

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

行驶多样, 感受百变



Ce

ëm.



Vielfalt erfahren.



Experience D[r]iversity.

sit mnohotvárnost.



多彩



विभिन्नता चलाएं



GESCHÄFTSBERICHT 2011

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Automobilhersteller weltweit und größter Automobilproduzent Europas. Mit zehn faszinierenden Marken bieten wir Mobilität in jeder Größenklasse, für alle Ansprüche, rund um den Globus. Vielfalt ist unsere große Stärke und treibt uns weiter voran.



Audi



SEAT



ŠKODA



BENTLEY



Nutzfahrzeuge



VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2011	2010	%
Mengendaten¹			
Absatz (Automobile)	8.361.294	7.278.440	+ 14,9
Produktion (Automobile)	8.494.280	7.357.505	+ 15,5
Belegschaft am 31.12.	501.956	399.381	+ 25,7
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €			
Umsatzerlöse	159.337	126.875	+ 25,6
Operatives Ergebnis	11.271	7.141	+ 57,8
Ergebnis vor Steuern	18.926	8.994	x
Ergebnis nach Steuern	15.799	7.226	x
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	15.409	6.835	x
Cash-flow laufendes Geschäft	8.500	11.455	- 25,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	16.002	9.278	+ 72,5
Konzernbereich Automobile ²			
EBITDA ³	17.815	13.940	+ 27,8
Cash-flow laufendes Geschäft	17.109	13.930	+ 22,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ⁴	15.998	9.095	+ 75,9
davon: Sachinvestitionen	7.929	5.656	+ 40,2
in % der Umsatzerlöse	5,6	5,0	
Entwicklungskosten (aktiviert)	1.666	1.667	- 0,0
in % der Umsatzerlöse	1,2	1,5	
Netto-Cash-flow	1.112	4.835	- 77,0
Netto-Liquidität am 31.12.	16.951	18.639	- 9,1
Renditen in %	2011	2010	
Umsatzrendite vor Steuern	11,9	7,1	
Kapitalrendite nach Steuern (Automobilbereich)	17,7	13,5	
Eigenkapitalrendite vor Steuern (Finanzdienstleistungsbereich) ⁵	14,0	12,9	

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: 9.371 (7.034) Mio. €.

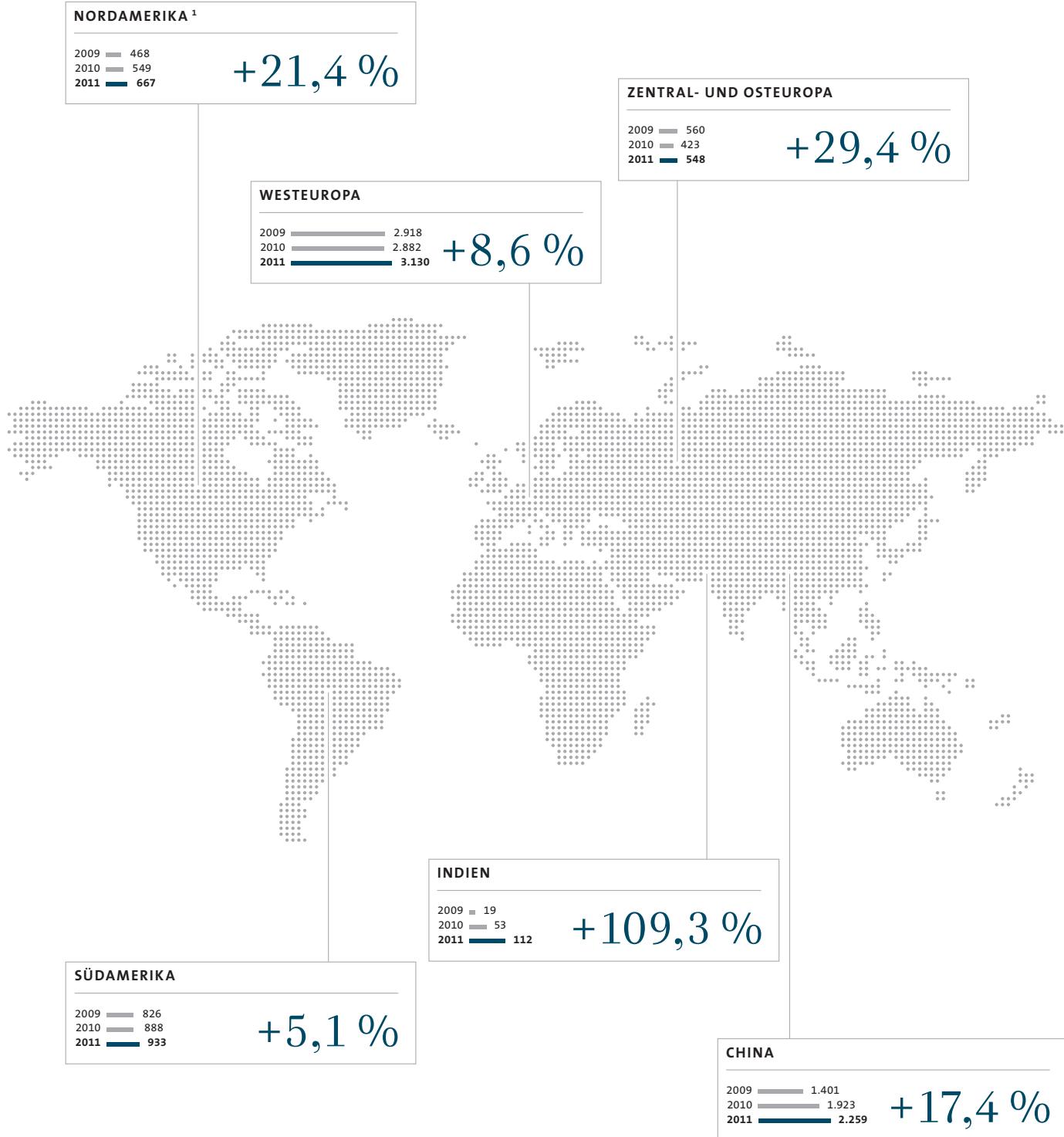
5 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

VOLKSWAGEN AG

	2011	2010	%
Mengendaten			
Absatz (Automobile)	2.661.327	2.309.648	+ 15,2
Produktion (Automobile)	1.215.058	1.100.186	+ 10,4
Belegschaft am 31.12.	97.691	94.787	+ 3,1
Finanzdaten nach HGB in Mio. €			
Umsatzerlöse	67.178	57.243	+ 17,4
Jahresüberschuss	3.418	1.550	x
Dividende (€)			
je Stammaktie	3,00	2,20	
je Vorzugsaktie	3,06	2,26	

Individuelle Mobilität weltweit

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



1 Gesamtmarkt enthält Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Vielfalt erfahren.

STRATEGIE.

- 14 Bericht des Aufsichtsrats
- 20 Brief an unsere Aktionäre
- 22 Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

VIELFALT ERFAHREN. INDIVIDUALITÄT.

26 Technikstunde.

Prof. Dr. Martin Winterkorn wirft gemeinsam mit Schülern einen Blick in die Zukunft der Mobilität.

32 Chattanooga Choo Choo.

Im US-Bundesstaat Tennessee fertigt Volkswagen den Passat – in einer der umweltfreundlichsten Automobilfabriken weltweit.

40 Autofahren 3.0.

Die automobile Vernetzung hat längst begonnen. Wohin führt sie? Zukunftsforschung bei Audi.

46 Lebenslinien.

Seit 20 Jahren gehört ŠKODA zum Volkswagen Konzern. Vier Menschen in Mladá Boleslav blicken zurück und voraus.

50 ESSAY. Bildende Kunst.

Glenn D. Lowry, Direktor des Museum of Modern Art in New York, über die bildende Kraft der Kunst.

52 e-Post.

CO₂-freie Fahrt bei der Post. Beim Flottentest bewies der Caddy Blue-e-Motion Durchhaltevermögen.

56 Maximale Verdichtung.

In China studiert Volkswagen die Zukunft des Verkehrs – eines von vielen Projekten der Konzernforschung.

62 Blind Date.

Drei Porsche Fahrer beim ersten Zusammentreffen mit ihrem neuen 911.

68 Kraft-Macher.

MAN steht für Vielfalt und ist das jüngste Mitglied im Volkswagen Konzern. Ein Porträt in wenigen Worten.

72 Tradition und Moderne.

Das Emirat Qatar und die britische Traditionsmarke Bentley vereint mehr als vermutet.

78 ESSAY. Silberne Zeiten.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Jörg Bullinger, Präsident der Fraunhofer-Gesellschaft, über die Arbeitswelt im demografischen Wandel.

80 Mittendrin.

Volkswagen Financial Services geht in Indien an den Start und stärkt so den Konzern in diesem Wachstumsmarkt.

84 Feinste Rezepturen.

Ein Sternekoch unterwegs im Lamborghini Gallardo Superleggera. Zwei Italiener, ein Rezept: nur das Beste.

