prüfsystemen.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Banken- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagementgeschäft.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird in der erweiterten Segmentierung direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das im Geschäftsjahr 2012 erworbene Geschäft der Porsche AG wird dem Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zugeordnet. Ausgenommen hiervon sind die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Porsche, die im Segment Finanzdienstleistungen ausgewiesen sind.

Die Ducati Gruppe wird dem operativen Geschäftssegment Audi zugeordnet und damit im Berichtssegment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ausgewiesen.

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

Die Ergebnisanteile der Gemeinschaftsunternehmen sind in der Segmentberichterstattung im Equity-Ergebnis der jeweiligen Segmente enthalten.

Die Überleitungsrechnung beinhaltet Bereiche und sonstige Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Darin ist auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung enthalten. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne Investitionen im Rahmen des Finanzierungsleasings ausgewiesen.

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

BERICHTSSEGMENTE 2011

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Lkw und Busse	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	130.061	11.529	662	15.784	158.037	1.300	159.337
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	8.630	194	–	1.461	10.285	–10.285	–
Umsatzerlöse	138.692	11.723	662	17.244	168.322	–8.985	159.337
Planmäßige Abschreibungen	6.302	844	65	2.412	9.623	52	9.675
Außerplanmäßige Abschreibungen	640	1	–	96	737	6	744
Zuschreibungen	81	–	–	5	85	–	85
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	9.886	937	–6	1.298	12.115	–844	11.271
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2.458	–22	0	133	2.570	–396	2.174
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	–438	222	10	–30	–235	5.716	5.481
At Equity bewertete Anteile	7.824	610	22	1.793	10.249	–	10.249
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9.011	475	33	158	9.676	77	9.753

BERICHTSSEGMENTE 2012

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Lkw und Busse	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	148.157	20.261	4.222	18.151	190.790	1.886	192.676
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	9.917	306	12	1.703	11.938	−11.938	–
Umsatzerlöse	158.074	20.567	4.234	19.854	202.728	−10.052	192.676
Planmäßige Abschreibungen	7.554	1.932	508	3.053	13.047	−50	12.997
Außerplanmäßige Abschreibungen	72	12	0	102	186	11	197
Zuschreibungen	65	–	–	3	68	−8	60
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	10.778	358	161	1.586	12.883	−1.373	11.510
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	13.512	−93	4	145	13.568	–	13.568
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	−689	−35	−4	−140	−868	1.283	414
At Equity bewertete Anteile	4.906	446	22	1.935	7.309	–	7.309
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	11.576	1.028	181	222	13.007	101	13.108

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	2012	2011
Segmentumsätze	**202.728**	**168.322**
Nicht zugeordnete Bereiche	3.086	2.303
Konzernfinanzierung	37	34
Konsolidierung	–13.176	–11.322
Konzernumsätze	**192.676**	**159.337**
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	**12.883**	**12.115**
Nicht zugeordnete Bereiche	105	70
Konzernfinanzierung	–25	–3
Konsolidierung	–1.453	–912
Operatives Ergebnis	**11.510**	**11.271**
Finanzergebnis	**13.982**	**7.655**
Konzernergebnis vor Steuern	**25.492**	**18.926**

NACH REGIONEN 2011

Mio. €	Deutschland	Europa und sonstige Regionen[1]	Nord-amerika	Südamerika	Asien/ Ozeanien	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	34.600	69.291	17.553	14.910	22.983	159.337
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien[2]	30.705	26.144	9.651	3.556	962	71.017

1 Ohne Deutschland.

2 Die Berichterstattung der im Geschäftsjahr 2011 erstkonsolidierten Gesellschaften wurde weiter detailliert. Dies führt zu einer verbesserten Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte nach Regionen. Die Werte des Geschäftsjahres 2011 wurden angepasst.

NACH REGIONEN 2012

Mio. €	Deutschland	Europa und sonstige Regionen*	Nord-amerika	Südamerika	Asien/ Ozeanien	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	37.734	77.650	25.046	18.311	33.936	192.676
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	73.075	30.084	10.930	3.640	1.321	119.049

* Ohne Deutschland.

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

1 | Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	2012	2011
Fahrzeuge	134.537	116.449
Originalteile	12.070	9.784
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	7.735	6.023
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	8.990	5.438
Power Engineering	4.222	662
Motorräder	148	–
Vermiet- und Leasinggeschäft	11.825	10.245
Zinsen und ähnliche Erträge	6.337	5.535
Sonstige Umsatzerlöse	6.812	5.200
	192.676	**159.337**

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstattleistungen.

Die Umsatzerlöse aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen belaufen sich auf 969 Mio. € (Vorjahr: 162 Mio. €) und entfallen im Wesentlichen auf den Bereich Power Engineering.

2 | Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.577 Mio. € (Vorjahr: 2.402 Mio. €) ausgewiesen. Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietvermögen in Höhe von 210 Mio. € (Vorjahr: 736 Mio. €). Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Werthaltigkeitstests und berücksichtigten insbesondere Markt- und Wechselkursrisiken sowie geänderte Absatzerwartungen und verkürzte Produktlaufzeiten.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 225 Mio. € (Vorjahr: 225 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3 | Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 18.850 Mio. € (Vorjahr: 14.582 Mio. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4 | Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 6.223 Mio. € (Vorjahr: 4.384 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5 | Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2012	2011
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	687	677
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	2.975	2.495
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	1.601	1.678
Erträge aus Wechselkursveränderungen	2.437	2.176
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	193	187
Weiterberechnungen	832	752
Erträge aus Investment Property	65	60
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen	159	163
Übrige betriebliche Erträge	1.548	1.539
	10.496	**9.727**

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

6 | Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2012	2011
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.386	1.392
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	2.817	1.897
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	2.329	1.992
Aufwand aus Weiterberechnungen	155	132
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	55	22
Verluste aus Anlageabgängen	66	108
Übrige betriebliche Aufwendungen	2.261	1.913
	9.070	**7.456**

7 | Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2012	2011
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	13.675	2.578
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(13.658)	(2.564)
davon aus assoziierten Unternehmen	(16)	(14)
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	107	404
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(42)	(5)
davon aus assoziierten Unternehmen	(65)	(399)
	13.568	**2.174**

Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen im Vorjahr beinhaltet die Beträge aus der Fortschreibung der Beteiligung an der Suzuki Motor Corporation bis zum 13. September 2011 sowie aus der Fortschreibung der Beteiligung an der MAN SE bis zum 8. November 2011. Aus der Beendigung der Equity-Bewertung von Suzuki wurde ein Aufwand in Höhe von 263 Mio. € und von MAN in Höhe von 292 Mio. € erfasst. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen im Geschäftsjahr beinhaltet die Beträge aus der Fortschreibung der Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart bis zum 31. Juli 2012. Aus der Beendigung der Equity-Bewertung der Porsche Holding Stuttgart wurde unter Berücksichtigung der Realisation der bisher erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfassten Beträge ein Ertrag in Höhe von 10.399 Mio. € erfasst.

8 | Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2012	2011
Sonstige Zinsen und Aufwendungen	1.380	1.129
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	19	17
Zinsaufwendungen	**1.398**	**1.146**
Zinsanteil in den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen	760	722
Aufzinsung von sonstigen Schulden	394	179
Aufzinsung von Schulden	**1.154**	**901**
Finanzierungsaufwendungen	**2.552**	**2.047**

9 | Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2012	2011
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	18	24
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	16	5
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	55	58
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	19	21
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen*	113	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	844	885
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	7	– 46
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten ohne Hedgebeziehung	2.071	6.654
Gewinne und Verluste aus Hedgebeziehungen	– 107	– 21
Übriges Finanzergebnis	**2.967**	**7.528**

* Einschließlich Veräußerungsergebnissen.

Die Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten ohne Hedgebeziehung umfassen mit 1.875 Mio. € (Vorjahr: 6.554 Mio. €) Gewinne aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die ausstehenden 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart. Für weitere Informationen siehe Anhangangabe 42 Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24.

10 | Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2012	2011
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	2.360	2.758
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	2.152	1.673
Tatsächlicher Steueraufwand	**4.513**	**4.431**
davon periodenfremde Aufwendungen	(19)	(– 7)
Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	– 317	– 80
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**4.196**	**4.351**
Latenter Steuerertrag/-aufwand Inland	– 308	– 799
Latenter Steuerertrag/-aufwand Ausland	– 280	– 425
Latenter Steuerertrag	**– 588**	**– 1.225**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**3.608**	**3.126**

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2012 betrug 15 %. Hieraus resultiert einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag eine Steuerbelastung von 29,5 %.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 42 %. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2012 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 319 Mio. € (Vorjahr: 419 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge bestanden in Höhe von 11.762 Mio. € (Vorjahr: 8.628 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 9.810 Mio. € (Vorjahr: 6.742 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 611 Mio. € (Vorjahr: 582 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Darüber hinaus bestanden steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.341 Mio. € (Vorjahr: 1.304 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 beziehungsweise 20 Jahren genutzt werden können. Verlustvorträge in Höhe von 9.885 Mio. € (Vorjahr: 5.547 Mio. €), davon beschränkt nutzbar im Zeitraum 2013 bis 2028 724 Mio. € (Vorjahr: 551 Mio. €), wurden insgesamt als nicht nutzbar eingeschätzt.

Die Zunahme der als nicht nutzbar eingeschätzten Verlustvorträge resultierte im Wesentlichen aus einer konzerninternen Reorganisation, aus der sich ein steuerlicher Verlust in Höhe von 3.000 Mio. € ergeben hat, der nach den derzeitigen Ergebnisplanungen als nicht nutzbar einzustufen ist.

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 67 Mio. € (Vorjahr: 169 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwandes mindert sich um 37 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 342 Mio. € (Vorjahr: 86 Mio. €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 1 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €).

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben führten zum Ansatz eines Steuervorteils in Höhe von 741 Mio. € (Vorjahr: 679 Mio. €).

Für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 455 Mio. € (Vorjahr: 159 Mio. €) und für Steuergutschriften, die in der Zeit von 2014 bis 2029 verfallen würden, wurde in Höhe von 409 Mio. € (Vorjahr: 437 Mio. €) – für unverfallbare Steuergutschriften in Höhe von 45 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) – in der Bilanz kein latenter Steueranspruch erfasst.

Im Geschäftsjahr 2006 wurde aufgrund geänderter gesetzlicher Bestimmungen in Deutschland erstmalig ein Körperschaftsteuererstattungsanspruch erfolgswirksam als laufender Ertragsteueranspruch aktiviert und in der Bilanz unter den Ertragsteuerforderungen mit einem Barwert von 951 Mio. € angesetzt. Am Bilanzstichtag betrug der Barwert des Erstattungsanspruchs 600 Mio. €.

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steuererträge in Höhe von 133 Mio. € (Vorjahr: 41 Mio. €).

Latente Steuern in Höhe von 437 Mio. € (Vorjahr: 439 Mio. €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

In Höhe von insgesamt 2.678 Mio. € (Vorjahr: 1.790 Mio. €) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen 56 Mio. € (Vorjahr: 37 Mio. €) Minderheitsanteile. Im laufenden Geschäftsjahr ergab sich eine Minderung der latenten Steuern in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) durch Effekte aus Kapitaltransaktionen mit Minderheiten. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist auf den Seiten 251 und 252 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte in Höhe von 14 Mio. € unmittelbar der Kapitalrücklage gutgeschrieben.

Im laufenden Geschäftsjahr direkt im Eigenkapital gebuchte latente Steuern sind ausführlich in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Immaterielle Vermögenswerte	218	348	9.140	4.568
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte*	3.578	3.287	4.904	3.948
Langfristige Finanzanlagen	39	33	41	23
Vorräte	1.601	1.345	598	532
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inkl. Finanzdienstleistungsbereich)	1.309	964	5.608	5.136
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.456	1.113	171	199
Pensionsrückstellungen	4.063	2.279	257	270
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen*	7.057	6.434	1.524	374
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	807	938	–	–
Tax Credits nach Wertberichtigungen	285	264	–	–
Wertberichtigung auf sonstige aktive latente Steuern	–114	–84	–	–
Bruttowert*	**20.300**	**16.922**	**22.243**	**15.049**
davon langfristig*	(13.248)	(10.730)	(18.624)	(12.049)
Saldierung*	13.339	11.345	13.339	11.345
Konsolidierung	954	756	145	351
Bilanzansatz*	**7.915**	**6.333**	**9.050**	**4.055**

* Vorjahreswerte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2012 von 3.608 Mio. € (Vorjahr: 3.126 Mio. €) war um 3.912 Mio. € (Vorjahr: 2.457 Mio. €) niedriger als der erwartete Steueraufwand von 7.520 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Thesaurierungssatzes von 29,5 % auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde. Verursacht wurde diese Differenz im Wesentlichen durch die Bewertung der Altanteile an der Porsche Holding Stuttgart zum Zeitwert im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses (siehe Anhangangaben zum Konsolidierungskreis) sowie der Zeitbewertung der Call- und Put-Option im Zusammenhang mit dem Erwerb der ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart, die im Konzern ohne Steuereffekt bleiben.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2012	2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	25.492	18.926
Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 29,5 %; Vorjahr 29,5 %)	**7.520**	**5.583**
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	–101	–38
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	–1.131	–693
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	345	189
Effekte aus Verlustvorträgen und tax credits	397	–102
temporäre Differenzen, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	–3.413	–1.839
Steuergutschriften	–110	–51
Periodenfremde Steuern	28	–6
Effekte aus Steuersatzänderungen	–133	–41
Sonstige Steuereffekte	206	124
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**3.608**	**3.126**
Effektiver Steuersatz in %	14,2	16,5

11 | Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Gemäß IAS 33.23 sind alle potenziellen Aktien, die sich aus der Wandlung einer Pflichtwandelanleihe ergeben können, wie bereits ausgegebene Aktien zu behandeln und bei der Ermittlung des unverwässerten und des verwässerten Ergebnisses je Aktie zu berücksichtigen. Dadurch erhöht sich die Anzahl der ausstehenden Vorzugsaktien um die potenziellen Vorzugsaktien, die sich bei der tatsächlichen Wandlung der im November begebenen Pflichtwandelanleihe ergeben würden. Die durchschnittliche Anzahl der neu einzubeziehenden Vorzugsaktien basiert dabei auf dem Höchstumtauschverhältnis, das sich aus dem Mindest-Wandlungspreis von 154,50 € ergibt. Eine Hinzurechnung der mit der Pflichtwandelanleihe zusammenhängenden Finanzierungsaufwendungen zum Konzernergebnis findet nicht statt, da die Zinskomponente bei der Begebung der Anleihe erfolgsneutral erfasst wurde und Zinsaufwand nur in Höhe des Zinseszinseffekts entsteht. Da die unverwässerte und die verwässerte Aktienanzahl identisch ist, entspricht das unverwässerte auch dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Weitere Erläuterungen zur Begebung der Pflichtwandelanleihe befinden sich in Anhangangabe 24.

	STÄMME		VORZÜGE	
Stück	2012	2011	2012	2011
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – unverwässert	295.089.818	295.068.426	172.480.067	170.142.778
Verwässernde potenzielle Stammaktien aus Aktienoptionsplan	0	7.508	0	0
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – verwässert	295.089.818	295.075.934	172.480.067	170.142.778

Mio. €	2012	2011
Ergebnis nach Steuern	21.884	15.799
Ergebnisanteil von Minderheiten	168	391
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	21.717	15.409
Unverwässertes Ergebnis aus Stammaktien	13.699	9.767
Verwässertes Ergebnis aus Stammaktien	13.699	9.767
Unverwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	8.017	5.642
Verwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	8.017	5.642

€	2012	2011
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert	46,42	33,10
Ergebnis je Stammaktie – verwässert	46,42	33,10
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert	46,48	33,16
Ergebnis je Vorzugsaktie – verwässert	46,48	33,16

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 55 Mio. € (Vorjahr: 41 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 3,0 % (Vorjahr: 3,6 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

Im Volkswagen Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente und
- Finanzinstrumente nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7.

Zu den Finanzinstrumenten, die nicht im Anwendungsbereich von IFRS 7 liegen, zählen insbesondere Anteile an nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

Mio. €	2012	2011
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	1.868	6.687
Kredite und Forderungen	4.855	4.506
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	256	– 34
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	– 3.992	– 3.588
	2.988	**7.570**

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerten beziehungsweise finanziellen Schulden setzen sich aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerten bestehen vornehmlich aus Erträgen und Aufwendungen aus Wertpapieren einschließlich Veräußerungsergebnissen, Wertberichtigungen auf Beteiligungen sowie Effekten aus der Währungsumrechnung.

Die Nettoergebnisse aus den Kategorien Kredite und Forderungen sowie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden umfassen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39 inklusive Effekten aus der Währungsumrechnung. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft der Finanzdienstleistungsbereiche.

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	2012	2011
Zinserträge	5.144	4.624
Zinsaufwendungen	3.747	3.400
	1.396	**1.224**

WERTMINDERUNGSAUFWENDUNGEN DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH KLASSEN

Mio. €	2012	2011
Zum Fair Value bewertet	6	36
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	1.403	1.391
	1.409	**1.427**

Die Wertminderungsaufwendungen betreffen außerplanmäßige Abschreibungen finanzieller Vermögenswerte wie zum Beispiel Wertkorrekturen auf Forderungen, Wertpapiere und nicht konsolidierte Tochtergesellschaften. Die Zinserträge aus wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 63 Mio. € (Vorjahr: 58 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2012 wurden 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) als Aufwand und 49 Mio. € als Ertrag (Vorjahr: 39 Mio. €) für Gebühren und Provisionen aus Treuhändergeschäften sowie aus nicht zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

Erläuterungen zur Bilanz

12 | Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2011

Mio. €	Markenname	Goodwill*	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt*
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2011	**1.149**	**3.410**	**2.025**	**13.479**	**2.131**	**22.194**
Währungsänderungen	6	12	–91	–28	64	–37
Änderungen Konsolidierungskreis	1.701	912	604	1.793	4.725	9.735
Zugänge	–	–	1.331	336	204	1.871
Umbuchungen	–	–	–1.068	1.069	33	35
Abgänge	–	0	104	2.224	220	2.549
Stand am 31.12.2011	**2.857**	**4.334**	**2.696**	**14.425**	**6.937**	**31.248**
Abschreibungen Stand am 01.01.2011	**2**	**–**	**145**	**7.645**	**1.298**	**9.090**
Währungsänderungen	–	–	–	–22	3	–19
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	57	57
Zugänge planmäßig	5	–	–	1.500	660	2.164
Zugänge außerplanmäßig	35	0	41	157	11	243
Umbuchungen	–	–	–44	44	0	0
Abgänge	–	0	82	2.177	204	2.463
Zuschreibungen	–	–	–	–	0	0
Stand am 31.12.2011	**42**	**–**	**61**	**7.146**	**1.824**	**9.073**
Nettobuchwert am 31.12.2011	**2.815**	**4.334**	**2.635**	**7.279**	**5.113**	**22.176**

* Werte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Konzessionen, erworbene Kundenstämme und Händlerbeziehungen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen.

Durch Sensitivitätsanalysen haben wir festgestellt, dass auch bei innerhalb eines realistischen Rahmens abweichenden wesentlichen Annahmen kein Wertminderungsbedarf für Goodwills und andere Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer vorliegt.

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	Markenname	Goodwill*	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt*
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2012	**2.857**	**4.334**	**2.696**	**14.425**	**6.937**	**31.248**
Währungsänderungen	40	130	−3	25	−109	83
Änderungen Konsolidierungskreis	14.239	19.472	1.017	1.254	1.524	37.505
Zugänge	–	–	2.174	441	379	2.994
Umbuchungen	–	–	−2.229	2.244	−14	1
Abgänge	–	–	29	965	277	1.271
Stand am 31.12.2012	**17.135**	**23.935**	**3.627**	**17.422**	**8.441**	**70.560**
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2012	**42**	**–**	**61**	**7.146**	**1.824**	**9.073**
Währungsänderungen	−1	–	0	16	−9	7
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	0	18	18
Zugänge planmäßig	14	–	2	1.910	1.591	3.517
Zugänge außerplanmäßig	–	–	1	38	3	42
Umbuchungen	–	–	−17	17	3	3
Abgänge	–	–	–	939	271	1.210
Zuschreibungen	–	–	20	28	0	48
Stand am 31.12.2012	**56**	**–**	**27**	**8.160**	**3.158**	**11.401**
Nettobuchwert am 31.12.2012	**17.079**	**23.935**	**3.599**	**9.262**	**5.282**	**59.158**

* Werte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

Die ausgewiesenen Markennamen entfallen im Wesentlichen auf Porsche (13.823 Mio. €), Scania Vehicles and Services (1.134 Mio. €), MAN Nutzfahrzeuge (1.145 Mio. €), MAN Power Engineering (470 Mio. €) und Ducati (404 Mio. €).

Von dem zum 31. Dezember 2012 ausgewiesenen Goodwill entfallen 18.871 Mio. € auf Porsche, 3.260 Mio. € (Vorjahr: 3.139 Mio. €) auf Scania Vehicles and Services, 708 Mio. € (Vorjahr: 505 Mio. €) auf MAN Nutzfahrzeuge, 290 Mio. € auf Ducati, 257 Mio. € (Vorjahr: 254 Mio. €) auf MAN Power Engineering, 161 Mio. € (Vorjahr: 157 Mio. €) auf ŠKODA und 152 Mio. € (Vorjahr: 153 Mio. €) auf die Porsche Holding Salzburg. Von dem verbleibenden Betrag betreffen 176 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €) das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, 46 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) das Segment Finanzdienstleistungen und 13 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) die nicht zugeordneten Bereiche. Der Werthaltigkeitstest der ausgewiesenen Goodwills basiert auf dem Nutzungswert und ist auch bei einer Variation der Wachstumsprognose beziehungsweise des Diskontierungssatzes von +/– 0,5 %-Punkte gegeben.

Von den im Jahr 2012 insgesamt angefallenen Forschungs- und Entwicklungskosten erfüllten 2.615 Mio. € (Vorjahr: 1.666 Mio. €) die Aktivierungskriterien nach IFRS.

Folgende Beträge wurden erfolgswirksam verrechnet:

Mio. €	2012	2011
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6.900	5.537
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	1.951	1.697
Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	**8.851**	**7.234**

13 | Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2011

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt*
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2011	**18.485**	**30.331**	**38.568**	**3.164**	**90.548**
Währungsänderungen	−106	−292	−165	−13	−576
Änderungen Konsolidierungskreis	2.723	942	344	174	4.184
Zugänge	516	1.161	2.402	3.780	7.859
Umbuchungen	491	834	1.068	−2.461	−68
Abgänge	150	1.445	681	29	2.304
Stand am 31.12.2011	**21.959**	**31.531**	**41.537**	**4.616**	**99.643**
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2011	**9.151**	**23.366**	**32.128**	**55**	**64.701**
Währungsänderungen	−36	−208	−151	−2	−396
Änderungen Konsolidierungskreis	9	1	12	–	22
Zugänge planmäßig	625	1.710	2.571	11	4.917
Zugänge außerplanmäßig	10	17	367	6	399
Umbuchungen	14	−13	18	−19	−1
Abgänge	64	1.103	640	1	1.807
Zuschreibungen	–	56	0	12	68
Stand am 31.12.2011	**9.710**	**23.714**	**34.305**	**39**	**67.767**
Nettobuchwert am 31.12.2011	**12.249**	**7.818**	**7.232**	**4.577**	**31.876**
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2011	190	69	7	–	266

* Werte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergaben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2012	2013 – 2016	ab 2017	Gesamt
Leasingzahlungen	88	241	232	562
Zinsanteile	44	86	89	220
Buchwert/Barwert	**44**	**156**	**143**	**343**

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt*
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2012	**21.959**	**31.531**	**41.537**	**4.616**	**99.643**
Währungsänderungen	– 48	– 67	– 242	– 40	– 397
Änderungen Konsolidierungskreis	1.537	397	1.482	399	3.816
Zugänge	810	1.873	3.498	4.009	10.190
Umbuchungen	559	753	1.894	– 3.295	– 89
Abgänge	183	830	1.671	32	2.716
Stand am 31.12.2012	**24.633**	**33.657**	**46.499**	**5.657**	**110.446**
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2012	**9.710**	**23.714**	**34.305**	**39**	**67.767**
Währungsänderungen	– 33	– 42	– 191	– 2	– 268
Änderungen Konsolidierungskreis	18	5	11	–	34
Zugänge planmäßig	754	2.059	3.143	12	5.969
Zugänge außerplanmäßig	15	5	15	0	36
Umbuchungen	– 4	– 560	570	– 12	– 6
Abgänge	144	783	1.572	0	2.500
Zuschreibungen	–	3	0	6	9
Stand am 31.12.2012	**10.315**	**24.395**	**36.282**	**30**	**71.022**
Nettobuchwert am 31.12.2012	**14.318**	**9.262**	**10.217**	**5.627**	**39.424**
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte Buchwert 31.12.2012	285	55	19	–	358

* Werte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

Für mittels Finanzierungsleasing-Verträgen geleaste Gebäude und Anlagen bestehen überwiegend Kaufoptionen, die auch ausgeübt werden sollen. Die Zinssätze, die den Verträgen zugrunde liegen, variieren je nach Markt und Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen 1,6 und 11,0 % (Vorjahr: zwischen 2,1 und 11,0 %).

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2013	2014 – 2017	ab 2018	Gesamt
Leasingzahlungen	49	178	270	497
Zinsanteile	13	38	27	78
Buchwert/Barwert	**36**	**140**	**243**	**419**

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte erfolgten im laufenden Jahr aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 1.164 Mio. € (Vorjahr: 794 Mio. €). Davon entfallen im Rahmen von selbst genutztem Vermögen 1.024 Mio. € (Vorjahr: 690 Mio. €) auf Mindestleasingzahlungen und 41 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) auf bedingte Leasingzahlungen. Die Zahlungen im Rahmen von Untermietverhältnissen in Höhe von 99 Mio. € (Vorjahr: 97 Mio. €) entfallen im Wesentlichen auf Mindestleasingzahlungen.

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 418 Mio. € (Vorjahr: 530 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt beziehungsweise 4 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) als erhaltene Sachzuwendungen nicht als Anschaffungskosten aktiviert.

14 | Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2011

Mio. €	Vermietete Vermögens-werte	Als Finanz-investition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2011	**15.863**	**429**	**16.292**
Währungsänderungen	283	6	289
Änderungen Konsolidierungskreis	3.171	31	3.202
Zugänge	7.674	42	7.716
Umbuchungen	0	34	34
Abgänge	5.632	17	5.649
Stand am 31.12.2011	**21.359**	**525**	**21.884**
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2011	**4.051**	**177**	**4.228**
Währungsänderungen	58	1	58
Änderungen Konsolidierungskreis	8	–	8
Zugänge planmäßig	2.584	10	2.594
Zugänge außerplanmäßig	87	1	88
Umbuchungen	0	1	1
Abgänge	2.051	4	2.055
Zuschreibungen	5	–	5
Stand am 31.12.2011	**4.733**	**185**	**4.918**
Nettobuchwert am 31.12.2011	**16.626**	**340**	**16.966**

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarteten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2012	2013 – 2016	ab 2017	Gesamt
Leasingzahlungen	2.032	2.356	40	4.427

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	Vermietete Vermögens-werte	Als Finanz-investition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2012	**21.359**	**525**	**21.884**
Währungsänderungen	– 215	– 5	– 220
Änderungen Konsolidierungskreis	1.470	2	1.472
Zugänge	9.816	34	9.851
Umbuchungen	– 1	89	89
Abgänge	6.976	19	6.996
Stand am 31.12.2012	**25.453**	**626**	**26.079**
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2012	**4.733**	**185**	**4.918**
Währungsänderungen	– 69	– 1	– 70
Änderungen Konsolidierungskreis	8	2	10
Zugänge planmäßig	3.498	14	3.512
Zugänge außerplanmäßig	99	0	99
Umbuchungen	– 3	6	3
Abgänge	2.845	12	2.857
Zuschreibungen	2	1	3
Stand am 31.12.2012	**5.419**	**194**	**5.612**
Nettobuchwert am 31.12.2012	**20.034**	**433**	**20.467**

Unter den Vermieteten Vermögenswerten weisen wir das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen sowie die Vermögenswerte mit langfristigen Buy-back-Verträgen aus.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 758 Mio. € (Vorjahr: 642 Mio. €) betrug. Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 50 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) an, für nicht genutztes Investment Property wurden 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) aufgewandt.

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2013	2014 – 2017	ab 2018	Gesamt
Leasingzahlungen	2.688	2.995	39	5.723

15 | At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2011

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2011	**13.551**	**855**	**14.407**
Währungsänderungen	91	0	91
Änderungen Konsolidierungskreis	−3.863	1.756	−2.107
Zugänge	195	494	689
Umbuchungen	−6	6	–
Abgänge*	1.043	21	1.064
Erfolgswirksame Fortschreibung	2.740	–	2.740
Dividenden	−1.487	–	−1.487
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen*	83	175	258
Stand am 31.12.2011	**10.261**	**3.264**	**13.526**
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2011	**24**	**215**	**239**
Währungsänderungen	1	−1	0
Änderungen Konsolidierungskreis	–	0	0
Zugänge	–	13	13
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	–	11	11
Zuschreibungen	13	–	13
Stand am 31.12.2011	**12**	**216**	**228**
Nettobuchwert am 31.12.2011	**10.249**	**3.049**	**13.298**

* Die Darstellung der Realisierung von OCI-Bestandteilen im Zusammenhang mit Konsolidierungskreisänderungen wurde angepasst.