88 Willkommen SEAT!

SEAT debütiert in China. Wie man eine Automobilmarke im Reich der Mitte etabliert.

92 Im Grenzbereich.

Das Außergewöhnliche ist die Tugend von Bugatti, kompromisslose Leistung die Maxime.

94 Ecolution.

Green Transport: Scania unterstützt das wachsende Umweltbewusstsein der Transportbranche mit neuen Dienstleistungen.

98 ESSAY. Stadt mit Zukunft.

Gilberto Kassab, Bürgermeister von São Paulo, über Mobilität in Megacitys – heute und morgen.

100 up! town girl.

Mit dem up! unterwegs in Rom. Ein perfektes Revier für das neue Volkswagen Stadtauto.



Erleben Sie den Volkswagen Geschäftsbericht in einer neuen Dimension! Unter dem Motto „Vielfalt erfahren“ präsentiert sich der Volkswagen AG Geschäftsbericht erstmalig als iPad App. Spannende Artikel, Filme, Sounds und Animationen führen Sie in die vielfältige Welt des Volkswagen Konzerns.

Zahlen und Fakten 2011.

KONZERNBEREICHE

- 110 Marken und Geschäftsfelder
- 112 Volkswagen Pkw
- 114 Audi
- 116 ŠKODA
- 118 SEAT
- 120 Bentley
- 122 Volkswagen Nutzfahrzeuge
- 124 Scania
- 126 MAN
- 128 Volkswagen Konzern in China
- 130 Volkswagen Finanzdienstleistungen

CORPORATE GOVERNANCE

- 135 Corporate Governance Bericht
(Teil des Lageberichts)
- 139 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
- 220 Risikobericht
- 229 Prognosebericht

KONZERNABSCHLUSS

- 242 Gewinn- und Verlustrechnung
- 243 Gesamtergebnisrechnung
- 245 Bilanz
- 246 Eigenkapitalentwicklung
- 248 Kapitalflussrechnung
- 250 Anhang
- 353 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 354 Bestätigungsvermerk

WEITERE INFORMATIONEN

- 356 Verbrauchs- und Emissionsangaben
- 359 Glossar
- 360 Stichwortverzeichnis
- 361 Tabellenverzeichnis
- 362 Impressum

Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 12. März 2012 erschienen.





Menschen wollen mobil sein und neue Erfahrungen machen. Mit der ganzen Vielfalt unserer Fahrzeuge und Technologien können unsere Kunden die Welt auch morgen entdecken.

Neugierde.

S. 26 TECHNIKSTUNDE. > Martin Winterkorn im Dialog mit Schülern

S. 40 AUTOFAHREN 3.0. > Das Auto geht online

S. 232 PROGNOSERICHT > Mobilitätsforschung, neue Modelle, geplante Produktmaßnahmen

Wir bauen unsere globale Präsenz weiter aus, um noch näher bei den Kunden zu sein. Denn die Menschen weltweit sind genauso vielfältig wie ihre Wünsche und Träume.

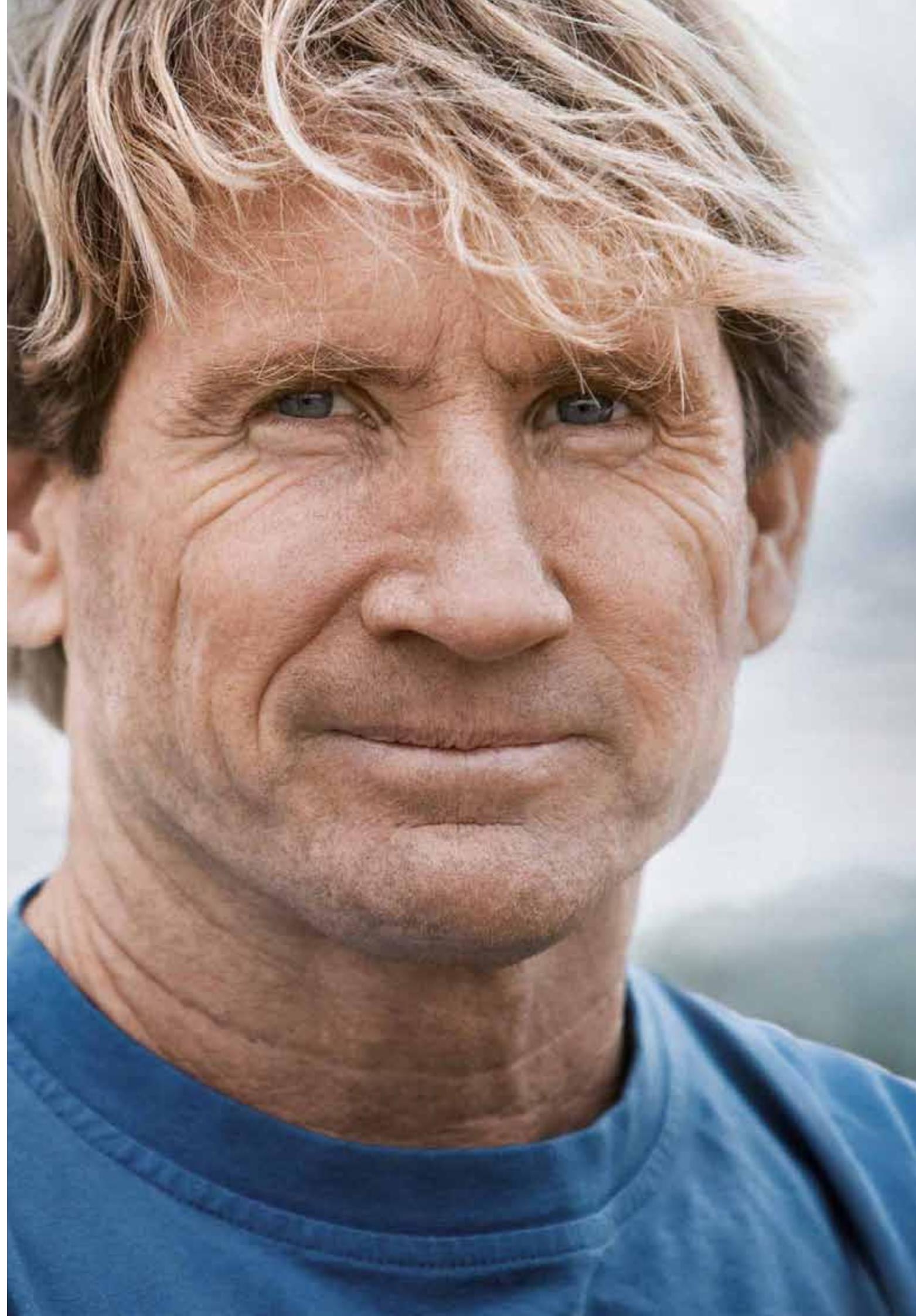
Präsenz.

S. 80 MITTENDRIN > Automobile Finanzdienstleistung in Indien

S. 88 WILLKOMMEN SEAT! > SEAT auf dem Weg nach China

S. 233 PROGNOSEBERICHT > Marktchancen







Emotionales Design, zukunftsweisende Technik und Effizienz – dafür stehen unsere Fahrzeuge, vom Kleinstwagen bis zum schweren Truck. Das Ergebnis: Vielfalt, die begeistert.

Begeisterung.

S. 62 BLIND DATE. > Der neue Porsche 911 stellt sich vor

S. 94 ECOLUTION. > Wie Scania Ökologie und Ökonomie verbindet

S. 214 ff. WERTSTEIGERNDEN FAKTOREN > Antriebs- und Kraftstoffstrategie

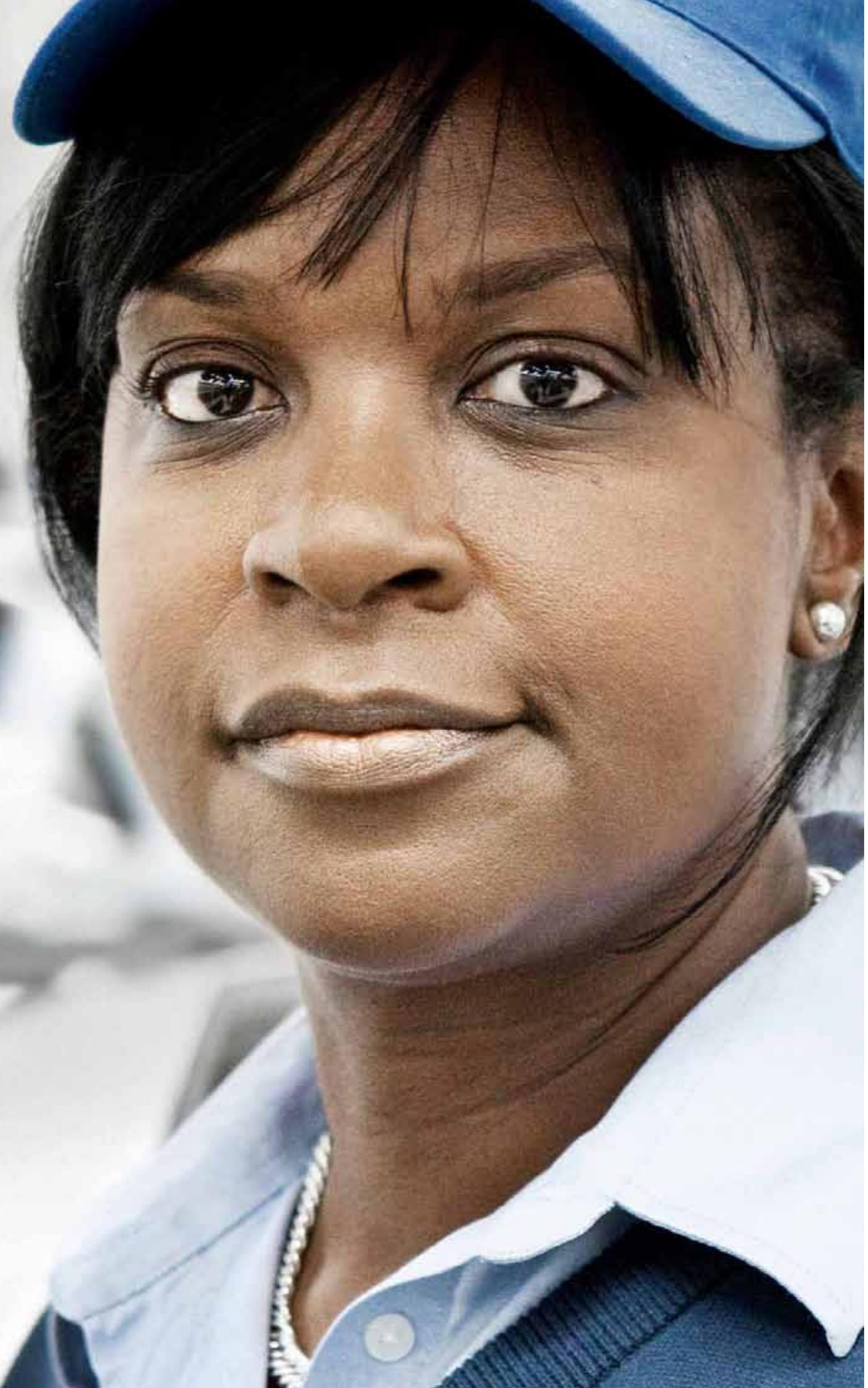
Als einer der größten Mobilitätskonzerne der Welt übernehmen wir Verantwortung. Für Kunden und Mitarbeiter. Für Standorte und Gesellschaft. Und für die Umwelt.

Engagement.

S. 32 CHATTANOOGA CHOO CHOO. > Volkswagen goes USA: das Werk in Chattanooga

S. 52 E-POST. > Der Caddy Blue-e-Motion im Praxistest

S. 205 ff. WERTSTEIGERNDE FAKTOREN > Mitarbeiter, Umwelt, Corporate Social Responsibility



„Mit unserem Streben nach Innovation,
Perfektion und verantwortungsvollem Handeln
wollen wir bis 2018 an der Spitze der Automobil-
industrie 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,

der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat sich im Geschäftsjahr 2011 regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens befasst. Den gesetzlichen Vorschriften und den Anregungen und Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechend, unterstützten wir 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. Darüber hinaus erörterten wir mit dem Vorstand in regelmäßigen Abständen aktuelle strategische Überlegungen.

Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand turnusmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über die Geschäftsentwicklung, die Planung und die Situation des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements informiert. Gleiches gilt für alle wesentlichen Fragen in Bezug auf die geplante Schaffung eines Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche und die Bildung eines Nutzfahrzeugkonzerns aus MAN, Scania und Volkswagen. Außerdem berichtete der Vorstand fortlaufend über weitere aktuelle Themen sowie über die Compliance. Entscheidungsrelevante Unterlagen erhielten wir stets rechtzeitig vor den Aufsichtsratssitzungen. Darüber hinaus erreichte uns monatlich ein detaillierter Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das laufende Jahr. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen erläuterte der Vorstand ausführlich in schriftlicher oder mündlicher Form. Zusammen mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen für die Abweichungen, um anschließend gegensteuernde Maßnahmen einleiten zu können.

Auch zwischen den Aufsichtsratssitzungen beriet sich der Vorsitzende des Aufsichtsrats in regelmäßigen Gesprächen mit dem Vorstandsvorsitzenden, unter anderem über die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Volkswagen Konzerns.

Im Geschäftsjahr 2011 fanden insgesamt sechs Sitzungen des Aufsichtsrats statt. Die durchschnittliche Präsenzquote lag bei 94 %; sämtliche Aufsichtsratsmitglieder waren bei mehr als der Hälfte der Sitzungen anwesend. Über eilbedürftige Angelegenheiten wurden schriftlich beziehungsweise unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel entschieden.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Um die ihm obliegenden Aufgaben wahrzunehmen, hat 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 Verschmelzungsausschuss, der im Oktober 2011 in Ausschuss Integrierter Automobilkonzern umbenannt wurde. Seiner Geschäftsordnung entsprechend setzt sich das Präsidium aus jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. Der AfGG besteht aus jeweils vier Vertretern beider Seiten. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss; in den übrigen drei Ausschüssen befinden sich je zwei Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum 31. Dezember 2011 ist auf Seite 150 dieses Geschäftsberichts ersichtlich.

Im Jahr 2011 trat das Präsidium des Aufsichtsrats sechs Mal zusammen. Bei diesen Sitzungen wurden vor allem die Beschlüsse des Aufsichtsrats gründlich vorbereitet und vertragliche Angelegenheiten des Vorstands geregelt, die nicht vergütungsbezogen sind.

Aufgabe des AfGG ist es, die Geschäftsbeziehungen der Volkswagen AG und ihrer Konzerngesellschaften zu Großaktionären der Volkswagen AG, die über mindestens 5 % der Stimmrechte verfügen, zu überwachen. Der AfGG entscheidet insbesondere über die erforderliche Zustimmung zu Verträgen zwischen dem Volkswagen Konzern und Gesellschaften von Großaktionären. Im abgelaufenen Geschäftsjahr tagte der Ausschuss drei Mal.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorzuschlagen. Dieses Gremium kam im Berichtsjahr ein Mal zusammen.

Im Geschäftsjahr 2011 musste der Vermittlungsausschuss nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss tagte vier Mal. Die Schwerpunktthemen waren dabei der Konzernabschluss, das Risikomanagement einschließlich des internen Kontrollsysteins sowie die Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens. Weiterhin beschäftigte sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Konzerns sowie mit aktuellen Fragen der Rechnungslegung und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer.

Im Ausschuss Integrierter Automobilkonzern werden Beschlüsse gefasst, die im Zusammenhang mit der geplanten Schaffung eines Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche stehen. Dieser Ausschuss tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr zwei Mal.

Darüber hinaus trafen sich die Vertreter der Anteilseigner jeweils vor den Aufsichtsratsitzungen zu Vorbesprechungen.

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

Am 2. Januar 2011 haben wir – nach vorangegangener Beratung in der Sitzung des Aufsichtsrats am 19. November 2010 – beschlossen, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn nach Ablauf seiner Amtszeit Ende 2011 erneut für eine volle Amtszeit zum Mitglied des Vorstands zu bestellen und zum Vorsitzenden des Vorstands zu ernennen.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Februar 2011 billigten wir nach eingehender Prüfung den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2010 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 stimmten wir dem Vorschlag des Vorstands zu, eine Beteiligung an der SGL Carbon SE zu erwerben.

Bei unseren Sitzungen am 2. und 3. Mai 2011 standen überwiegend strategische Themen im Mittelpunkt. Unter anderem diskutierten wir mit dem Vorstand über seine Pläne hinsichtlich des russischen Automobilmarktes und berieten über die Gründung eines Joint Ventures zur Materialerprobung und -entwicklung in Qatar. Den Vorstand ermächtigten wir, die Beteiligung an der MAN SE zu erhöhen. Außerdem standen die Vor- und die Nachbereitung der 51. Ordentlichen Hauptversammlung des Volkswagen Konzerns am 3. Mai 2011 auf der Agenda.

Im Juli 2011 richtete der Aufsichtsrat den Verschmelzungsausschuss ein. Diesem Gremium übertrugen wir die Aufgabe, für den Aufsichtsrat Beschlüsse im Zusammenhang mit der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG zu fassen.

Im Oktober 2011 beschlossen wir, den Verschmelzungsausschuss in Ausschuss Integrierter Automobilkonzern umzubenennen und seinen Aufgabenbereich zu erweitern. Das Gremium ist nunmehr zuständig für die Beschlüsse, die im Zusammenhang mit der geplanten Schaffung eines Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche stehen.