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2012	**10.261**	**3.264**	**13.526**
Währungsänderungen	–25	–3	–28
Änderungen Konsolidierungskreis	–12.742	–46	–12.788
Zugänge	10.812	488	11.301
Umbuchungen	0	0	–
Abgänge	2	16	17
Erfolgswirksame Fortschreibung	3.226	–	3.226
Dividenden	–3.925	–	–3.925
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	–243	419	176
Stand am 31.12.2012	**7.362**	**4.107**	**11.469**
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2012	**12**	**216**	**228**
Währungsänderungen	0	–1	–1
Änderungen Konsolidierungskreis	–	1	1
Zugänge	41	20	62
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	–	0	0
Zuschreibungen	–	–	–
Stand am 31.12.2012	**53**	**236**	**290**
Nettobuchwert am 31.12.2012	**7.309**	**3.870**	**11.179**

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 6.870 Mio. € (Vorjahr: 9.713 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 439 Mio. € (Vorjahr: 536 Mio. €) enthalten.

Die Änderungen im Konsolidierungskreis bei At Equity bewerteten Anteilen betreffen mit 12.566 Mio. € die Umgliederung der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung. Der sich aus der Beendigung der Equity-Methode ergebende Ertrag aus der Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile in Höhe von 10.716 Mio. € wurde unter den Zugängen ausgewiesen.

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von – 245 Mio. € (Vorjahr: 45 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 39 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von – 48 Mio. € (Vorjahr: – 195 Mio. €), versicherungsmathematischen Gewinnen/Verlusten in Höhe von – 135 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) sowie Verlusten aus der Zeitwertbewertung von Cash-flow-Hedges in Höhe von – 185 Mio. € (Vorjahr: – 172 Mio. €).

16 | Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2012	Fair Value 31.12.2012	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011	Fair Value 31.12.2011
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	17.277	34.460	51.737	52.439	15.321	29.675	44.995	46.092
Händlerfinanzierung	11.389	1.330	12.719	12.647	10.631	1.070	11.701	11.702
Direktbank-Geschäft	167	1	168	168	153	–	153	153
	28.832	**35.791**	**64.624**	**65.254**	**26.104**	**30.745**	**56.849**	**57.947**
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	204	–	204	204	166	–	166	166
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	7.875	13.994	21.868	21.944	7.484	11.705	19.188	19.375
	36.911	**49.785**	**86.696**	**87.402**	**33.754**	**42.450**	**76.204**	**77.489**

Die langfristigen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungsgeschäft sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 0,0 und 37,0 % (Vorjahr: 0,0 und 37,0 %) zu verzinsen. Sie haben Laufzeiten von bis zu 242 Monaten (Vorjahr: 242 Monate). Der langfristige Teil der Händlerfinanzierung wird länderabhängig zu Zinssätzen zwischen 0,0 und 18,4 % (Vorjahr: 0,0 und 18,4 %) gewährt.

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 86,7 Mrd. € (Vorjahr: 76,2 Mrd. €) enthaltenen Forderungen aus Kundenfinanzierung und aus Finanzierungsleasing werden aufgrund einer Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging um 56 Mio. € erhöht (Vorjahr: 46 Mio. €).

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 124 Mio. € (Vorjahr: 104 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Den Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen – nahezu ausschließlich für Fahrzeuge – lagen zum 31. Dezember 2011 beziehungsweise liegen zum 31. Dezember 2012 die folgenden erwarteten Zahlungsströme zugrunde:

Mio. €	2012	2013 – 2016	ab 2017	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	8.190	12.470	129	20.789
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	– 706	– 886	– 8	– 1.600
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	**7.484**	**11.584**	**121**	**19.188**

Mio. €	2013	2014 – 2017	ab 2018	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	8.557	14.827	176	23.561
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	– 683	– 1.005	– 5	– 1.692
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	**7.875**	**13.822**	**171**	**21.868**

17 | Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2012	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	832	2.226	3.057	789	9.737	10.526
Wertpapiere	–	1.612	1.612	–	1.470	1.470
Forderungen aus Darlehen, Schuldverschreibungen, Genussrechten (ohne Zinsen)	2.777	2.024	4.801	1.986	973	2.959
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.263	570	2.833	1.479	642	2.121
	5.872	**6.431**	**12.304**	**4.253**	**12.823**	**17.076**

Die in den Vorjahren im Posten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte werden im Geschäftsjahr 2012 sowohl im lang- und kurzfristigen Bereich detaillierter dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend aufgegliedert.

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Forderungen gegenüber nahe stehenden Unternehmen in Höhe von 5.033 Mio. € (Vorjahr: 2.811 Mio. €) sowie 3.625 Mio. € (Vorjahr: 2.858 Mio. €) gestellte Sicherheiten für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

Mit Ausnahme der langfristigen Wertpapiere bestehen für die ausgewiesenen Sonstigen finanziellen Vermögenswerte keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	11	47
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	16	59
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	671	528
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	1	6
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	1.802	791
Hedge-Geschäfte	**2.501**	**1.430**
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	556	9.096
	3.057	**10.526**

Die positiven Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) belaufen sich auf 76 Mio. € (Vorjahr: 121 Mio. €).

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 41 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Unter den Vermögenswerten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung wurden im Vorjahr insbesondere die Call-Optionen der Volkswagen AG zum Erwerb der ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart in Höhe von 8.409 Mio. € ausgewiesen.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 33 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente näher erläutert.

18 | Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2012	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011
Sonstige Steueransprüche	3.092	76	3.168	2.963	39	3.002
Übrige Forderungen	1.731	1.595	3.326	1.580	1.543	3.123
	4.823	**1.671**	**6.494**	**4.543**	**1.582**	**6.125**

In den Übrigen Forderungen ist Planvermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 36 Mio. € (Vorjahr: 48 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 131 Mio. € (Vorjahr: 127 Mio. €) erfasst.

Es bestehen für die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

19 | Ertragsteueransprüche

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2012	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011
Latente Ertragsteueransprüche	–	7.915	7.915	–	6.333	6.333
Ertragsteuerforderungen	761	552	1.313	623	627	1.249
	761	**8.466**	**9.228**	**623**	**6.960**	**7.583**

Von den latenten Ertragsteueransprüchen sind 4.060 Mio. € (Vorjahr: 3.553 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

20 | Vorräte

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.506	3.429
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.504	3.324
Fertige Erzeugnisse, Waren	18.015	17.383
Kurzfristiges Vermietvermögen	3.477	3.204
Geleistete Anzahlungen	172	210
	28.674	**27.551**

Von den gesamten Vorräten waren 3.576 Mio. € (Vorjahr: 2.543 Mio. €) zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 150.121 Mio. € (Vorjahr: 124.813 Mio. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betrugen 748 Mio. € (Vorjahr: 333 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge in Höhe von 260 Mio. € (Vorjahr: 227 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

21 | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	8.705	8.989
verbundenen Unternehmen	167	196
Gemeinschaftsunternehmen	1.191	1.267
assoziierten Unternehmen	33	25
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	1
	10.099	**10.479**

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte künftige Forderungen aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen. Diese ermitteln sich wie folgt:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Herstellungskosten und anteiliges Auftragsergebnis der kundenspezifischen Fertigungsaufträge	1.704	1.351
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	–11	–
Wechselkurseffekte	–2	4
Künftige Forderungen vor Erhaltenen Anzahlungen	1.691	1.355
Erhaltene Anzahlungen	–1.475	–1.157
Künftige Forderungen aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen	**217**	**198**

Weitere erhaltene Anzahlungen für kundenspezifische Fertigungsaufträge in Höhe von 407 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €), für die noch keine Herstellungskosten angefallen sind, werden in den übrigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

22 | Wertpapiere

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien, die der Kategorie Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zugeordnet sind.

23 | Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Guthaben bei Kreditinstituten	18.017	18.057
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	471	234
	18.488	**18.291**

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen sowie Zahlungsmittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen (siehe hierzu auch Anhangangabe 32).

24 | Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Gesellschaftskapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 170.142.778 Vorzugsaktien. Im Zusammenhang mit der Einlage des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung mit gemischter Sacheinlage hat die Volkswagen AG eine Stammaktie ausgegeben (siehe hierzu die Anhangangaben zum Konzernkreis).

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 19. April 2012 besteht bis zum 18. April 2017 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien oder Vorzugsaktien von bis zu 110 Mio. €.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 3. Dezember 2009 besteht nach der im Geschäftsjahr 2010 durchgeführten Kapitalerhöhung noch ein Genehmigtes Kapital bis zum 2. Dezember 2014 zur Ausgabe von bis zu 70.095.502 Stück neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 179,4 Mio. €.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 22. April 2010 besteht ein Bedingtes Kapital von bis zu 102,4 Mio. € bis zum 21. April 2015, das zur Begebung von bis zu 5 Mrd. € Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen genutzt werden kann.

Dieses wurde im Berichtszeitraum durch die Begebung einer Pflichtwandelanleihe in Höhe von 2,5 Mrd. € zum Bezug von Vorzugsaktien verwendet. Das Bezugsrecht bestehender Aktionäre wurde ausgeschlossen. Die Wandelanleihe wird mit 5,50 % verzinst. Die Laufzeit der Wandelanleihe endet am 9. November 2015. Der minimale Wandlungspreis wurde auf 154,50 € festgelegt, der maximale Wandlungspreis beträgt 185,40 €. Bei Eintritt bestimmter Ereignisse ist eine Anpassung des Wandlungspreises vorgesehen. Die Wandelanleihe wird spätestens am Ende der Laufzeit durch die Ausgabe von neuen Vorzugsaktien bedient. Bezogen auf die genannten Wandlungspreise berechtigt die Pflichtwandelanleihe die Inhaber der Wandelschuldverschreibung zum Bezug von maximal 16.181.229 beziehungsweise minimal 13.484.358 nennwertlosen Vorzugsaktien der Volkswagen AG. Im Geschäftsjahr erfolgte keine Wandlung. Volkswagen kann zu jeder Zeit die Pflichtwandelanleihe zum minimalen Wandlungspreis wandeln. Aufgrund des festen Wandlungsverhältnisses wird die Pflichtwandelanleihe unter Berücksichtigung von Kapitalbeschaffungskosten (54 Mio. €) und Abgrenzung von Steuern (133 Mio. €) in den Kapitalrücklagen mit einem Betrag in Höhe von 2.181 Mio. € und in den Finanzverbindlichkeiten mit einem Betrag in Höhe von 397 Mio. € erfasst.

ENTWICKLUNG DER STAMM- UND VORZUGSAKTIEN UND DES GEZEICHNETEN KAPITALS

	STÜCK		€	
	2012	2011	2012	2011
Stand am 01.01.	**465.232.595**	**465.188.345**	**1.190.995.443**	**1.190.882.163**
Kapitalerhöhung	1	–	3	–
Aktienoptionsplan	–	44.250	–	113.280
Stand am 31.12.	**465.232.596**	**465.232.595**	**1.190.995.446**	**1.190.995.443**

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 11.183 Mio. € (Vorjahr: 9.087 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 84 Mio. €) aus Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der in 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Im Geschäftsjahr erhöhte sich die Kapitalrücklage durch die Begebung der Pflichtwandelanleihe um 2.181 Mio. €. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist ein Bilanzgewinn von 3.200 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von insgesamt 1.639 Mio. €, das bedeutet 3,50 € je Stammaktie und 3,56 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2012 wurde eine Dividende in Höhe von 3,00 € je Stammaktie und 3,06 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf Anteilseigner an der MAN SE und der Scania AB.

25 | Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Die Details der lang- und kurzfristigen Finanzschulden ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2012	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011
Anleihen*	12.822	36.883	49.705	11.917	24.029	35.947
Schuldverschreibungen	9.206	12.687	21.892	7.732	7.537	15.269
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.670	10.621	20.291	7.474	8.561	16.035
Einlagengeschäft	21.974	1.943	23.917	19.997	3.093	23.089
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	355	1.074	1.428	1.901	923	2.825
Wechselverbindlichkeiten	0	–	0	24	–	24
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen	33	396	429	44	299	343
	54.060	**63.603**	**117.663**	**49.090**	**44.442**	**93.532**

* Vorjahreswerte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Finanzschulden sind insgesamt 2.496 Mio. € (Vorjahr: 511 Mio. €) im Wesentlichen durch Grundpfandrechte sowie Leasingportfolios gesichert.

Die in den Finanzschulden in Höhe von 117,7 Mrd. € (Vorjahr: 93,5 Mrd. €) enthaltenen Einlagen aus dem Direktbankgeschäft werden aufgrund einer Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging um 3,4 Mio. € erhöht (Vorjahr: 6,3 Mio. € erhöht).

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 17.655 Mio. € (Vorjahr: 14.478 Mio. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Als Sicherheit dienen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 21.543 Mio. € (Vorjahr: 16.795 Mio. €). Dabei werden die erwarteten Zahlungen an Einzweckgesellschaften abgetreten und die finanzierten Fahrzeuge als Sicherheit übertragen.

Sämtliche öffentliche und private Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Volkswagen Financial Services AG Konzerns können vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean up call), wenn weniger als 9 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens ausstehen. Bei den Asset-Backed-Securities-Conduit-Transaktionen der Volkswagen Financial Services (UK) und Volkswagen Financial Services Japan handelt es sich um nicht öffentliche Transaktionen, die zu festgelegten Terminen kündbar sind.

26 | Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2012	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	1.230	1.587	2.818	1.727	2.247	3.974
Verbindlichkeiten aus Zinsen	731	6	737	749	6	756
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.464	803	3.267	2.412	293	2.705
	4.425	**2.397**	**6.822**	**4.888**	**2.547**	**7.435**

Die in den Vorjahren im Posten „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen finanziellen Verbindlichkeiten werden im Geschäftsjahr 2012 sowohl im lang- und kurzfristigen Bereich detaillierter dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend aufgegliedert.

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	21	14
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	53	85
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	238	168
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	77	73
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	1.822	2.607
Hedge-Geschäfte	**2.211**	**2.948**
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	607	1.026
	2.818	**3.974**

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind insgesamt 744 Mio. € (Vorjahr: 539 Mio. €) im Wesentlichen durch Grundpfandrechte gesichert.

Die negativen Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) belaufen sich auf 26 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €).

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 158 Mio. € (Vorjahr: 89 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Unter den Verpflichtungen aus Derivaten ohne Hedgebeziehung wurden im Vorjahr die von der Volkswagen AG geschriebenen Put-Optionen zum Erwerb der ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart in Höhe von 87 Mio. € ausgewiesen.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 33 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente näher erläutert.