Am 16. September 2011 fand eine weitere Sitzung des Aufsichtsrats statt. Dabei beschäftigten wir uns intensiv mit dem Status der Bildung des Integrierten Automobilkonzerns zwischen Volkswagen und Porsche. Des Weiteren befassten wir uns eingehend mit der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2012 bis 2016 und stimmten den diesbezüglichen Plänen des Vorstands zu. Ferner erhielten wir ausführliche Informationen über die Belegschaftsstiftung, die im dritten Quartal 2011 ihre Arbeit aufgenommen hat; außerdem wurden uns die ersten Ergebnisse der laufenden Neubewertung der Zusammenarbeit mit Suzuki präsentiert.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 18. November 2011 erhielten wir umfangreiche Statusberichte zur Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns und zur Bildung des Nutzfahrzeugkonzerns aus MAN, Scania und Volkswagen. Das Vergütungssystem des Vorstands und die jährliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex waren weitere Themen der Sitzung. 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 139 bis 142 dieses Geschäftsberichts.

Am 16. Dezember 2011 fand die letzte Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres statt. Schwerpunkt dieser Sitzung waren Berichte zum Status des Integrierten Automobilkonzerns.

INTERESSENKONFLIKTE

Im Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat zu Fragen der Bildung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche keine Beschlüsse gefasst. Insbesondere auch bei jenen Mitgliedern des Aufsichtsrats, die zugleich dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE angehören, konnten daher insoweit keine Interessenkonflikte auftreten.

Der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens „Qatar Material Science Center“ in Qatar durch die Volkswagen AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, die Qatar Holding und dem Qatar Science & Technologie Park haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats in der Sitzung des Aufsichtsrats am 2. Mai 2011 zugestimmt. An der Stimmabgabe haben auch die aus Qatar kommenden Mitglieder des Aufsichtsrats teilgenommen.

Das Präsidium des Aufsichtsrats hat in seiner Sitzung am 3. Mai 2011 unter Vorsitz von Herrn Prof. Piëch dem Aufsichtsrat einvernehmlich empfohlen, dem Aktienerwerb zuzustimmen, der zum Pflichtangebot hinsichtlich der MAN SE führte. Diese Zustimmung erteilte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am gleichen Tag. Herr Prof. Piëch hat an der einvernehmlichen Beschlussfassung mitgewirkt. Er ist auch Vorsitzender des Aufsichtsrats der MAN SE.

Im Rahmen des AfGG wurde eine Reihe von Einzelzustimmungen zu Geschäften mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erteilt. Einige Mitglieder des AfGG sind auch Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE beziehungsweise der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Wesentliche materielle Interessenkonflikte waren insoweit nicht festzustellen. Die Zustimmung erfolgte jeweils einvernehmlich.

Der Ausschuss Integrierter Automobilkonzern, dessen Vorsitzender ebenfalls Herr Prof. Piëch ist, stimmte in seiner Sitzung am 17. November 2011 ebenso einvernehmlich der Gründung der Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, durch die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE zu. In der vorhergegangenen Sitzung waren keine Beschlüsse gefasst worden.

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

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung der aktuellen Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex im Volkswagen Konzern war ein Thema der Aufsichtsratssitzung am 18. November 2011. Die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex hatte am 4. Mai 2011 mitgeteilt, den Kodex in diesem Jahr unverändert zu belassen. Vorstand und Aufsichtsrat haben am 18. November 2011 die Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Kodex abgegeben, denen wie im Vorjahr mit Ausnahme der Ziffer 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap) uneingeschränkt entsprochen wird. Das Abfindungs-Cap wurde und wird zwar beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen berücksichtigt, nicht jedoch bei Abschluss von Verträgen mit Vorständen ab deren dritter Amtszeit, soweit im ersten Vertrag kein Cap vorgesehen war. Insoweit wurde und wird ein Bestandschutz eingeräumt.

Die gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat ist auf der Internetseite der Volkswagen AG – www.volkswagenag.com/ir – dauerhaft zugänglich. Im Corporate Governance Bericht ab Seite 135 und im Anhang zum Konzernabschluss auf Seite 351 finden Sie weitere Angaben zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Mit der 51. Ordentlichen Hauptversammlung am 3. Mai 2011 endeten turnusgemäß die Amtszeiten der Herren Dr. Hans Michael Gaul und Dr. Jürgen Großmann im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte Frau Annika Falkengren, Präsidentin und Vorsitzende des Vorstands der Skandinaviska Enskilda Banken AB, und Herrn Khalifa Jassim Al-Kuwari, Chief Operating Officer der Qatar Investment Authority und der Qatar Holding LLC, zu deren Nachfolgern als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat.

Am 20. Oktober 2011 verstarb unser ehemaliges Aufsichtsratsmitglied Herr Albert Hoffmeister im Alter von 82 Jahren. Herr Hoffmeister hat während seiner Amtszeit von 1977 bis 1993 mit großer Initiative und außerordentlichem Engagement maßgeblichen Einfluss auf die erfolgreiche Entwicklung des Volkswagen Konzerns genommen. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung wählte am 3. Mai 2011 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2011. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den gemeinsamen Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Des Weiteren beurteilte der Abschlussprüfer das Interne Kontroll- und Risikomanagement-System. 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 2011 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.“

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses und die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten für die Sitzungen dieser Gremien am 24. Februar 2012 beziehungsweise am 27. Februar 2012 rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers. Der Abschlussprüfer berichtete in beiden Sitzungen 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 27. Februar 2012 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 27. Februar 2012 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.

Wir danken ausdrücklich dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management sowie allen Mitarbeitern der Volkswagen AG und den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen für die im Jahr 2011 geleistete Arbeit. Sie alle haben mit großem Einsatz dazu beigetragen, dass der Volkswagen Konzern seine positive Entwicklung fortgesetzt hat.

Wolfsburg, 27. Februar 2012



Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch
Vorsitzender des Aufsichtsrats



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Volkswagen Konzern blickt auf ein sehr gutes Geschäftsjahr zurück. Wir haben die ehrgeizigen Ziele, die wir uns für 2011 gesteckt hatten, klar übertroffen: Mit 8,3 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen – über eine Million mehr als im Vorjahr – haben wir uns erneut deutlich dynamischer entwickelt als der Gesamtmarkt. Unser Umsatz wuchs um 25,6 Prozent auf 159,3 Milliarden Euro. Und auch das Operative Ergebnis konnten wir mit 11,3 Milliarden Euro auf einen neuen Rekordwert steigern.

Aber nicht nur bei den finanziellen Kennzahlen haben wir den Volkswagen Konzern ein großes Stück vorangebracht: Mit faszinierenden Fahrzeugen wie dem Beetle und Golf Cabriolet, dem Audi Q3 oder der New Small Family haben wir unser Modellportfolio gezielt erweitert und wachstumsstarke, neue Segmente besetzt. Die Eröffnung des Volkswagen Werkes in Chattanooga

hat unserer US-Strategie zusätzliche Schubkraft gegeben. Mit der Übernahme des Vertriebsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg haben wir unsere Schlagkraft im Vertrieb deutlich gestärkt. Und mit der Integration von MAN in den Konzern haben wir eine hervorragende Basis für die Nutzfahrzeugallianz von Volkswagen, MAN und Scania geschaffen.

Wie robust und zukunftsorientiert der Volkswagen Konzern ist, beweist zudem das größte Investitionsprogramm unserer Geschichte: Bis 2016 fließen über 62 Milliarden Euro in umweltfreundliche Technologien und neue Fahrzeuge, in die Erschließung neuer Märkte sowie in bestehende und neue Fabriken weltweit. In China werden wir unsere führende Position mit zusätzlichen Investitionen von 14 Milliarden Euro ausbauen.

Hinter all den genannten Erfolgen steht eine starke Belegschaft von über 500.000 Menschen, die mit viel Leidenschaft und großem Können an unseren Fahrzeugen und für unsere Kunden arbeiten. Dafür danken meine Vorstandskollegen und ich unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit sehr herzlich.

Auch Ihnen, unseren Aktionärinnen und Aktionären, möchte ich für Ihr Vertrauen in den Volkswagen Konzern Danke sagen. In einem äußerst wechselhaften Börsenjahr 2011 schnitten sowohl die Stamm- als auch die Vorzugsaktien der Volkswagen AG auf Jahressicht erneut besser ab als der Gesamtmarkt. Die gute Entwicklung unseres Unternehmens spiegelt sich zudem in einem Dividendenvorschlag von 3,00 Euro je Stamm- und 3,06 Euro je Vorzugsaktie wider, der deutlich über der Ausschüttung des Vorjahres liegt.

In einem schwierigeren Umfeld werden wir alles daran setzen, unseren profitablen Wachstums-kurs mit Konsequenz und Umsicht fortzusetzen. Das Autojahr 2012 wird uns dabei viel abverlangen. Aber ich bin überzeugt: Mit unserer breiten, globalen Aufstellung und einer einzigartigen Vielfalt an Marken, Fahrzeugen und Dienstleistungen hat der Volkswagen Konzern alle Voraus-setzungen, weiterhin besser abzuschneiden als der Wettbewerb.

In Summe dürfen wir festhalten: Unsere Strategie 2018 greift. Volkswagen kommt auf seinem Weg an die Spitze der Automobilindustrie gut voran. Aber trotz aller Erfolge – am Ziel sind wir noch lange nicht. Denn Erfolg und Größe sind nicht allein eine Frage von Absatz, Marktanteilen und Umsatz. Uns bei Volkswagen geht es auch und vor allem: Um die Zufriedenheit unserer Kunden und Mitarbeiter weltweit. Um das Vorantreiben aller relevanten Technologien, die unsere Fahrzeuge noch sicherer und umweltfreundlicher machen. Um den sparsamen Umgang mit Ressourcen und die Nutzung regenerativer Energien in unseren Werken. Und nicht zuletzt um unser vielfältiges Engagement für Bildung, Kultur und eine funktionierende Gesellschaft.

Verantwortungsvolles Handeln für Umwelt, Mitarbeiter und Gesellschaft ist elementarer Bestandteil unserer Strategie 2018. Weil wir überzeugt sind, dass Volkswagen nur auf dieser Grundlage nachhaltig und profitabel wachsen kann. Und weil all das ganz wesentlich dazu gehört, um der in jeder Hinsicht führende Automobilbauer zu werden.

Genau das ist und bleibt der Anspruch des Volkswagen Konzerns. Und daran lassen wir uns messen. Im Sinne unserer Kunden, Mitarbeiter und Geschäftspartner – und unserer Aktionärinnen und Aktionäre.

Ihr



Prof. Dr. Martin Winterkorn

Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft



(von links nach rechts)

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

RUPERT STADLER
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

**PROF. DR. RER. NAT. DR.-ING. E.H.
MARTIN WINTERKORN**
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Aktiengesellschaft
Forschung und Entwicklung

CHRISTIAN KLINGLER
Vertrieb und Marketing

HANS DIETER PÖTSCH
Finanzen und Controlling

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

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

PROF. DR. RER. POL. JOCHEN HEIZMANN
Nutzfahrzeuge



VIELFALT ERFAHREN. INDIVIDUALITÄT.

- 26 Technikstunde.
32 Chattanooga Choo Choo.
40 Autofahren 3.0.
46 Lebenslinien.
50 ESSAY. Bildende Kunst.
52 e-Post.
56 Maximale Verdichtung.
62 Blind Date.
68 Kraft-Macher.
72 Tradition und Moderne.
78 ESSAY. Silberne Zeiten.
80 Mittendrin.
84 Feinste Rezepturen.
88 Willkommen SEAT!
92 Im Grenzbereich.
94 Ecolution.
98 ESSAY. Stadt mit Zukunft.
100 up! town girl.
-

Magazin

Vielfalt erfahren. Individualität.
In Bewegung zu sein und zu bleiben, das eint Menschen in aller Welt. Doch die Ansprüche an die persönliche Mobilität wachsen. Und sie unterscheiden sich – je nach Region und Lebensumfeld. Mit seiner ganzen Vielfalt an Marken, Modellen und Dienstleistungen antwortet der Volkswagen Konzern auf individuelle Erwartungen und Bedürfnisse. Von einigen der Antworten erzählt dieser Geschäftsbericht.

Wer auch morgen die besten Autos auf die Straße bringen will, muss sich heute um die nächste Generation von jungen Ingenieuren, Naturwissenschaftlern und Maschinenbauern kümmern. Deshalb ist das Thema Bildung für Prof. Dr. Martin Winterkorn Chefsache. Bei einer Technikstunde der etwas anderen Art richtet er gemeinsam mit Schülern einer zwölften Klasse den Blick in die Zukunft der Mobilität – und von Volkswagen.

Technikstunde.



blue-e-motion
Der elektrische Volkswagen.





FASZINATION AM OSCYLINDERSCOPE – Prof. Dr. Martin Winterkorn im phaeno: „Man muss die naturwissenschaftlichen Grundlagen verstehen und beherrschen, um gute Produkte entwickeln und bauen zu können.“

„Am wichtigsten sind ganz klar unsere Kunden. Für sie müssen wir die besten, sichersten und umweltfreundlichsten Autos bauen.“

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

Hannah mag den neuen Beetle¹. Prashanth will lieber einen Scirocco² fahren, und Daniel fände einen Bentley nicht schlecht. Leo hingegen setzt voll auf Carsharing und öffentliche Verkehrsmittel. Noch hat keiner der Zwölfklässler den Führerschein in der Tasche, ihr Interesse an Mobilitätsfragen ist gleichwohl groß. Zusammen mit sechs weiteren Schülern der Internationalen Schule Hannover warten sie im Wolfsburger Wissenschaftsmuseum phaeno auf Martin Winterkorn, den Vorstandsvorsitzenden von Volkswagen. Gemeinsam ist ihnen das Interesse an den Naturwissenschaften: Alle Schüler haben mindestens einen Leistungskurs in Biologie, Chemie oder Physik belegt.

Dann ist Winterkorn da, schüttelt jedem die Hand und bekennt erst einmal, dass er sich als Schüler manchmal lieber um Fußball als ums Lernen gekümmert habe. Mit einem Lachen beginnt die Unterrichtsstunde zum Auto der Zukunft. Es geht um praktische Anschauung und um Dialog bei dem Treffen zwischen den jungen Leuten, die kurz vor dem Abitur stehen, und dem Konzernlenker, der Verantwortung für zehn Marken und über 90 Werke auf der ganzen Welt trägt.

„Größe oder technischer Fortschritt – was ist für Volkswagen wichtiger?“, hinterfragt Daniel gleich zu Beginn die Strategie 2018 des Autobauers. „Am wichtigsten sind ganz klar unsere Kunden. Für sie müssen wir die besten, sichersten und umweltfreundlichsten Autos bauen“, erklärt Winterkorn. „Das kann man nur mit zufriedenen Mitarbeitern. Und natürlich müssen wir Geld verdienen, damit wir uns die notwendigen Investitionen in die Zukunft leisten können.“ Er verweist darauf, dass Volkswagen jährlich weit über sechs Milliarden Euro in die Forschung und Entwicklung investiert. Unwichtig sei Größe aber trotzdem nicht, denn die führe zu Kosteneinsparungen. „Dieses Geld fließt dann auch in effiziente, neue Technologien.“ Zum Beispiel in Antriebe, die immer weniger Kraftstoff verbrauchen: So bietet der Volkswagen Konzern schon heute mehr als 150 Modellvarianten mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 Gramm pro Kilometer. 26 Fahrzeuge liegen sogar unter der 100-Gramm-Grenze – und verbrauchen damit kaum mehr als drei Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Hannah hakt nach: Der Weltmarkt könnte auf 100 Millionen neue Autos im Jahr 2018 wachsen, davon über 20 Millionen in China. Wie lässt sich dieser Mobilitätsboom umweltverträglich gestalten? Winterkorn antwortet: „Niemand kann den Chinesen oder Indern das Recht auf individuelle Mobilität absprechen. Entscheidend ist, wie wir diese Entwicklung gestalten. Deshalb bringen wir hochmoderne, effiziente Technologien nach westlichem Standard in die Emerging Markets.“ Umweltfreundliche Fahrzeuge sind aber nur eine Seite der Medaille. So hat sich die Marke Volkswagen vorgenommen, die Umweltfreundlichkeit ihrer Werke bis 2018 um 25 Prozent zu steigern. „Für dieses ehrgeizige Ziel gehen wir neue Wege“, erläutert Winterkorn und verweist

darauf, dass der Volkswagen Konzern 600 Millionen Euro in den Ausbau regenerativer Energien aus Sonne, Wind und Wasserkraft investieren will.

Wie es um die Rohstoffvorräte bestellt sei, fragen die Schüler, beispielsweise die „Seltenen Erden“ für die Elektromobilität. Berechtigte Einwände, findet Winterkorn. So untersuche Volkswagen gerade, ob man nicht ganz auf „Seltene Erden“ verzichten könne, ohne dass der energetische Wirkungsgrad der Elektromotoren sinke. „Mit solchen Fragen sind wir tagtäglich beschäftigt. Und deswegen brauchen wir die besten Ingenieure, Physiker, Chemiker.“

Einen Bedarf, den man durch massive Neueinstellungen deckt. Allein 2011 hat der Volkswagen Konzern mehr als 7.500 Hochschulabsolventen rekrutiert, davon über 3.000 in Deutschland. Hinzu kommen über 12.000 junge Leute, die eine Ausbildung absolvieren. Sie verstärken eine Belegschaft, die heute bereits eine halbe Million Menschen umfasst. Der Konzernchef hat aber nicht nur die eigenen Mitarbeiter und ihre Familien, sondern auch Lieferanten und Händler im Blick: „Volkswagen trägt Verantwortung für rund zehn Millionen Menschen, die direkt oder indirekt von unseren unternehmerischen Entscheidungen abhängig sind. Dieser Tragweite müssen wir uns immer bewusst sein.“

Die zweite Hälfte der Doppelstunde ist einem Rundgang durchs phaeno gewidmet. Länger verweilt die Gruppe beim Oscylinderscope – einem interaktiven Exponat, das physikalische Schwingungen sichtbar macht. Auch Winterkorn ist fasziniert: „Man muss die naturwissenschaftlichen Grundlagen verstehen und beherrschen, um gute Produkte entwickeln und bauen zu können. Das sage ich jedem jungen Entwickler, der bei uns anfängt, und bei jedem Zusammentreffen mit Studenten.“ Der promovierte Metallkundler ist regelmäßig für Gastvorlesungen an Universitäten wie Budapest und Dresden, zu denen Volkswagen und Audi enge Kontakte pflegen.