27 | Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2012	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen*	3.891	779	4.671	4.413	1.134	5.548
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	1.652	388	2.040	1.681	322	2.003
im Rahmen der sozialen Sicherheit	458	32	490	433	38	471
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	2.730	715	3.446	2.842	459	3.301
Übrige Verbindlichkeiten*	2.380	2.761	5.140	1.827	2.440	4.267
	11.111	**4.675**	**15.786**	**11.196**	**4.394**	**15.590**

* Das Vorjahr wurde aufgrund von Zusammenfassungen beziehungsweise der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

28 | Ertragsteuerverpflichtungen

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2012	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011
Latente Ertragsteuerverpflichtungen*	–	9.050	9.050	–	4.055	4.055
Ertragsteuerrückstellungen	1.721	4.239	5.960	2.888	3.721	6.609
Ertragsteuerverbindlichkeiten	238	–	238	844	–	844
	1.959	**13.289**	**15.248**	**3.732**	**7.776**	**11.508**

* Vorjahreswerte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

Von den latenten Ertragsteuerverpflichtungen sind 14 Mio. € (Vorjahr: 154 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

29 | Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2012 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 1.580 Mio. € (Vorjahr: 1.237 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 1.219 Mio. € (Vorjahr: 925 Mio. €) geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden Trendannahmen für die relevanten Größen, die sich auf die Leistungshöhe auswirken, berücksichtigt. Bei allen Leistungssystemen sind versicherungsmathematische Berechnungen erforderlich. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens-, Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen des Vorjahres. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste verrechnen wir erfolgsneutral mit den Rücklagen.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Eine Erhöhung oder Verminderung der angenommenen Kostentrends im Bereich der medizinischen Versorgung um einen Prozentpunkt würde sich nur geringfügig auf die Höhe der Verpflichtungen auswirken. Im Geschäftsjahr 2012 wurden 18 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2012 beträgt 226 Mio. € (Vorjahr: 196 Mio. €).

Die betriebliche Altersversorgung im Volkswagen Konzern beruht seit 1996 in Deutschland auf einer Rentenbausteinzusage, die nach IAS 19 als leistungsorientierte Zusage eingestuft wird. Seit dem 1. Januar 2001 ist dieses Modell zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt worden. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den Volkswagen Pension Trust e.V. in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich ab. Aus diesem Grund haben sich inzwischen fast alle inländischen Konzerngesellschaften hieran beteiligt. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Rückstellungen erfolgt.

Soweit bei den ausländischen Konzerngesellschaften eine Absicherung vorgenommen wird, beruht diese im Wesentlichen auf Aktien, festverzinslichen Wertpapieren und Immobilien.

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	8.824	7.228	4.885	4.120	3.240
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	7.288	6.559	4.554	3.852	3.153
Finanzierungsstatus (Saldo)	1.536	668	331	268	87
Barwert der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	22.361	16.023	14.986	13.552	12.743
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	29	33	35	36	22
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	7	14	22	26	34
Bilanzwerte	**23.933**	**16.739**	**15.375**	**13.881**	**12.886**
davon Pensionsrückstellungen	23.969	16.787	15.432	13.936	12.955
davon Sonstige Vermögenswerte	36	48	57	54	69

Der Barwert der Verpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2012	2011
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	**23.251**	**19.871**
Laufender Dienstzeitaufwand	573	391
Aufzinsung der Verpflichtung	1.102	994
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	5.697	821
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	41	25
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	762	679
Rentenzahlungen aus dem Fonds	210	123
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–10	–10
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	0	–8
Abgeltungen	–	–14
Konsolidierungskreisänderungen	1.485	2.056
Sonstige Veränderungen	84	–19
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–67	–54
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	**31.185**	**23.251**

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2012	2011
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	**6.559**	**4.554**
Erwartete Erträge aus Planvermögen	342	272
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	108	–184
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	440	391
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	41	25
Rentenzahlungen aus dem Fonds	210	123
Abgeltungen	–	14
Konsolidierungskreisänderungen	60	1.706
Sonstige Veränderungen	6	–36
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–59	–30
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	**7.288**	**6.559**

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 450 Mio. € (Vorjahr: 88 Mio. €).

Das Planvermögen enthält 20 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 7 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) Anlagen in Schuldinstrumente des Volkswagen Konzerns.

Die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen basiert auf den tatsächlichen langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf detaillierten Analysen, die von Versicherungsmathematikern und Experten der Investmentbranche durchgeführt werden. Da die erwartete restliche Dienstzeit als Anlagehorizont dient, wurde die Annahme über die erwartete Verzinsung im Wesentlichen nicht verändert.

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Fondsvermögen voraussichtlich auf 485 Mio. € (Vorjahr: 426 Mio. €) belaufen.

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

%	2012	2011
Aktien	25,3	24,9
Festverzinsliche Wertpapiere	56,1	58,6
Kasse	6,7	2,6
Immobilien	3,3	3,7
Sonstiges	8,6	10,3

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2012	2011
Laufender Dienstzeitaufwand	573	391
Aufzinsung der Verpflichtung	1.102	994
Erwartete Erträge aus Planvermögen	342	272
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–10	–10
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	0	–8
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge	**1.324**	**1.095**

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Aufzinsung der Verpflichtung und die erwarteten Erträge aus Planvermögen werden in den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen.

Zum Bilanzstichtag sind versicherungsmathematische Gewinne und Verluste in Höhe von 6.900 Mio. € (Vorjahr: 2.965 Mio. €) inklusive Anteile an Minderheiten in der Bilanz eigenkapitalmindernd berücksichtigt.

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, also die Abweichungen zwischen der gemäß den versicherungsmathematischen Annahmen erwarteten und der tatsächlichen Entwicklung der Verpflichtungen und Vermögenswerte, können folgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	2012	2011	2010	2009	2008
Unterschiede zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf:					
in % des Barwertes der Verpflichtung	0,85	–0,79	0,39	1,16	–1,04
in % des Fair Value des Planvermögens	1,45	–2,50	0,13	3,16	–10,47

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

	DEUTSCHLAND		AUSLAND	
%	2012	2011	2012	2011
Abzinsungssatz zum 31.12.	3,20	4,60	4,66	5,39
Erwartete Erträge aus Planvermögen	4,12	4,14	5,85	6,78
Entgelttrend	2,78	2,80	3,87	3,81
Rententrend	1,80	1,55	2,29	2,67
Fluktuationsrate	1,02	1,10	4,22	4,20
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	6,08	6,72

30 | Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Übrige Rückstellungen*	Gesamt*
Stand am 01.01.2011	**12.561**	**3.158**	**6.964**	**22.683**
Währungsänderungen	21	–10	–96	–85
Konsolidierungskreisänderungen	966	221	1.467	2.654
Verbrauch	5.180	1.564	1.435	8.179
Zuführung/Neubildung	7.516	2.897	3.457	13.870
Aufzinsung	118	11	20	148
Auflösung	632	190	1.030	1.852
Stand am 31.12.2011	**15.370**	**4.524**	**9.346**	**29.240**
davon kurzfristig	7.398	2.682	5.925	16.005
davon langfristig	7.972	1.842	3.421	13.235
Stand am 01.01.2012	**15.370**	**4.524**	**9.346**	**29.240**
Währungsänderungen	–119	–26	–157	–302
Konsolidierungskreisänderungen	988	482	407	1.877
Verbrauch	6.025	2.468	2.731	11.223
Zuführung/Neubildung	7.780	3.029	3.108	13.917
Aufzinsung	246	110	5	361
Auflösung	1.116	141	1.550	2.807
Stand am 31.12.2012	**17.124**	**5.509**	**8.429**	**31.062**
davon kurzfristig	8.487	3.272	4.930	16.689
davon langfristig	8.637	2.237	3.499	14.373

* Vorjahreswerte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsansprüche, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden.

In den Übrigen Rückstellungen sind Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 293 Mio. € (Vorjahr: 242 Mio. €) enthalten.

31 | Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	16.978	16.100
verbundenen Unternehmen	80	129
Gemeinschaftsunternehmen	136	83
assoziierten Unternehmen	68	11
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6	3
	17.268	**16.325**

Weitere Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	556	9.096
Kredite und Forderungen	102.451	92.163
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	11.306	9.197
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	607	1.026
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden*	138.506	112.975

* Vorjahreswerte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

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

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2011

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		NICHT IM ANWENDUNGS-BEREICH DES IFRS 7	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2011
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	10.249	10.249
Sonstige Beteiligungen	2.033	1.015	1.015	–	3.049
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	42.450	43.735	–	42.450
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	9.737	3.085	3.116	–	12.823
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	10.479	10.479	–	10.479
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	33.754	33.754	–	33.754
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	789	3.464	3.464	–	4.253
Wertpapiere	6.146	–	–	–	6.146
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	18.291	18.291	–	18.291
Langfristige Schulden					
Finanzschulden*	–	44.442	45.572	–	44.442
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.247	299	298	–	2.547
Kurzfristige Schulden					
Finanzschulden	–	49.090	49.090	–	49.090
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	16.325	16.325	–	16.325
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.727	3.161	3.161	–	4.888

* Vorjahreswerte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		NICHT IM ANWENDUNGS-BEREICH DES IFRS 7	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2012
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	7.309	7.309
Sonstige Beteiligungen	2.606	1.265	1.265	–	3.870
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	49.785	50.491	–	49.785
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.226	4.206	4.279	–	6.431
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	10.099	10.099	–	10.099
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	36.911	36.911	–	36.911
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	832	5.041	5.041	–	5.872
Wertpapiere	7.433	–	–	–	7.433
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	18.488	18.488	–	18.488
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	63.603	66.183	–	63.603
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.587	810	816	–	2.397
Kurzfristige Schulden					
Finanzschulden	–	54.060	54.060	–	54.060
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	17.268	17.268	–	17.268
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.230	3.195	3.195	–	4.425

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE BILANZPOSTEN

Mio. €	31.12.2011	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivate	10.526	–	1.942	8.584
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.033	2.033	–	–
Wertpapiere	6.146	6.122	24	–
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	**18.706**	**8.156**	**1.966**	**8.584**
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden				
Derivate	3.974	–	3.379	595
Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	**3.974**	**–**	**3.379**	**595**

Mio. €	31.12.2012	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivate	3.057	–	2.939	119
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.606	2.606	–	–
Wertpapiere	7.433	7.419	14	–
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	**13.096**	**10.025**	**2.953**	**119**
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden				
Derivate	2.818	–	2.757	60
Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	**2.818**	**–**	**2.757**	**60**

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Marktpreis direkt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten wie Währungskursen oder Zinskurven gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Stufe 3 Fair Values errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle gezeigt. Im Wesentlichen fallen hierunter bis zum 31. Juli 2012 die Optionen auf die ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart.

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2011	**2.118**	**396**
Währungsänderungen	0	0
Gesamtergebnis	6.565	–298
erfolgswirksam	6.541	–216
erfolgsneutral	23	–81
Zugänge (Zukäufe)	–	–
Realisierungen	–	83
Umgliederung in Stufe 2	–98	–15
Stand am 31.12.2011	**8.584**	**595**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**6.541**	**–216**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	90	–116
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	90	–116
Finanzergebnis	6.452	–100
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	6.414	17

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2012	**8.584**	**595**
Währungsänderungen	0	0
Gesamtergebnis	1.784	486
erfolgswirksam	1.785	423
erfolgsneutral	–1	63
Zugänge (Zukäufe)	–	–
Realisierungen	–10.199	21
Umgliederung in Stufe 2	–51	–28
Stand am 31.12.2012	**119**	**60**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**1.785**	**423**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	9	–3
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–13	24
Finanzergebnis	1.776	426
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	3	–228

Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit wieder beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 31. Dezember 2012 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis um 4 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. €) und das Eigenkapital um 18 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10 % höher werden, würde das Ergebnis um 14 Mio. € (Vorjahr: 1.322 Mio. €) höher ausfallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10 % niedriger werden, würde das Ergebnis um 25 Mio. € (Vorjahr: 1.324 Mio. €) niedriger ausfallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2012 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragssteuern um 162 Mio. € höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2012 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragssteuern um 162 Mio. € niedriger ausgefallen.

ENTWICKLUNG DER WERTBERICHTIGUNGEN AUS KREDITRISIKEN AUF FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Einzelwert-berichtigungen	Portfolio-basierte Wertberich-tigungen	2012	Einzelwert-berichtigungen	Portfolio-basierte Wertberich-tigungen	2011
Stand am 01.01.	**1.983**	**1.050**	**3.033**	**1.951**	**685**	**2.636**
Währungs- und sonstige Veränderungen	–20	–13	–34	–24	–6	–31
Änderungen Konsolidierungskreis	46	13	59	38	19	57
Zuführung	901	383	1.284	834	484	1.318
Inanspruchnahme	399	–	399	382	–	382
Auflösung	416	203	619	442	124	566
Umgliederung	–23	23	0	8	–8	–
Stand am 31.12.	**2.072**	**1.253**	**3.325**	**1.983**	**1.050**	**3.033**

Die Wertberichtigungen betreffen im Wesentlichen die mit den Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft verbundenen Kreditrisiken.

Die Forderungen aus Kundenfinanzierung beziehungsweise die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten übertragene Forderungen in Höhe von insgesamt 570 Mio. € beziehungsweise 8 Mio. €, die nicht vollständig ausgebucht wurden, weil das Kreditrisiko beim Volkswagen Konzern verblieben ist. Der erhaltene Kaufpreis in Höhe von insgesamt 553 Mio. € beziehungsweise 8 Mio. € wird unter den finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Zeitwerte der Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten weichen nicht wesentlich von den Buchwerten ab.

Sonstige Erläuterungen

32 | Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Dabei umfassen die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge insbesondere die Erträge aus der Bewertung der Porsche Call-Option in Höhe von 1.875 Mio. € (Vorjahr: 6.554 Mio. €). Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen die Zuflüsse aus der Kapitalerhöhung, der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zuflüssen aus der Begebung einer Pflichtwandelanleihe in Höhe von 2.048 Mio. € wird auf Anhangangabe 24 verwiesen.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2012 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 5.740 Mio. € (Vorjahr: 7.202 Mio. €) und für gezahlte Zinsen von 3.915 Mio. € (Vorjahr: 4.796 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen (Anhangangabe 7) Dividenden in Höhe von 3.925 Mio. € (Vorjahr: 1.487 Mio. €).

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 1.406 Mio. € (Vorjahr: 1.034 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	18.488	18.291
Termingeldanlagen und Zahlungsmittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen	–694	–1.796
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	17.794	16.495

Termingeldanlagen und Zahlungsmittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Termingeldanlagen haben eine Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten. Zum Bilanzstichtag bestehen Verfügungsbeschränkungen der Flüssigen Mittel in Höhe von 128 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €). Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Flüssigen Mittel.

33 | Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling erfolgt im Bereich Konzern-Treasury. Aufgrund von zeitlichen beziehungsweise börsenrechtlichen Restriktionen besteht derzeit für die Teilkonzerne Scania und MAN keine zentrale Koordination durch Konzern-Treasury. Daneben ist sowohl für Porsche Holding Stuttgart als auch die Porsche Holding GmbH, Salzburg (Porsche Holding Salzburg), der Integrationsprozess noch nicht vollständig abgeschlossen. All diese Gesellschaften verfügen jedoch über eigene, gewachsene Strukturen zur Risikosteuerung. Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Lagebericht Seite 234.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen in Höhe von 65.267 Mio. € (Vorjahr: 59.237 Mio. €) gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen ausschließlich für finanzielle Vermögenswerte der Klasse Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen, als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird des Weiteren durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten bester Bonität. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf den Bonitätseinschätzungen der internationalen Rating-Agenturen und der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner aufbaut.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Auf den deutschen öffentlich-rechtlichen Bankensektor zusammengenommen entfiel dagegen ein wesentlicher Teil der konzernweiten Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumente.