Der Rundgang endet an einem Golf Blue-e-Motion, der vor dem Eingang des phaeno parkt. „2013“, verspricht Winterkorn, „werden die ersten Elektroautos von Volkswagen in die Serie kommen.“ Durch intensive Forschung und höhere Stückzahlen bekäme man auch die heute noch hohen Kosten für die Speicherbatterien in den Griff. Kaum hat der Vorstandsvorsitzende die Motorhaube geöffnet, fragt Robert aus dem Physik-Leistungskurs: „Was halten Sie davon, zusätzlich einen kleinen Dieselmotor einzubauen, der die Batterie wieder auflädt?“ Winterkorn freut sich: „Das nennen wir ‚Range Extender‘ – und wir untersuchen dieses Konzept gerade intensiv.“

Mit der etwas anderen Technikstunde will der 64-jährige Konzernlenker Zeichen setzen. „Wir brauchen zur Lösung der drängenden Zukunftsfragen und für die Zukunft von Unternehmen wie Volkswagen hervorragend qualifizierte junge Menschen, die etwas bewegen wollen. Ich will zeigen, dass Mathematik, Informatik und Naturwissenschaften Spaß machen – und spannende Berufschancen bieten.“ Eine Botschaft, die ankommt. Daniel, der noch zwischen Physik und Volkswirtschaft als Studienfach schwankt, resümiert: „Letztlich ist die Naturwissenschaft das interessantere Fach.“ Hannah will zwar weiterhin Internationales Recht studieren, sieht aber die Automobilindustrie gerade aufgrund der Globalisierung als spannenden Arbeitgeber. Und Prashanth ist sich seit heute sicherer denn je: Er will später Autos und Motoren entwickeln.

 **AUTOR** Johannes Winterhagen

 **FOTOGRAFIN** Claudia Kempf

 **WEITERE INFORMATIONEN** www.volksagenag.de

¹ Beetle Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 7,7 bis 4,5; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert von 179 bis 119.

² Scirocco Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 8,1 bis 4,5; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert von 189 bis 118.

„Wir brauchen zur Lösung der drängenden Zukunftsfragen und für die Zukunft von Unternehmen wie Volkswagen hervorragend qualifizierte junge Menschen, die etwas bewegen wollen.“

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



cha
tta
nōo
gā Choo
Choo

Glenn Millers musikalischer Hit „Chattanooga Choo Choo“ von 1941 machte die Stadt am Tennessee River berühmt. Lange bestimmten Schwerindustrie und Eisenbahnen den Alltag der Stadt. Heute steht dort eine der umweltfreundlichsten Automobilfabriken der Welt. In Chattanooga fertigt Volkswagen den Passat speziell für den amerikanischen Markt. Mit dem neuen Werk entstanden bislang 2.500 Arbeitsplätze – zugleich ein nachhaltiges Bekenntnis zu einem der wichtigsten Automobilmärkte der Welt.



Der Falke und der Wachmann sind inzwischen gute Freunde. Sie haben sich im neuen Volkswagen Werk in Chattanooga, Tennessee kennengelernt. „Up on the hill“ – oben auf dem Hügel –, wie sie unten in der Stadt über den Höhenzug im Osten sagen, steht eines der modernsten Automobilwerke der USA. Es fügt sich in eine großartige Kulisse ein: Von Wald umgeben, fließt unten im Tal der Tennessee River, und oben am klaren Himmel ziehen Vögel ihre Kreise.

Auch der Falke. Jeden Morgen landet er auf einem der Lichtmasten des Besucherparkplatzes. Von dort hat er den besten Ausblick auf seine Jagdgründe auf dem Gelände des Volkswagen Werkes. Ein Bach durchzieht das Areal, an seinem naturbelassenen Ufer leben viele Kleintiere. Die Mitarbeiter überqueren jeden Tag die breite Brücke über das Biotop auf dem Weg in die Produktionshallen und zurück. Insgesamt sind bis heute etwa 2.500 Arbeitsplätze am neuen Volkswagen Standort entstanden, weitere 9.500 werden in der Zulieferindustrie erwartet.

Seit 2011 läuft hier der speziell für den amerikanischen Markt entwickelte Passat vom Band. Denn die Vereinigten Staaten bleiben einer der bedeutendsten Automobilmärkte der Welt. Und ihn will der Volkswagen Konzern auch mit Hilfe der neuen US-Fabrik erobern. Bis 2018 soll der Absatz der Marke Volkswagen Pkw dort auf 800.000 Fahrzeuge pro Jahr wachsen. Dass man auf einem guten Weg ist, zeigt das Erfolgsjahr 2011: Mit über 440.000 Fahrzeugen hat der Volkswagen Konzern seine Auslieferungen in den USA um gut 23 Prozent gegenüber dem Vorjahr

gesteigert. Der Passat ist für Volkswagen – ebenso wie der Jetta und der neue Beetle, die im mexikanischen Puebla gefertigt werden – ein Trumpf für die Zukunft. Ein Auto „made in America, for America“. Das Werk in Chattanooga ist im ersten Schritt für ein jährliches Produktionsvolumen von bis zu 150.000 Fahrzeugen ausgelegt. Und es ist bereit für mehr, viel mehr.

Kevin McGregor zählt zu denen, die die neue amerikanische Volkswagen Fabrik wortwörtlich „begrünt“ haben. Der Landschaftsgärtner führt einen eigenen Betrieb mit zwölf Angestellten und hat gemeinsam mit Volkswagen viele neue Ideen umgesetzt. Das spricht sich herum. „Inzwischen kommen Kollegen aus dem ganzen Land, um sich anzusehen, was hier entstanden ist“, erzählt er.

Industrielle Vergangenheit und Gegenwart könnten sich kaum stärker unterscheiden. „Zu Zeiten der Schwerindustrie war die Luft in Chattanooga so schmutzig, dass wir von der Stadt aus die Berge nicht sehen konnten. Bei Smog sagten sie im Radio, dass wir nicht draußen spielen sollten“, erinnert sich McGregor an seine Kindheit. Heute steht hier eine ressourceneffiziente Automobilfabrik, die ihresgleichen sucht. Der Landschaftsgärtner freut sich, an diesem ökologischen Vorzeigeprojekt mitzuarbeiten.

Bei Volkswagen in Chattanooga fängt die Ökologie bereits auf dem Mitarbeiterparkplatz vor den Werkstoren an. McGregor erläutert, dass das Regenwasser, das durch abgestellte Fahrzeuge

5,6 km²

FLÄCHE umfasst das neue Volkswagen Werk mit Karosseriebau, Lackiererei, Montage, Technischem Prüfzentrum und der Volkswagen Academy.

2.500

ARBEITSPLÄTZE entstanden bisher am neuen Volkswagen Standort.

150.000

FAHRZEUGE beträgt die aktuelle Produktionskapazität am Standort Chattanooga.



A photograph showing the exterior of the Volkswagen Chattanooga plant. The building is a large, modern industrial structure with a white facade. A prominent sign on the side of the building features the word "Volkswagen" in its signature blue font. Above the sign, there are two Volkswagen logos. In front of the building, there is a field of tall, green grass. The sky above is overcast with grey clouds.





ÜBERZEUGT VOM PASSAT AUS CHATTANOOGA – Jim Ellis (rechts), Volkswagen Händler in Atlanta:
„Der Kunde muss sein Auto mit Stolz anschauen.“

und Rückstände verschmutzt wird, durch eigens angelegte sogenannte „Bio-Senken“ fließt. Es wird durch eine spezielle Vegetation und aufgeschüttete Gesteinsschichten den Hang hinuntergeleitet, um Rückstände auf diese Weise biologisch zu binden. Das natürlich gefilterte Wasser kann so ohne aufwendige technische Aufbereitung in einen Bach oder in die Kanalisation eingeleitet werden. „Mehr Umweltschutz, weniger Kosten“, kommentiert McGregor das ressourcenschonende Wasserreinigungssystem.

Das ist nur eine von vielen Ideen, die Volkswagen im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsinitiative „Think Blue.“ in Chattanooga umsetzt: angefangen beim weißen, Sonnenlicht reflektierenden Dach, das die darunterliegenden Hallen weniger aufheizt, bis hin zu einem neuen Lackierverfahren, dessen CO₂-Ausstoß um 20 Prozent geringer ist als der vergleichbarer Anlagen. Für dieses nachhaltige Fabrikkonzept erhielt Volkswagen die renommierte LEED-Zertifizierung (LEED = Leadership in Energy Efficient Design) – und zwar auf Anhieb als erste Automobilfabrik der Welt in der Platinum-Version. Keinem anderen Automobilwerk wurde bisher vom U.S. Green Building Council ein so hohes Niveau in Sachen Energieeffizienz bescheinigt.