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE
DARGESTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN

Mio. €	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wertberichtigt	Wertberichtigt	31.12.2012	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wertberichtigt	Wertberichtigt	31.12.2011
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	83.104	2.767	3.333	89.204	73.332	2.356	2.825	78.513
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.055	3.111	378	10.544	7.674	2.688	343	10.706
Sonstige Forderungen	8.832	73	512	9.417	6.460	69	523	7.052
	98.991	**5.951**	**4.223**	**109.165**	**87.467**	**5.113**	**3.691**	**96.271**

Innerhalb des Volkswagen Konzerns existieren keine überfälligen zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente. Im Geschäftsjahr 2012 wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 85 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €) einzelwertberichtigt.

BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2012	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2011
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	67.630	15.475	83.104	62.252	11.080	73.332
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.054	1	7.055	7.674	0	7.674
Sonstige Forderungen	8.796	36	8.832	6.427	33	6.460
Zum Fair Value bewertet	10.108	–	10.108	16.387	–	16.387
	93.587	**15.512**	**109.099**	**92.740**	**11.114**	**103.854**

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten.

FÄLLIGKEITSANALYSE DER BRUTTOBUCHWERTE ÜBERFÄLLIGER NICHT WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE

Mio. €	ÜBERFÄLLIG bis 30 Tage	ÜBERFÄLLIG mehr als 30 Tage bis 90 Tage	ÜBERFÄLLIG mehr als 90 Tage	BRUTTOBUCHWERT 31.12.2011
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.743	591	22	2.356
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.626	561	502	2.688
Sonstige Forderungen	36	10	23	69
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.404	**1.162**	**546**	**5.113**

Mio. €	ÜBERFÄLLIG bis 30 Tage	ÜBERFÄLLIG mehr als 30 Tage bis 90 Tage	ÜBERFÄLLIG mehr als 90 Tage	BRUTTOBUCHWERT 31.12.2012
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.206	536	24	2.767
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.677	868	566	3.111
Sonstige Forderungen	37	7	29	73
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.920	**1.411**	**620**	**5.951**

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 129 Mio. € (Vorjahr: 86 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

3. LIQUIDITÄTSRISIKO

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Volkswagen Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie weltweit zur Verfügung stehenden Daueremissionsprogrammen jederzeit sichergestellt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten.

FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

Mio. €	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	2012	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	2011
Finanzschulden	56.609	61.032	6.273	123.914	50.978	43.375	5.009	99.363
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.264	4	–	17.269	16.323	3	–	16.326
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.196	729	96	4.021	3.313	273	104	3.690
Derivate	51.425	56.029	78	107.532	46.699	51.150	156	98.005
	128.494	**117.794**	**6.447**	**252.736**	**117.313**	**94.801**	**5.269**	**217.383**

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, Anhangangabe 37 zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2012 846 Mio. € (Vorjahr: 542 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen. Sie entfallen im Wesentlichen auf Bürgschaften. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr beruht im Wesentlichen auf der erstmaligen Konsolidierung im laufenden Geschäftsjahr neu erworbener Gesellschaften.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen, beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden mit Ausnahme der Teilkonzerne Scania, MAN, Porsche Holding Stuttgart und Porsche Holding Salzburg durch Konzern-Treasury zentral durchgeführt, beziehungsweise koordiniert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	2012	2011
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	12	206
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	−119	−220
Ineffektiver Teil von Cash-Flow-Hedges	0	−7

Als ineffektiver Teil von Cash-flow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair-Value-Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen, bei denen aber insgesamt eine Effektivität im zulässigen Rahmen zwischen 80 % und 125 % nachgewiesen wurde. Diese Erträge beziehungsweise Aufwendungen werden unmittelbar im Finanzergebnis erfasst.

Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden im Jahr 2012 958 Mio. € (Vorjahr: –71 Mio. €) ergebnisvermindernd in das Sonstige betriebliche Ergebnis, 14 Mio. € (Vorjahr: 29 Mio. €) ergebnisvermindernd in das Finanzergebnis und – 21 Mio. € (Vorjahr: – 24 Mio. €) ergebnisverbessernd in die Kosten der Umsatzerlöse übernommen.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die Bewertung der Währungs- und Zinsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt, während die Marktpreisrisiken der übrigen Konzerngesellschaften mithilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Im Rahmen der Value-at-Risk-Berechnung wird auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 1.000 Handelstage die potenzielle Veränderung von Finanzinstrumenten bei Variationen von Zinssätzen und Wechselkursen ermittelt. Weitere Berechnungsparameter sind eine Haltedauer von 40 Tagen und die Einstellung eines Konfidenzniveaus von 99 %. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

4.2 MARKTPREISRISIKO VOLKSWAGEN KONZERN (OHNE VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN)

4.2.1 Währungsrisiko

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller wesentlichen Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken betrafen die Kurssicherungen im Jahr 2012 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund, den chinesischen Renminbi, den russischen Rubel, die schwedische Krone, den mexikanischen Peso, den australischen Dollar und den koreanischen Won.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Mio. €	31.12.2012		31.12.2011	
	+10 %	−10 %	+10 %	−10 %
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	2.000	−1.863	1.519	−1.471
Ergebnis nach Ertragsteuern	−367	266	−207	185
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	1.200	−1.200	897	−897
Ergebnis nach Ertragsteuern	−53	53	3	−3
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	716	−660	271	−271
Ergebnis nach Ertragsteuern	4	−34	−76	76
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	385	−380	354	−354
Ergebnis nach Ertragsteuern	−8	5	−6	6
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	207	−200	189	−189
Ergebnis nach Ertragsteuern	−17	11	9	−9
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	148	−148	125	−125
Ergebnis nach Ertragsteuern	−49	49	−26	26
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	115	−113	92	−92
Ergebnis nach Ertragsteuern	−19	15	0	0
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	108	−108	97	−97
Ergebnis nach Ertragsteuern	−7	7	−23	23
CZK/GBP				
Sicherungsrücklage	104	−104	88	−88
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	0	0
EUR/CZK				
Sicherungsrücklage	52	−52	73	−73
Ergebnis nach Ertragsteuern	−39	39	−36	36
CZK/USD				
Sicherungsrücklage	81	−81	62	−62
Ergebnis nach Ertragsteuern	−2	2	−2	2
EUR/RUB				
Sicherungsrücklage	29	−29	9	−9
Ergebnis nach Ertragsteuern	−40	40	−49	49
EUR/HUF				
Sicherungsrücklage	−58	58	−58	58
Ergebnis nach Ertragsteuern	2	−2	3	−3

4.2.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden überwiegend im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps, kombinierte Zins-/Währungsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für diese Gesellschaften mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2012 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 126 Mio. € (Vorjahr: 60 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2012 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 103 Mio. € (Vorjahr: 58 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2012 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 81 Mio. € (Vorjahr: 120 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2012 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 67 Mio. € (Vorjahr: 124 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffrisiko

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Nicht-Eisenmetallen und Edelmetallen sowie Kohle, CO_2-Zertifikaten und Kautschuk. Zur Begrenzung dieser Risiken werden Termingeschäfte und Swaps abgeschlossen.

Für die Sicherung der Rohstoffrisiken aus Aluminium, Kupfer und Kohle erfolgt teilweise eine Bilanzierung als Hedge Accounting nach IAS 39.

Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese stellt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Steuern und das Eigenkapital dar.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Metalle sowie der Kohle und Kautschuk zum 31. Dezember 2012 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragssteuern um 114 Mio. € (Vorjahr: 169 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2012 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 65 Mio. € (Vorjahr: 84 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.2.4 Aktien- und Anleihekursrisiko

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden, wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 quantifiziert. Generell wirken wir den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegen, dass wir, wie in den

Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte achten. Daneben setzen wir bei entsprechender Marktlage Kurssicherungsgeschäfte in Form von Futures-Kontrakten ein.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2012 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 222 Mio. € (Vorjahr: 159 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2012 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 233 Mio. € (Vorjahr: 159 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 MARKTPREISRISIKO VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Währungskursrisiko des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Im Rahmen der Zinssicherungsgeschäfte kommen Mikro- und Portfoliohedges zum Einsatz. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Teile der festverzinslichen Vermögenswerte beziehungsweise Verbindlichkeiten werden entgegen der ursprünglichen Folgebewertung (fortgeführte Anschaffungskosten) zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die dadurch resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die gegenläufigen Ergebniswirkungen der Zinssicherungsgeschäfte (Swaps) kompensiert. Zur Vermeidung von Währungsrisiken werden Währungssicherungskontrakte, bestehend aus Devisentermingeschäften und Zins-/Währungsswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2012 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 87 Mio. € (Vorjahr: 167 Mio. €) und für das Währungsrisiko 144 Mio. € (Vorjahr: 168 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 155 Mio. € (Vorjahr: 196 Mio. €).

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Volkswagen Konzern prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode sowie mit statistischen Methoden in Form einer Regressionsanalyse durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Effektivitätstests in Form der Dollar-Offset-Methode oder in Form einer Regressionsanalyse.

Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäfts als unabhängige, die des Sicherungsgeschäfts als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgt bei hinreichenden Bestimmtheitsmaßen und Steigungsfaktoren.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	RESTLAUFZEIT bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	NOMINAL-VOLUMEN GESAMT 31.12.2012	NOMINAL-VOLUMEN GESAMT 31.12.2011
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente für Cash-flow-Hedges:					
Zinsswaps	1.232	4.735	–	5.967	8.954
Devisenterminkontrakte	36.838	45.454	–	82.293	73.118
Devisenoptionskontrakte	4.284	8.696	–	12.980	812
Währungsswaps	410	501	–	912	647
Zins-/Währungsswaps	432	1.088	17	1.538	1.586
Warenterminkontrakte	284	599	–	884	1.133
Nominalvolumen übrige Derivate:					
Zinsswaps	18.109	41.638	1.895	61.642	51.832
Zinsoptionskontrakte	–	–	40	40	63
Devisenterminkontrakte	6.392	1.001	1	7.394	7.175
Übrige Devisenoptionskontrakte	254	30	7	290	175
Währungsswaps	5.680	121	–	5.800	4.768
Zins-/Währungsswaps	2.363	6.557	7	8.928	7.560
Warenterminkontrakte	965	758	–	1.723	2.771

Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente mit einem Nominalvolumen von 1,5 Mrd. € (Vorjahr: 1,5 Mrd. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr beträgt, sowie Optionen auf Eigenkapitalinstrumente von – Mrd. € (Vorjahr: 7,8 Mrd. €), deren Restlaufzeit über einem Jahr beträgt. Im Vorjahr fielen hierunter im Wesentlichen die Optionen auf die ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart.

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cash-flow-Hedge-Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 76 Mio. € aufgelöst. Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden 3 Mio. € ergebniserhöhend im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash-flow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Marktwerte der Derivat-Volumina ermitteln wir anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	USD	GBP	CNY	RUB	SEK	MXN	AUD	KRW
Zins für sechs Monate	0,3200	0,5083	0,6669	4,1000	7,6600	1,7275	4,3700	3,3700	2,9300
Zins für ein Jahr	0,5420	0,8435	1,0138	4,4002	7,3900	1,9425	4,5300	3,6820	2,9600
Zins für fünf Jahre	0,7650	0,8215	1,0179	4,2100	7,4500	1,5230	5,1100	3,2900	2,8950
Zins für zehn Jahre	1,5650	1,7425	1,8630	4,2500	7,9700	2,0350	5,3450	3,8250	3,1225

34 | Kapitalmanagement

Das Ziel des Kapitalmanagements ist es, sicherzustellen, dass der Konzern wirksam seine Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreichen kann. Insbesondere stehen das Erreichen der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Daneben ist im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen und Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns ist konsequent auf die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ausgerichtet. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit Jahren mit dem Wertbeitrag eine an den Kapitalkosten orientierte Steuerungsgröße.

Das Konzept des Wertbeitrags ermöglicht nicht nur das Messen des Erfolgs im Konzernbereich Automobile insgesamt, sondern auch der einzelnen Geschäftseinheiten, Projekte und Produkte. Darüber hinaus können Geschäftseinheiten und produktbezogene Investitionsvorhaben mithilfe des Wertbeitrags operativ und strategisch gesteuert werden.

Das Eigenkapital sowie die Finanzschulden sind in folgender Tabelle gegenübergestellt:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Eigenkapital	**81.825**	**63.354**
Anteil am Gesamtkapital in %	26,4	25,0
Langfristige Finanzschulden*	63.603	44.442
Kurzfristige Finanzschulden	54.060	49.090
Summe Finanzschulden*	**117.663**	**93.532**
Anteil am Gesamtkapital in %	38,0	36,9
Gesamtkapital*	**309.644**	**253.769**

* Vorjahreswerte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

35 | Haftungsverhältnisse

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	846	542
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	96	89
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1.487	1.449
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	2.188	1.997
	4.617	**4.077**

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betrugen 511 Mio. € (Vorjahr: 449 Mio. €).

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften (Finanzgarantien) verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen die Verpfändung der Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,5 Mrd. € für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit (siehe Ausführungen zu Konzernkreis/Gemeinschaftsunternehmen).

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten entfallen insbesondere auf mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie aus Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden und Arbeitnehmern.

36 | Rechtsstreitigkeiten

Das im Geschäftsjahr 2010 von dem britischen Office of Fair Trading (OFT) eingeleitete Ermittlungsverfahren gegen die Volkswagen Tochtergesellschaften Scania und MAN SE wurde im Geschäftsjahr 2011 eingestellt und an die EU-Kommission übertragen. Die im Geschäftsjahr 2011 begonnenen Ermittlungen der EU-Kommission wegen des Verdachts eines möglichen Kartellverstoßes im Motorenbereich gegen die MAN Truck & Bus AG sowie MAN Diesel & Turbo SE wurden im Geschäftsjahr 2012 eingestellt. Das im Geschäftsjahr 2011 von der EU-Komission aufgenommene Ermittlungsverfahren gegen Scania sowie MAN wegen vermeintlich unerlaubten Austauschs von Informationen dauert noch an. Ferner wurden in den Geschäftsjahren 2011/2012 durch die südkoreanische Kartellbehörde Ermittlungen bei der MAN Truck & Bus (Korea) Limited, Seoul/Südkorea, sowie bei der Scania-eigenen Importeursgesellschaft in Südkorea durchgeführt. Solche Ermittlungsverfahren können im Regelfall mehrere Jahre andauern. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht beurteilt werden, ob aus diesen Verfahren ein Risiko für Scania beziehungsweise MAN besteht.

Aufgrund von Anhaltspunkten für Unregelmäßigkeiten bei der Übergabe von 4-Takt-Schiffsdieselmotoren der MAN Diesel & Turbo SE hat der Vorstand der MAN SE eine Untersuchung durch die Compliance-Abteilung der MAN SE und externe Berater eingeleitet. Diese Untersuchung hat ergeben, dass es möglich war, die technisch ermittelten Kraftstoffverbrauchswerte von 4-Takt-Schiffsdieselmotoren auf Prüfständen der MAN Diesel & Turbo SE (früher: MAN Diesel SE) von außen zu beeinflussen und von den tatsächlichen Messergebnissen abweichende Werte anzuzeigen. MAN hat die Staatsanwaltschaft München I über die Untersuchung informiert. Das Verfahren wurde der Staatsanwaltschaft Augsburg bereits Ende 2011 übergeben und dauert noch an.

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, sind außerdem national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auftreten.

Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich daraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden und hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken ergeben sich auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Soweit übersehbar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen beziehungsweise für die verbliebenen erkennbaren Risiken angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des Unternehmens werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

37 | Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG 2012	FÄLLIG 2013 – 2016	FÄLLIG ab 2017	GESAMT 31.12.2011
Bestellobligo für				
Sachanlagen	5.126	775	–	5.901
Immaterielle Vermögenswerte	216	43	–	259
Investment Property	0	–	–	0
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	161	–	–	161
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	3.420	128	–	3.548
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	644	1.616	2.193	4.453
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3.943	707	77	4.727

Mio. €	FÄLLIG 2013	FÄLLIG 2014 – 2017	FÄLLIG ab 2018	GESAMT 31.12.2012
Bestellobligo für				
Sachanlagen	6.755	1.170	–	7.925
Immaterielle Vermögenswerte	428	98	–	525
Investment Property	1	–	–	1
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	95	–	–	95
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	2.747	151	284	3.183
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	805	1.996	2.163	4.963
Übrige finanzielle Verpflichtungen	4.121	1.215	76	5.412

Den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Erträge aus Untermietverhältnissen in Höhe von 626 Mio. € (Vorjahr: 680 Mio. €) gegenüber.

Die Übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd. € an die LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, ein Gemeinschaftsunternehmen des Volkswagen Konzerns mit einer Laufzeit bis Dezember 2015. Der Kreditrahmen wurde bisher nicht in Anspruch genommen.

38 | Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das im Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers in Deutschland anzugeben.

Mio. €	2012	2011
Abschlussprüfungsleistungen	12	17
Andere Bestätigungsleistungen	4	3
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	4	10
	20	**31**

39 | Gesamtperiodenaufwand

Mio. €	2012	2011
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	**122.450**	**104.648**
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	24.050	19.360
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.453	4.494
	29.503	**23.854**

40 | Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2012	2011
Leistungslöhner	222.487	196.666
Indirekter Bereich	247.010	203.404
	469.497	**400.070**
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	(6.386)	(4.276)
Auszubildende	14.803	11.706
	484.300	**411.776**
Produzierende chinesische Gemeinschaftsunternehmen	49.169	42.249
	533.469	**454.025**

41 | Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2012 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

42 | Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahe stehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE mit 50,73 % die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE nicht mehr die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken.

Am 1. August 2012 hat die Porsche SE ihren operativen Holdinggeschäftsbetrieb im Wege der Einzelrechtsübertragung in die Volkswagen AG eingebracht. Eine ausführliche Darstellung der Transaktion einschließlich der Behandlung der bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden Optionen auf die ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart befindet sich im Kapitel Konzernkreis – Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften.

Darüber hinaus wirkt sich die Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns aus:

- Die Porsche SE hatte sich bereits gegenüber der Volkswagen AG sowie der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG im Rahmen eines Durchführungsvertrags zur Grundlagenvereinbarung zur Freistellung in Bezug auf Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (einschließlich Zinsen nach § 233a Abgabenordnung) und bestimmten Großschäden verpflichtet. Aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind diese Freistellungen mit Wirkung zum 1. August 2012, soweit im Folgenden nicht anders beschrieben, weggefallen.
- Außerdem hatte die Porsche SE der Volkswagen AG im Rahmen eines Durchführungsvertrages zur Grundlagenvereinbarung verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG gewährt. Diese bezogen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien beziehungsweise Einlagen, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte. Aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind diese Garantien mit Wirkung zum 1. August 2012, soweit im Folgenden nicht anders beschrieben, weggefallen.
- Unverändert stellt die Volkswagen AG die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Holding Stuttgart, welcher seit der Einbringung zum 1. August 2012 100 % beträgt, frei. Im Rahmen der Übertragung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs von der Porsche SE wurde die Porsche Holding Finance plc, Dublin, Irland, in den Volkswagen Konzern eingebracht. Seit dem 1. August 2012 umfasst die Freistellung daher auch Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Porsche Holding Finance plc bezüglich der Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von ingesamt 310 Mio. € abgegeben hat. Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung mit Wirkung ab dem 1. August 2012 zu übernehmen.

- Die Volkswagen AG stand bis zum Zeitpunkt der Einbringung bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Holding Stuttgart oder der Porsche AG für Darlehensverpflichtungen dieser Gesellschaften gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese Verpflichtungen bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätten erfüllt werden können. Infolge der Betriebseinbringung wurden diese Darlehensverpflichtungen auf den Volkswagen Konzern haftungsbefreiend übertragen, sodass hieraus keine Einstandspflichten der Volkswagen AG gegenüber der Porsche SE mehr resultieren können.
- Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.
- Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, etwaige Steuervorteile oder Steuererstattungen der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen für Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 an die Porsche SE auszukehren.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart, hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Der Basispreis beider Optionen betrug 3.883 Mio. € und unterlag bestimmten Anpassungen (siehe Anhangangaben zum Konsolidierungskreis). Im Rahmen der Einbringung wurde die jeweilige Rechtsposition der Porsche SE aus den Put- und Call-Optionen auf die Volkswagen AG übertragen, sodass die Optionen durch Konfusion untergingen.

Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkwagen AG, die Porsche Holding Stuttgart sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Holding Stuttgart war für den Fall der Ausübung der Put- beziehungsweise Call-Option zudem ein Einbehaltmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug

auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart worden. Im Zuge der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind die entsprechenden Vereinbarungen entfallen.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- Die Porsche SE hat der Volkswagen AG im Rahmen der Einbringung verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG und ihrer sonstigen übergehenden Beteiligungen gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien beziehungsweise Einlagen und beziehungsweise oder auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG.
- Des Weiteren gab die Porsche SE im Rahmen der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs Garantien für sonstige übergehende Vermögenswerte und Schulden gegenüber der Volkswagen AG ab. Dabei garantiert die Porsche SE, dass diese bis zum Zeitpunkt des Vollzugs der Einbringung nicht abgetreten und grundsätzlich frei von Rechten Dritter sind.
- Die Haftung der Porsche SE für diese Garantien ist grundsätzlich beschränkt auf die von der Volkswagen AG erbrachte Gegenleistung.
- Die Porsche SE stellt ihre eingebrachten Tochterunternehmen, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Tochterunternehmen von Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei ihr anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuer und sonstigen Kosten freigestellt.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 9. Januar 2013 am 31. Dezember 2012 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise Vorständen von anderen Unternehmen oder sind Gesellschafter anderer Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit nahe stehenden Personen und Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahe stehenden Personen und Unternehmen.

NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2012	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2011	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2012	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2011
Porsche SE	5	1	3	0
Aufsichtsräte	2	1	4	0
Vorstandsmitglieder	0	0	1	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.084	1.207	771	766
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen[1]	14.195	12.699	1.853	1.526
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen[2]	354	335	436	496
Versorgungspläne	2	2	0	0
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	0	3	0	16
Porsche Holding Salzburg, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen[3]	–	744	–	27
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	9	9	2	0

1 Porsche Holding Stuttgart und deren Mehrheitsbeteiligungen bis zum 31. Juli 2012.
2 Suzuki Motor Corporation bis 13. September 2011 und MAN SE bis 9. November 2011.
3 Bis 28. Februar 2011.

Mio. €	FORDERUNGEN AN 31.12.2012	FORDERUNGEN AN 31.12.2011	VERPFLICHTUNGEN GEGENÜBER 31.12.2012	VERPFLICHTUNGEN GEGENÜBER 31.12.2011
Porsche SE	862	0	896	–
Aufsichtsräte	0	0	215	162
Vorstandsmitglieder	0	0	51	63
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	950	652	456	374
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen*	4.958	3.886	1.752	2.330
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	40	65	72	53
Versorgungspläne	1	1	8	–
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	–	–	16	–
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	4	0	0

* Das Vorjahr wurde angepasst.

In der obigen Tabelle sind die von den Gemeinschaftsunternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 3.925 Mio. € (Vorjahr: 1.487 Mio. €) sowie an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 449 Mio. € (Vorjahr: 329 Mio. €) und die im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE geleistete Barleistung in Höhe von 4.495 Mio. € nicht enthalten.

Die empfangenen Lieferungen und Leistungen von der Porsche SE entfallen im Wesentlichen auf eine marktübliche Haftungsvergütung für übernomme Garantien. Die an die Porsche SE erbrachten Lieferungen und Leistungen entfallen im Wesentlichen auf Zinserträge für gewährte Darlehen.

Die Forderungen an die Porsche SE setzen sich aus einem Anspruch auf Zahlung eines Körperschaftsteuererstattungsbetrages und einer Forderung aus einem Darlehensvertrag zusammen. Die Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Festgeldanlagen.

Die Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen enthalten übrige finanzielle Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd. € an die LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, ein Gemeinschaftsunternehmen des Volkswagen Konzerns, mit einer Laufzeit bis Dezember 2015.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten in Höhe von 215 Mio. € (Vorjahr: 162 Mio. €) beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 46.520.000 € (Vorjahr: 61.075.000 €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährte Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2012	2011
Kurzfristig fällige Leistungen	65.134.654	78.005.219
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	4.253.401	4.818.087
	69.388.055	**82.823.306**

Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dieses orientiert sich an den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes und entspricht einer angemessenen Vergütung für die entsprechende Funktion beziehungsweise Tätigkeit im Unternehmen. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder (siehe hierzu Anhangangabe 45). Die genannten Aufwendungen entsprechen nicht der Definition von Vergütungen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach dem Corporate Governance Kodex. Angaben zu den Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstandes finden sich unter Anhangangabe 45.

43 | Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz

PORSCHE

1) Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.

2) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniel Porsche, Österreich
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland),

Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland),

Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

3) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:
– Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
– Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:
– Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

4) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr (indirekter) Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 29. September 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

QATAR

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to the State of Qatar pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

(aa) Qatar Investment Authority, Doha, Qatar;
(bb) Qatar Holding LLC, Doha, Qatar;
(cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg;
(dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands.

(2) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (bb) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

(3) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and behalf of Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, that its direct and indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (cc) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to section 22 (1) sentence 1 no.1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

(a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands;
(b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany.

(2) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Netherlands B.V. are held via the entity as set forth in (1) (b) which is controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amounts to 3 % or more.

(3) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany, that its direct voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 3 %, 5 %, 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date.

LAND NIEDERSACHSEN

Das Land Niedersachsen hat unter dem 9. Januar 2013 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2012 insgesamt 59.022.310 Stammaktien hält. Hiervon werden 440 Stück VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH (HanBG) gehalten.

44 | Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 23. November 2012 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagenag.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 29. November 2012 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2012 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.man.eu dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der Renk AG haben am 14. Dezember 2012 eine Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.renk.biz dauerhaft zugänglich gemacht.

45 | Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2012	2011
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	9.506.343	9.031.491
Erfolgsabhängige Vergütung	47.000.000	61.555.000
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	651.625	380.521
Variable Vergütungsbestandteile	8.125.886	6.995.630
Darlehen an Mitglieder des Aufsichtsrats	25.000	12.500

Die fixen Bezüge des Vorstands enthalten in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften und die Kosten beziehungsweise den geldwerten Vorteil aus der Gewährung von Sachbezügen und Nebenleistungen wie die Überlassung von Dienstwagen und die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf Sachzuwendungen entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils zwei vorangegangenen Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem – vorbehaltlich einer Einführungsphase – eine Betrachtung der jeweils vier vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt.

Am 31. Dezember 2012 betrugen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 103.535.287 € (Vorjahr: 78.627.844 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt. Für Verträge mit Mitgliedern des Vorstands, die ab dem 1. Januar 2010 geschlossen wurden, besteht im Krankheitsfall Anspruch auf eine zwölfmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge. Zuvor abgeschlossene Verträge gewähren eine sechsmonatige Fortzahlung. Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt. Die Hinterbliebenen erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 8.797.230 € (Vorjahr: 8.618.915 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 146.501.307 € (Vorjahr: 109.452.277 €).

An Mitglieder des Vorstands wurden unverzinsliche Vorschüsse in Höhe von 480.000 € (Vorjahr: 480.000 €) gezahlt, die mit der erfolgsabhängigen Vergütung im Folgejahr verrechnet werden. An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 25.000 € (Tilgung 2012: 1.667 €) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 15 Jahre.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts erläutert (siehe Seite 138). Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Bonuskomponenten des LTI.

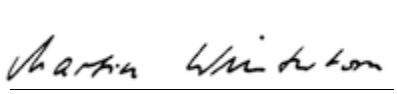
Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich 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 beschrieben sind.