Thyais Leonard, Vorarbeiterin im Finish-Bereich, ist nur 150 Meilen südlich von der heutigen „Green City“ Chattanooga in Birmingham, Alabama, aufgewachsen. Trotzdem hat sie einen weiten Weg bis zu Volkswagen hinter sich. Sie nennt es „my journey to quality“, ihre „Reise zur Qualität“. Ihre vorerst letzte Etappe führte Thyais zu einer siebenmonatigen Qualifizierung in Wolfsburg, dem Hauptsitz von Volkswagen. Zuvor hatte sie schon bei anderen Automobilherstellern in den USA, aber auch in Japan und Kanada Erfahrungen gesammelt. Leonard zählt zu den Experten für die Standardisierung von Fertigungsabläufen – und sie hat das Zeug, ihre Kollegen mit ihrer Begeisterung für effiziente Prozesse anzustecken. „Ohne die Leidenschaft der Mitarbeiter geht es nicht vorwärts“, sagt sie.

Ihre Passion für Volkswagen teilt sie mit immer mehr Menschen in Chattanooga. „Früher hat man hier eher selten einen Volkswagen gesehen. Jetzt wartet vor jeder zweiten Ampel einer“, bemerkt sie nicht ohne Stolz. Doch auch das Werk selbst interessiert die Menschen. Die Führungen durch die Anlage sind auf Wochen im Voraus ausgebucht. Die Besucher lernen eine helle und freundliche Produktion kennen, in der sie das Entstehen eines Autos hautnah erleben. Sie interessieren sich für Abläufe und Arbeitsbedingungen. Sie fragen nach, etwa wenn die Groß-



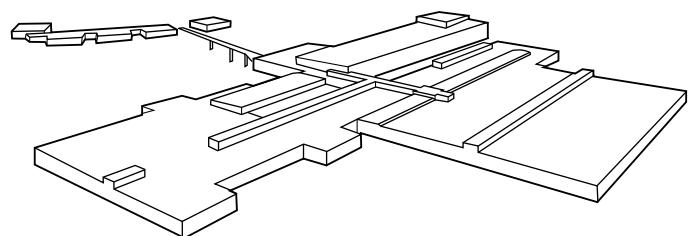
ERFOLG DURCH AUSBILDUNG – Justin Housewright absolviert eine Ausbildung an der Volkswagen Academy, eine Kooperation des örtlichen College und Volkswagen: „Theorie und Praxis gehen Hand in Hand.“

bildschirme in der Fertigung für ein Gesundheitswochenende werben. Volkswagen bietet seinen Mitarbeitern soziale Zusatzleistungen an. Sie können zum Beispiel kostenlose Vorsorgeuntersuchungen beim „Erlanger Medical Center at Volkswagen Drive“ in Anspruch nehmen, einem Kooperationsprojekt mit dem größten Gesundheitsdienstleister in Chattanooga. Das Gesundheitszentrum kümmert sich um die Werksangehörigen, aber auch um die Bewohner der angrenzenden Stadtteile.

Ebenfalls mit örtlichen Einrichtungen arbeitet die Volkswagen Academy zusammen. Justin Housewright studiert dort im Rahmen des dreijährigen „Automotive Mechatronics Program“. Die Theorie vermitteln Lehrkräfte des Chattanooga State Community College, die praktische Ausbildung übernimmt Volkswagen. „Ich bekomme das Beste aus zwei Welten.“ Der 30-Jährige freut sich darauf, „voll und ganz“ für Volkswagen zu arbeiten. Dass er für seine Praktika von Volkswagen bezahlt wird, ist zudem ein finanzieller Glücksschiff für Housewright.

Als im Mai 2009 der Baubeginn des Werks gefeiert und dabei ein großer Hebel symbolisch umgelegt wurde, lag auf diesem auch die Hand von Chattanoegas Oberbürgermeister Ron Littlefield. „Was wir in Chattanooga dank Volkswagen erleben,

VOLKSWAGEN WERK IN CHATTANOOGA – Seit 2011 läuft dort der US-Passat vom Band.



„Mit Volkswagen als Nachbar ist der Standort Chattanooga für andere Unternehmen deutlich attraktiver geworden.“

JIM COPPINGER, BEZIRKSBUHRGERMEISTER VON HAMILTON COUNTY

EFFIZIENTE FERTIGUNGSABLÄUFE – Vorarbeiterin Thyais Leonard will ihr Team mit ihrer Begeisterung anstecken:
„Ohne die Leidenschaft der Mitarbeiter geht es nicht vorwärts.“





„GRÜNE“ IDEEN VIELFALT – Landschaftsgärtner Kevin McGregor hat gemeinsam mit Volkswagen viele neue Ideen umgesetzt: „Inzwischen kommen Kollegen aus dem ganzen Land, um sich anzusehen, was hier entstanden ist.“

ist so etwas wie die Geschichte vom Aschenputtel“, resümiert er. Gemessen an der Bevölkerung entstünden derzeit nirgends in den USA mehr neue Jobs als in dieser Stadt. Jim Coppering, Bezirksbürgermeister von Hamilton County, in dem die Stadt Chattanooga liegt, ergänzt: „Mit Volkswagen als Nachbar ist der Standort Chattanooga für andere Unternehmen deutlich attraktiver geworden.“ Bislang haben sich bereits acht Automobilzulieferer in Chattanooga angesiedelt, die im eigens geschaffenen Zuliefererpark für Volkswagen fertigen.

Auch das Stadtbild wandelt sich: In einstigen Industrieruinen siedeln sich Ateliers und Kneipen an. Parks und Wege laden zum Flanieren ein. Im Zentrum fahren Elektro-Shuttles, die kostenlos genutzt werden können. Am Ufer des Tennessee River steht eines der größten Süßwasseraquarien der Welt. Und passend dazu thront über der Stadt als modernes architektonisches Wahrzeichen das „Hunter Museum“, ein Kunstmuseum, das 2005 aufwendig modernisiert wurde.

Jim Ellis jr., schon in zweiter Generation der größte Volkswagen Händler in Atlanta, freut sich ebenfalls über die Aufbruchstimmung in der Region. Nach vielen Jahren im Automobilgeschäft kennt er die Bedingungen des Marktes. „Der Durchschnitts-

preis eines Autos in den USA beträgt 23.000 Dollar“, erklärt er. „Der neue Passat stößt haargenau in dieses Segment. Die Schlüsselfrage des amerikanischen Kunden lautet aber: Was bekomme ich für mein Geld?“

„Der Kunde muss sein Auto mit Stolz anschauen“, sagt der Autoexperte. „Und Volkswagen steht für erstklassige Qualität, effiziente Technologien und ein überzeugendes Design.“ Als typische Passat-Kundschaft sieht er das „junge, gut verdienende Paar mit Kindern, das Platz braucht, aber gleichzeitig ein sparsames Auto für die tägliche Fahrt zur Arbeit haben will.“ Ellis: „Wer das sucht, für den ist der Passat TDI die eindeutig beste Wahl.“ Die US-Zeitschrift „Motor Trend“ kürte den Volkswagen Passat im November 2011 zum amerikanischen „Car of the Year“. Ellis zeigt sich wenig überrascht: „Sag ich doch: die beste Wahl!“