Wolfsburg, 12. Februar 2013

Volkswagen Aktiengesellschaft

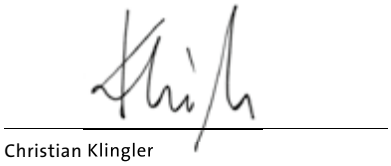
Der Vorstand



Martin Winterkorn

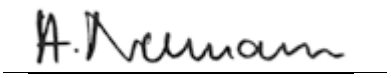
Francisco Javier Garcia Sanz

Jochem Heizmann



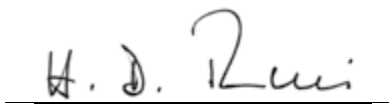
Christian Klingler

Michael Macht



Horst Neumann

Leif Östling



Hans Dieter Pötsch

Rupert Stadler

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 13. Februar 2013 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und zusammengefasstem Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hannover, 13. Februar 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Martin Schröder
Wirtschaftsprüfer

Verbrauchs- und Emissionsangaben

MODELL	LEISTUNG kW (PS)	KRAFTSTOFFVERBRAUCH (l/100 km) innerorts	außerorts	kombiniert	CO_2-EMISSIONEN (g/km) kombiniert
Audi SQ5 3.0 TDI quattro tiptronic, 8-stufig	230 (313)	7,6	6,4	6,8	179
Audi Q5 2.0 TFSI hybrid quattro tiptronic, 8-stufig	180 (245)	6,6	7,1	6,9	159
Audi RS 4 Avant 4.2 FSI quattro S tronic, 7-Gang	331 (450)	14,6	8,5	10,7	249
Audi RS 5 Cabriolet 4.2 FSI quattro S tronic, 7-Gang	331 (450)	14,6	8,5	10,7	249
Audi RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro S tronic, 7-Gang	331 (450)	14,4	8,3	10,5	246
Audi A6 hybrid tiptronic, 8-stufig	180 (245)	6,2	6,2	6,2	145
Audi S6 Avant 4.0 TSFI quattro S tronic, 7-Gang	309 (420)	13,4	7,5	9,7	226
Audi S6 Limousine 4.0 TFSI quattro S tronic, 7-Gang	309 (420)	13,4	7,5	9,6	225
Audi S7 Sportback 4.0 TFSI quattro S tronic, 7-Gang	309 (420)	13,4	7,5	9,6	225
Audi A8 2.0 TFSI hybrid tiptronic, 8-stufig	180 (245)	6,4	6,2	6,3	147
Audi S8 4.0 TFSI quattro tiptronic, 8-stufig	382 (520)	14,4	7,6	10,1	235
Bentley Continental GT	423 (575)	22,4	9,9	14,5	338
Bentley Continental GT V8	373 (507)	15,4	7,7	10,6	246
Bentley Continental GTC	423 (575)	23,0	10,1	14,9	347
Bentley Continental GTC V8	373 (507)	15,8	8,0	10,9	254
Bentley Continental GT Speed	460 (625)	22,4	9,9	14,5	338
Bentley Mulsanne	377 (512)	25,3	11,8	16,9	393
Lamborghini Aventador LP 700-4 Coupé	515 (700)	24,7	10,7	16,0	370
Lamborghini Aventador LP 700-4 Roadster	515 (700)	24,7	10,7	16,0	370
Lamborghini Gallardo LP 560-4 Coupé	412 (560)	20,7	9,6	13,7	325
Lamborghini Gallardo LP 560-4 Spyder	412 (560)	20,8	9,7	13,8	330
Porsche Cayenne S Hybrid	245 (333)	8,7	7,9	8,2	193
Porsche Cayenne S Diesel	281 (382)	10,0	7,3	8,3	218
Porsche Cayenne Turbo S	405 (550)	15,8	8,4	11,5	270
Porsche Panamera GTS	316 (430)	16,1	8,0	10,9	256
Porsche Panamera S Hybrid	245 (333)	8,3	6,4	7,1	167
SEAT Mii Ecofuel Ecomotive (CNG)	50 (68)	5,5 m^3 (3,6 kg)	3,8 m^3 (2,5 kg)	4,4 m^3 (2,9 kg)	79
ŠKODA Citigo CNG Green tec (CNG)	50 (68)	5,5 m^3 (3,6 kg)	3,8 m^3 (2,5 kg)	4,4 m^3 (2,9 kg)	79
Volkswagen Multivan BlueMotion 2.0 TDI	84 (114)	7,6	5,7	6,4	169
Volkswagen eco up! 1.0 EcoFuel (CNG)	50 (68)	5,5 m^3 (3,6 kg)	3,8 m^3 (2,5 kg)	4,4 m^3 (2,9 kg)	79
Volkswagen Golf 1.4 TSI ACT, 6-Gang manuell	103 (140)	5,8	4,2	4,7	109
Volkswagen Golf 1.4 TSI ACT, 7-Gang-DSG	103 (140)	5,8	4,1	4,7	110
Volkswagen Jetta Hybrid 1.4 TSI	110 (150)	4,4	3,9	4,1	95
Volkswagen Polo BlueGT 1.4 TSI (DSG)	103 (140)	5,6	3,9	4,5	105
Volkswagen Polo GTI	132 (180)	7,5	5,1	5,9	139
Volkswagen Touareg Hybrid 3.0 V6 TSI	279 (380)	8,7	7,9	8,2	193

MODELL	KRAFTSTOFF-VERBRAUCH (l/100 km) kombiniert	CO_2-EMISSIONEN (g/km) kombiniert
Audi A1	5,9 – 3,8	139 – 99
Audi A1 Sportback	5,9 – 3,8	139 – 99
Audi A3	6,6 – 3,8	152 – 99
Audi A3 Sportback	5,6 – 3,8	130 – 99
Audi Q3	7,7 – 5,2	179 – 137
Audi TT	9,1 – 5,3	212 – 139
Audi A4	10,7 – 4,3	249 – 112
Audi A4 allroad quattro	7,3 – 5,8	170 – 152
Audi A4 Avant	10,7 – 4,4	249 – 116
Audi A4 Limousine	9,4 – 4,3	190 – 112
Audi A5	10,5 – 4,5	246 – 119
Audi A5 Sportback	8,1 – 4,5	190 – 119
Audi Q5	8,5 – 5,3	199 – 139
Audi A6	9,7 – 4,9	226 – 129
Audi A6 allroad quattro	8,9 – 6,1	206 – 159
Audi S6	9,7 – 9,6	226 – 225
Audi A7	9,6 – 5,1	225 – 135
Audi Q7	10,7 – 7,2	249 – 189
Audi A8	10,1 – 6,0	235 – 147
Audi A8 L	11,9 – 6,4	277 – 149
Audi R8	14,9 – 12,4	349 – 289
Bentley Continental GT	14,5 – 10,6	338 – 246
Bentley Continental GTC	14,9 – 10,9	347 – 254
Lamborghini Gallardo	13,7 – 13,3	325 – 315
Lamborghini Gallardo Spyder	13,8 – 13,6	330 – 327
Porsche 911 Carrera	9,9 – 8,2	234 – 194
Porsche 911 Carrera Cabriolet	10,0 – 8,4	236 – 198
Porsche 911 Carrera 4S Coupé	9,9 – 9,1	234 – 215
Porsche Boxster	8,8 – 7,7	206 – 180
Porsche Boxster S	8,8 – 8,0	206 – 188
Porsche Cayenne	11,5 – 7,2	270 – 189
Porsche Cayman	8,8 – 7,7	206 – 180
Porsche Panamera	11,5 – 6,5	270 – 167
SEAT Alhambra	8,5 – 5,5	198 – 143
SEAT Altea	8,4 – 4,5	197 – 119
SEAT Exeo	7,7 – 4,5	179 – 117
SEAT Ibiza	5,9 – 3,3	139 – 87
SEAT Leon	5,2 – 3,8	120 – 99
SEAT Leon FR	5,9 – 4,1	137 – 106
SEAT Mii	4,7 – 4,1	108 – 95
SEAT Toledo	5,9 – 3,9	137 – 104

MODELL	KRAFTSTOFF-VERBRAUCH (l/100 km) kombiniert	CO_2-EMISSIONEN (g/km) kombiniert
ŠKODA Citigo	4,7 – 4,1	108 – 96
ŠKODA Fabia	6,2 – 3,4	148 – 89
ŠKODA Octavia	7,8 – 3,8	182 – 99
ŠKODA Octavia Combi	7,8 – 4,1	182 – 107
ŠKODA Octavia Limousine	7,7 – 3,8	180 – 99
ŠKODA Rapid	6,1 – 3,9	137 – 104
ŠKODA Roomster/Praktik	6,4 – 4,2	149 – 109
ŠKODA Superb	10,1 – 4,4	235 – 114
ŠKODA Yeti	8,0 – 4,6	189 – 119
Volkswagen Caddy	6,8 – 5,1	174 – 134
Volkswagen California	10,5 – 7,0	245 – 184
Volkswagen Multivan/Caravelle	10,5 – 6,4	245 – 169
Volkswagen Beetle	7,6 – 4,3	176 – 113
Volkswagen Beetle Cabriolet	7,8 – 4,5	180 – 118
Volkswagen CC	9,2 – 4,6	213 – 120
Volkswagen Eos	7,5 – 4,8	174 – 125
Volkswagen Golf	5,2 – 3,8	122 – 99
Volkswagen Golf Cabriolet	8,2 – 4,4	190 – 117
Volkswagen Golf Plus	6,5 – 4,3	153 – 114
Volkswagen Golf Variant	6,4 – 4,2	149 – 109
Volkswagen Jetta	7,7 – 4,1	178 – 95
Volkswagen Passat	9,3 – 4,1	215 – 109
Volkswagen Passat Alltrack	8,6 – 5,2	199 – 135
Volkswagen Passat 1.4 TSI EcoFuel (CNG)	6,7 – 6,6 m^3 (4,3 kg)	119 – 117
Volkswagen Passat 1.4 TSI EcoFuel (Benzin)	6,9 – 6,8	161 – 157
Volkswagen Phaeton	12,5 – 8,5	290 – 224
Volkswagen Polo	7,5 – 3,3	174 – 87
Volkswagen Polo BlueMotion	3,4 – 3,3	89 – 87
Volkswagen Scirocco	8,1 – 4,5	189 – 118
Volkswagen Sharan	8,4 – 5,5	196 – 143
Volkswagen Tiguan	8,6 – 5,3	199 – 139
Volkswagen Touareg	9,9 – 7,0	236 – 184
Volkswagen Touran	7,2 – 4,5	168 – 119
Volkswagen Touran 1.4 TSI EcoFuel (CNG)	7,6 – 7,0 m^3 (5,0 – 4,6 kg)	136 – 125
Volkswagen up!	4,7 – 4,1	108 – 95

Glossar

AUSGEWÄHLTE BEGRIFFE AUF EINEN BLICK

ASEAN
Association of South East Asian Nations. Eine seit dem 8. August 1967 bestehende internationale Organisation südostasiatischer Staaten mit politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zielen.

Berufsfamilien
Zum Beispiel Elektronik, Logistik, Marketing oder Finanzen. Mit der Förderung der Qualifizierung in den Berufsfamilien wird nach und nach eine neue Lehr- und Lernkultur etabliert. Die Fachexperten werden aktiv in die Vermittlung des Fachwissens eingebunden, indem sie ihr Können und Wissen an ihre Kollegen weitergeben.

Compressed Natural Gas (CNG)
Aufgrund des geringen Kohlenstoffanteils und des hohen Energiegehalts entsteht bei der Verbrennung dieses komprimierten Erdgases circa 25 % weniger CO_2 als bei der Verbrennung von Benzin.

Completely Knocked Down (CKD)
Fertigungsart in der Fahrzeugproduktion, bei der für den Export in einzelne Länder nicht komplette Fahrzeuge, sondern Bausätze gefertigt werden.

Compliance
Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie ethischer Grundsätze.

Corporate Governance
Im internationalen Sprachgebrauch Bezeichnung für die verantwortungsvolle, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle.

Doppelkupplungsgetriebe (DSG)
Getriebe, das aus zwei Teilgetrieben mit jeweils einer Kupplung besteht und so die Agilität, den Fahrspaß und den geringen Verbrauch eines Handschaltgetriebes mit dem Komfort eines Automatikgetriebes vereint.

Drehscheibenkonzept
Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

Financial-Hedge-Instrumente
Sicherungsgeschäfte im Risikomanagement zur Absicherung von zum Beispiel Zins- und Wechselkursrisiken.

Hedge Accounting
Abbildung von Sicherungsbeziehungen in der Bilanz mit dem Ziel einer wirtschaftlichen und bilanziellen Kompensation der gegenläufigen Effekte aus Grund- und Sicherungsgeschäften innerhalb der gleichen Periode.

Hybridantrieb
Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP)
KVP zielt auf eine stetige, an den Unternehmenszielen ausgerichtete Optimierung von Produkt-, Prozess- und Servicequalität ab. Durch die konsequente Einbeziehung der Fähigkeiten und des Erfahrungswissens aller Mitarbeiter werden schrittweise und dauerhaft Ineffizienzen beseitigt und die Arbeitsmethoden optimiert.

Modularer Längsbaukasten (MLB)
Die Anwendung der Modulstrategie in Fahrzeugplattformen, bei denen der Triebstrang längs zur Fahrtrichtung eingebaut wird. Durch die modulare Anordnung aller Komponenten werden maximale Synergien zwischen den Fahrzeugfamilien erzielt.

Modularer Querbaukasten (MQB)
Ausweitung der Modulstrategie auf die Fahrzeugarchitektur für Fahrzeuge mit Anordnung des Motors in Fahrzeugquerrichtung. Durch die modulare Betrachtung werden hohe Synergien zwischen den Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und ŠKODA erzielt.

Penetrationsrate für Finanzdienstleistungen
Anteil des Leasing-Finanzierungsgeschäfts im Verhältnis zum gesamten Absatz.

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

Rating
Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Rekuperation
Rückgewinnung der kinetischen Energie durch den Einsatz einer E-Maschine als Generator, die sich zum Beispiel im Triebstrang befindet.

Werttreiber
Faktoren und Größen, die Ergebnis und Wert eines Unternehmens bestimmen. Die Effizienz der Werttreiber eines Unternehmens kann mit Hilfe finanzieller und nicht finanzieller Leistungsindikatoren gemessen werden.

Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung die maskuline grammatische Form verwenden.

Stichwortverzeichnis

A

Absatz 105, 164, 190
Aktie
- Kennung, Indizes, Handelsplätze 171
- Kursentwicklung 167
Aktionärsstruktur 168
Auftragslage 120, 122, 163
Auslieferungen 159
Aussichten 246

B

Belegschaft, Altersstruktur 215
Beschaffung 200, 229
Beschaffungsvolumen 190, 202
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze 270
Bilanzstruktur 181

C

Cash-flow 177
Corporate Governance 18, 131, 349
CO_2-Emissionen 195, 196, 221

D

Devisenkursentwicklung 154
Dividendenpolitik, Rendite 168
Dividendenvorschlag 189, 309

E

Energieverbrauch 221
Entsprechenserklärung 18, 131
Ergebnis
- je Aktie 168, 292
- Marken und Geschäftsfelder 104
- Märkte 104

F

Finanzielle Situation 177
Forschung und Entwicklung 190, 195, 229
Frischwasserverbrauch 221

G

Gesamtaussage 165, 184, 236, 245
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung 153, 228, 237
Global Compact 193

H

Hauptversammlung 144, 169

I

IFRS, Neue bzw. geänderte 257
Informationstechnologie 218
Investitionsplanung 243

K

Konsolidierungsgrundsätze 268
Konzernstruktur 104, 143

L

Lagerbestände 164
Lieferantenbeziehungen 201

M

Marktanteile 161
Mitarbeiter 211, 230
Mitarbeiterzahl 164, 190
Modelle 157, 160, 240

N

Nachfrage 154, 230, 238
Nachhaltigkeit 192
Nachtragsbericht 236
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren 192

O

Operatives Ergebnis 105, 175
Organe 147

P

Pflichtwandelanleihe 169, 172
Produktion 204, 229
Produktionsstandorte, Fahrzeuge 205
Produktionszahlen 107, 109, 111, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 164, 190

Q

Qualitätssicherung 210, 230

R

Ratings 173, 235
Rechtsfälle 233
Refinanzierung 172
Risikomanagement 136, 226

S

Segmentberichterstattung 281

U

Umsatzanteile nach Märkten 176
Umsatzerlöse
- Marken und Geschäftsfelder 104
- Märkte 104, 284
Umweltschutz 190, 218

V

Vergütungsbericht 137, 350
Vertrieb 208, 230

W

Währungsrisiko 234
Wertorientierte Steuerung 186, 244
Wertschöpfung 184
Wirtschaftswachstum 155

Z

Zahlungsmittelbestand 177

Tabellenverzeichnis

A

Abschlussprüferhonorar 336
Aktie, Kennzahlen 170
Audi (Marke) 108-109
Auslieferungen
- Lkw und Busse 162
- Märkte U4
- Pkw und leichte Nutzfahrzeuge 161
- Volkswagen Konzern 159

B

Belegschaft
- Frauenanteile Deutschland 214
- Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter 336
- Leistungen an die 189
- Personalkennzahlen 217
Bentley (Marke) 114-115
Beschaffungsvolumen 202
Bilanz
- At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen 301-302
- Eigenkapital 254-255, 308-309
- Ertragsteueransprüche 306
- Ertragsteuerverpflichtungen 311
- Finanzschulden 309
- Forderungen aus Finanzdienstleistungen 303-304
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 306
- IFRS 7, Erläuterungen 316-322
- Immaterielle Vermögenswerte 295-297
- Konzernbereiche 180
- Lkw und Busse, Power Engineering 182
- Pkw und leichte Nutzfahrzeuge 182
- Rückstellungen 312-315
- Sachanlagen 297-299
- Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten 310-311
- Sonstige finanzielle Vermögenswerte 304-305
- Sonstige Forderungen 305
- Sonstige Verbindlichkeiten 311
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 316
- Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien 299-300
- Volkswagen AG 188
- Volkswagen Konzern 253
- Vorräte 306
- Zahlungsmittel 307

C

China, Volkswagen Konzern in 124-125

E

Eigenkapitalentwicklung 254-255
Ergebnis je Aktie 292

F

Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente 324-332
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen 183
Forschungs- und Entwicklungskosten 199
Fünf-Jahres-Übersicht 185

G

Geld- und Kapitalmarktprogramme 173
Gesamtergebnisrechnung 251-252
Gesamtperiodenaufwand 336
Gewinn- und Verlustrechnung
- At Equity bewertete Anteile 287
- Finanzierungsaufwendungen 287
- IFRS 7, Erläuterungen 293-294
- Konzernbereiche 175
- Lkw und Busse, Power Engineering 177
- Pkw und leichte Nutzfahrzeuge 176
- Sonstige betriebliche Aufwendungen 286
- Sonstige betriebliche Erträge 286
- Steuern vom Einkommen und vom Ertrag 288-291
- Übriges Finanzergebnis 288
- Umsatzerlöse 285
- Volkswagen AG 188
- Volkswagen Konzern 250
Gewinnverwendungsvorschlag 189

H

Haftungsverhältnisse 333

K

Kapitalflussrechnung
- Konzernbereiche 178
- Lkw und Busse, Power Engineering 179
- Pkw und leichte Nutzfahrzeuge 179
- Volkswagen Konzern 256, 323
Kapitalmanagement 333
Konzernkreis 259-268

M

MAN (Marke) 122-123

N

Nahe stehende Personen 340-341

P

Porsche (Marke) 116-117

S

Scania (Marke) 120-121
SEAT (Marke) 112-113
Segmentberichterstattung 174, 282-284
ŠKODA (Marke) 110-111
Soll-Ist-Vergleich 165
Sonstige finanzielle Verpflichtungen 335

U

Umweltschutz, Ausgaben 190

V

Verbrauchs- und Emissionsangaben 354-356
Vergütungen
- Aufsichtsrat 142, 350
- Vorstand 138, 141, 350
Volkswagen Finanzdienstleistungen 126-128
Volkswagen Nutzfahrzeuge (Marke) 118-119
Volkswagen Pkw (Marke) 106-107

W

Währungsumrechnung 269
Wertbeitrag
- Kapitalkostensatz 186, 271
- Konzernbereich Automobile 187
Wertschöpfung 184
Wesentliche Zahlen U3
- Marken und Geschäftsfelder 105
- Märkte 105

Impressum

HERAUSGEBER
Volkswagen AG
Finanzpublizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-0
Fax + 49 (0) 5361 9-28282

Volkswagen AG
Konzernkommunikation
Brieffach 1970
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-0
Fax + 49 (0) 5361 9-28282

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor.
Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/ir

INVESTOR RELATIONS
Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-86622 IR Hotline
Fax + 49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

Volkswagen AG
Investor Relations
17C Curzon Street
London W1J 5HU
Großbritannien
Telefon + 44 20 7290 7820

Volkswagen Group China
No. 3A, Xi Liu Jie, Sanlitun Road
Chaoyang District
Beijing 100027
China
Telefon + 86 10 6531 3000

Volkswagen Group of America, Inc.
Investor Relations Liaison Office
(Fragen betreffend American Depositary Receipts)
2200 Ferdinand Porsche Drive
Herndon, Virginia 20171
USA
Telefon + 1 703 364 7000

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION
3st kommunikation, Mainz

REDAKTIONSKONZEPT | -KOORDINATION MAGAZINTEIL
Johannes Winterhagen, Tina Rumpelt

LEKTORAT
Textpertise Heike Virchow, Gießen

FINANZTEIL
Inhouse produziert mit FIRE.sys

FOTOGRAFIE | ILLUSTRATION | BILDNACHWEIS
Jorge Ferrari (S. 2–3, 88)
Getty Images (S. 43)
Kai-Uwe Knoth (S. 2, 10–11, 72–75)
Andreas Mader (S. 2–3, 6–9, 40–41, 43–44, 76, 79–83, 85, 90–94)
Andreas Mühe (S. 46, 70, 98)
Hartmut Nägele (S. 2–3, 4–5, 22, 24–25, 28–29, 48–52, 54–57, 66–69)
Rüdiger Nehmzow (S. 58–60)
Marcus Pietrek (S. 2, 30–32, 35, 37)
Shams Power Company (S. 86–87)
Peter Vann (S. 64–65)
Helene Weimann / 3st kommunikation (S. 38–39, 96–97)
Volkswagen AG

DRUCK
Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

PAPIER
Algro Design Duo, Deutsche Papier
Druckfein neu, Römerturm
Heaven 42, Papierfabrik Scheufelen

MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C011291
FSC
www.fsc.org

klimaneutral
natureOffice.com | DE-149-488532
gedruckt

ISSN 358.809.541.00
Printed in Germany

Termine 2013

MESSEN

7. – 17. MÄRZ
Internationaler Automobilsalon, Genf

28. MÄRZ – 7. APRIL
New York International Auto Show, New York

8. – 12. APRIL
Hannover Messe, Hannover

23. – 29. APRIL
Auto Shanghai, Shanghai

11. – 19. MAI
Salón Internacional del Automóvil, Barcelona

12. – 22. SEPTEMBER
Internationale Automobilausstellung, Frankfurt

21. – 30. NOVEMBER
Los Angeles Auto Show, Los Angeles

23. NOVEMBER – 1. DEZEMBER
Tokyo Motor Show, Tokio

7. – 15. DEZEMBER
Motor Show Bologna, Bologna

FINANZKALENDER

14. MÄRZ
Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

25. APRIL
Hauptversammlung der Volkswagen AG (Messegelände Hannover)

29. APRIL
Zwischenbericht Januar–März

31. JULI
Halbjahresfinanzbericht

31. OKTOBER
Zwischenbericht Januar–September

Chronik 2012

Januar

06.01. Volkswagen baut neues Werk im südchinesischen Ningbo
Der Volkswagen Konzern erweitert seine Produktionskapazitäten in China und unterzeichnet die Verträge für den Bau eines neuen Werks in Ningbo. Es soll bis 2014 fertiggestellt sein und jährlich circa 300.000 Fahrzeuge produzieren.

09.01. North American International Auto Show
Die Marke Volkswagen Pkw startet in Detroit mit den Weltpremieren des Jetta Hybrid und der Studie E-Bugster ins neue Autojahr. Bentley enthüllt die beiden Modelle Continental GT und Continental GTC.

11.01. What Car? Awards 2012
Der Volkswagen Konzern gewinnt mit Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Audi und SEAT in sieben der 13 Kategorien des britischen Branchenpreises. Der City-Spezialist up! wird von der Expertenjury als „Car of the Year" ausgezeichnet und damit zum Gesamtsieger gekürt.

19.01. Gelber Engel 2012
Volkswagen ist auch 2012 unter den Preisträgern der renommierten ADAC-Auszeichnung und erhält Preise in den Kategorien „Auto", „Innovation und Umwelt", „Auto der Zukunft" und „Qualität".

26.01. Die besten Autos 2012
Bei der Leserwahl der Fachzeitschrift „auto motor und sport" ist der Volkswagen Konzern mit zahlreichen Erstplatzierungen das erfolgreichste Unternehmen. Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und ŠKODA belegen die Spitzenplätze.

Februar

21.02. iF product design award in Gold für den up!
Der up! ist auch in Sachen Design ein Trendsetter: Sein innovatives Äußeres wird mit dem begehrten „iF product design award 2012" in Gold ausgezeichnet.

März

02.03. Leserwahl „Die besten Marken in allen Klassen"
Die Zeitschrift „AUTO BILD" hat die Leserwahl „Die besten Marken in allen Klassen" als neues Trendbarometer ins Leben gerufen. Der Volkswagen Konzern gewinnt 23 Auszeichnungen.

06.03. Internationaler Automobilsalon, Genf
In Genf präsentiert der Volkswagen Konzern zahlreiche neue Modelle und Studien. Zudem gibt der Konzern dort den Startschuss für einen grundlegenden ökologischen Umbau, mit dem Ziel, Volkswagen auch in ökologischer Hinsicht zum führenden Automobilhersteller zu machen.

23.03. Produktionsjubiläum in Wolfsburg
Im Werk Wolfsburg läuft das 40-millionste Fahrzeug vom Band, ein Golf TSI BlueMotion.

28.03. Doppelsieg bei der „AUTO BILD Allrad"-Leserwahl
Über 120.000 Leser von „AUTO BILD Allrad" stimmen über ihre Favoriten ab. Gleich zwei Volkswagen Modelle werden mit dem Titel „Allradauto des Jahres 2012" bedacht: der Passat Alltrack und der Touareg Hybrid.

April

05.04. Der up! ist „World Car of the Year 2012"
Die begehrte Auszeichnung erhält der up! im Rahmen der New York International Auto Show.

23.04. Volkswagen Konzern plant Ausbau seines Engagements in China
In Anwesenheit des chinesischen Premierministers Wen Jiabao und Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel unterzeichnet Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Aktiengesellschaft, mit Vertretern des chinesischen Partners SAIC Motor Corporation einen Vertrag zur Errichtung eines neuen Werks im westchinesischen Urumqi.

Mai

31.05. Volkswagen und IG Metall schließen Tarifrunde erfolgreich ab
Volkswagen und die IG Metall schließen die Verhandlungen über den Haustarif erfolgreich ab. Zum 1. Juni 2012 steigt die Grundvergütung um 4,3 %.

Juni

02.06. Volkswagen Konzern nimmt umfassende strukturelle und personelle Neuaufstellung vor
Mit einer umfassenden strukturellen und personellen Neuaufstellung stellt sich der Volkswagen Konzern den gestiegenen Anforderungen vor dem Hintergrund des starken Wachstums der vergangenen Jahre und gibt seiner Strategie 2018 zusätzliche Schubkraft.

06.06. Volkswagen Konzern erhöht Stimmrechtsanteil an MAN
Mit Wirkung zum 6. Juni 2012 hat Volkswagen seinen Stimmrechtsanteil an der MAN SE auf 75,03 % erhöht und damit die Allianz aus MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge gestärkt.

13.06. International Engine of the Year Award 2012
Der 1.4 TSI-Motor von Volkswagen gewinnt zum siebten Mal in Folge den „International Engine of the Year Award" in der Kategorie 1,0 bis 1,4 Liter Hubraum.

28.06. 50 Millionen Motoren aus dem Werk Salzgitter
Im Volkswagen Werk Salzgitter läuft der 50-millionste Motor vom Band.

Juli

04.07. Firmenauto des Jahres 2012
Bei der Wahl zum „Firmenauto des Jahres 2012“ belegen Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi, SEAT und ŠKODA insgesamt fünf erste Plätze.

26.07. Volkswagen eröffnet neues Werk in China
Der Volkswagen Konzern eröffnet ein neues Fahrzeugwerk im ostchinesischen Yizheng. Die Fertigungsstätte des Joint Ventures Shanghai-Volkswagen verfügt über eine jährliche Produktionskapazität von rund 300.000 Fahrzeugen.

August

01.08. Volkswagen und Porsche schaffen Integrierten Automobilkonzern
Die Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns von Volkswagen und Porsche wird zum 1. August abgeschlossen. Die beschleunigte Integration der Porsche AG in den Volkswagen Konzern ermöglicht es, schneller als geplant umfassende Synergien zu heben. Porsche behält dabei unter dem Dach des Volkswagen Konzerns seine ureigene Identität und operative Eigenständigkeit.

31.08. Volkswagen Konzern baut neues Getriebewerk in China
In der chinesischen Stadt Tianjin wird der Grundstein für ein neues Getriebewerk gelegt. Damit erweitert der Volkswagen Konzern sein Produktionsnetzwerk in China um einen weiteren Standort.

September

03.09. Ausbildungsrekord bei Volkswagen in Deutschland
1.708 Jugendliche – so viele wie noch nie zuvor – beginnen ihre Berufsausbildung oder starten ins Duale Studium.

04.09. Weltpremiere des neuen Golf in Berlin
Die Marke Volkswagen Pkw präsentiert den neuen Golf erstmals der Öffentlichkeit. Rund 1.000 geladene Gäste erleben die Weltpremiere der siebten Generation des Fahrzeugklassikers.

20.09. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover
Die weltgrößte Leistungsshow der Nutzfahrzeugbranche steht im Zeichen effizienter und umweltfreundlicher Transportlösungen. Der Volkswagen Konzern ist mit den Marken Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN vertreten.

27.09. Mondial de l’Automobile in Paris
Der Volkswagen Konzern präsentiert auf dem Pariser Automobilsalon zahlreiche neue Modelle und Studien. Mit dem neuen Golf setzt die Marke Volkswagen Pkw das Highlight.

Oktober

22.10. São Paulo International Motor Show
In Brasilien präsentiert Volkswagen auf der São Paulo International Motor Show 2012 in einer Weltpremiere die Studie eines neu entwickelten SUV im kompakten Format: den Taigun.

November

20.11. Auto Trophy 2012
Der Volkswagen Konzern erweist sich als großer Sieger bei der Verleihung der Auto Trophy 2012. Gleich 14 Modelle werden von den Lesern der „Auto Zeitung“ zu den besten Autos ihrer Klasse gewählt.

Dezember

11.12. Volkswagen Konzern legt Grundstein für neues Motorenwerk in Russland
Ab 2015 wird der Konzern seine Fahrzeugfertigung in Kaluga sowie die Auftragsfertigung im GAZ-Werk in Nizhny Novgorod mit modernsten Motoren aus lokaler Fertigung beliefern.

27.12. eco up! und Passat TSI EcoFuel gewinnen Ökoranking
AUTO TEST und ÖKOTREND küren den eco up! und den Passat 1.4 TSI EcoFuel von Volkswagen zu den umweltfreundlichsten Autos.