✉ AUTOR Dirk Maxeiner

📷 FOTOGRAF Andreas Mader

📻 WEITERE INFORMATIONEN

www.volswagengroupamerica.com > Chattanooga Plant



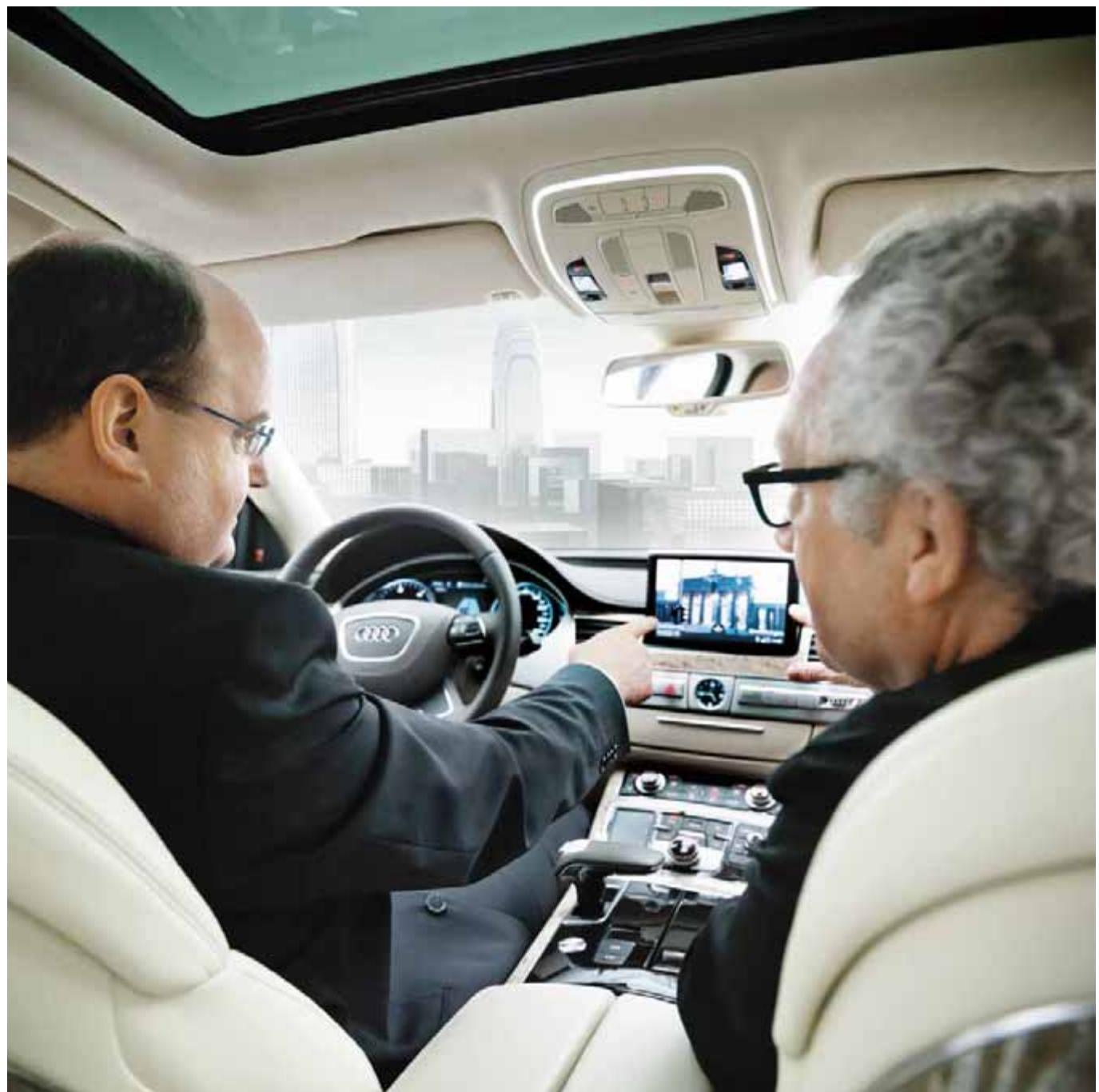
Das Auto der Zukunft ist permanent online, wird ständig auf dem neuesten Stand der Informations-technik gehalten und fährt auf Wunsch des Fahrers vollautomatisch. Eine Vision? Nein, ein konkreter Plan, wie sich im Gespräch zwischen Ricky Hudi, Leiter der Audi Elektronikentwicklung, und dem Trendforscher Professor Peter Wippermann herausstellt.



Autofahren 3.0



IM DIALOG ÜBER DIE
AUTOMOBILE ZUKUNFT –
Ricky Hudi von Audi (links)
und Trendforscher Professor
Peter Wippermann.



„Unsere Vision vom pilotierten Fahren lautet: Wenn ich nicht fahren will, wie zum Beispiel im Stau oder beim Parken, dann lasse ich mich fahren. Wenn ich aber Spaß haben will, dann fahre ich selbst.“

RICKY HUDI, LEITER ENTWICKLUNG ELEKTRIK/ELEKTRONIK, AUDI AG



STABILE VERBINDUNG – Die Stadt der Zukunft ist durch den neuen Mobilfunkstandard LTE vernetzt. Audi testet ihn heute bereits und will die Technik als erster Automobilhersteller ins Auto holen.

Berlin, Brandenburger Tor – kaum ist das Ziel in das Navigationssystem des Audi A8¹ eingegeben, erscheint die Satellitenansicht im Zentraldisplay. Ricky Hudi, bei Audi verantwortlich für die Elektronikentwicklung, schaltet auf die Google Street View-Perspektive um und zoomt die Quadriga heran. Sein Beifahrer, der Trendforscher Professor Peter Wippermann, ist beeindruckt: „Und das kann man heute schon kaufen?“ Kann man, wenn man sich für einen Audi mit MMI Navigation plus entscheidet. Ein Telefonmodul verbindet das Infotainment-System permanent mit dem Internet, sodass der Fahrer unter anderem Online-Verkehrsinformationen abrufen oder Internet-Radiosender hören kann. Und das nicht nur im Flaggschiff Audi A8 – mittlerweile sind nahezu alle Audi Baureihen mit Internetzugang erhältlich.

Mit der Gegenwart halten sich Hudi und Wippermann aber nicht lange auf. Ihr Geschäft ist die Zukunft. Der eine, Wippermann, untersucht gesellschaftliche Trends und ihre Auswirkungen auf das Leben in der Zukunft. Der andere, Hudi, arbeitet mit rund 2.000 internen und externen Experten des Unternehmens daran, dass die Zukunft an Bord der Audi Modelle mitfährt. „Man weiß sicher, dass junge Menschen von den Medien geprägt werden“, erläutert Wippermann. Daher kann man einige Bedürfnisse künftiger Autokäufer durchaus vorhersagen: „Für junge Menschen sind Internet und soziale Netzwerke Lebensalltag. Ihre Verfügbarkeit wird schlicht vorausgesetzt, auch im Auto.“ Ein Trend, den Audi frühzeitig erkannt hat. „Im vergangenen Jahrzehnt haben wir die Elektronikfunktionen in-

nerhalb des Autos vernetzt“, so Hudi. „In den kommenden zehn Jahren werden wir das Auto mit seiner Umwelt vernetzen. Und zwar nahtlos.“ Dazu baut Audi seine Kompetenz auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung erheblich aus, an den deutschen Standorten, aber auch in Peking oder im Silicon Valley. Die Software für künftige Infotainment-Systeme des Volkswagen Konzerns programmieren 160 Mitarbeiter der e.solutions GmbH in Ingolstadt, einem Gemeinschaftsunternehmen von Audi mit dem IT-Dienstleister Elektrobit.

Eine weitere Partnerschaft gab Audi Chef Rupert Stadler Anfang 2011 bekannt: mit Nvidia, Hersteller der weltweit leistungsfähigsten Grafikprozessoren. Der Clou: Die Prozessoren, mit denen man Bilder wie das vom Brandenburger Tor schnell und fotorealistisch zeigen kann, sitzen künftig auf einer eigenen Platine. Ein Austausch ist rasch und einfach möglich. So kann Audi über den gesamten Lebenszyklus eines Modells immer die leistungsfähigsten Rechner an Bord bereitstellen. Was ein kleiner Schritt zu sein scheint, ist in der Automobilentwicklung eine Revolution. Erstmals spielt es keine Rolle mehr, dass Automodelle im Schnitt alle fünf bis sechs Jahre neu aufgelegt werden, während internetfähige Mobiltelefone einen Produktionszyklus von kaum mehr als einem Jahr haben. „Wir bringen diese beiden Welten zusammen“, sagt Hudi.

Immer mehr Rechenleistung ermöglicht das automobile Internet. „Für die Akzeptanz beim Kunden sind jedoch Haptik und Optik genauso wichtig“, sagt Wippermann und streicht über die

sorgsam gearbeiteten Doppelnähte im lederkaschierten Cockpit des Audi A8. „Die Bedeutung traditioneller Werte wie Handarbeit und perfekte Verarbeitung wächst weiter.“ Das sind die richtigen Stichworte für den Perfektionisten Hudi. Er nimmt am Ende der Entwicklung jeden einzelnen Schalter selbst ab, prüft den Widerstand und sogar den Klang beim Drücken einer Taste.

Die Technik, die den Audi der Zukunft mit dem Internet in Verbindung hält, bleibt dem Fahrer in der Regel verborgen. Entscheidend ist, dass die Mobilfunkverbindung immer stabil ist – eine Anforderung, die heutige Netze wie UMTS nicht erfüllen. Im Februar 2011 hat Audi daher als erster Autohersteller ein Testfahrzeug für den neuen Mobilfunkstandard LTE (Long Term Evolution) vorgestellt. Der Vorteil: LTE bietet sehr hohe Datenübertragungsraten von bis zu 100 MBit pro Sekunde. Testfahrten in der Modellregion Köln hat es bereits erfolgreich absolviert.

Die Vernetzung des Autos wird den Verkehr der Zukunft beeinflussen. Fahrerassistenzsysteme zum Beispiel profitieren vom Datenaustausch des Fahrzeugs mit seiner Umgebung. Im Forschungsvorhaben „simTD“ untersucht Audi, wie durch die Kommunikation zwischen Verkehrsampeln und Fahrzeugen Verbrauch und Emissionen gesenkt werden können. Das Ergebnis: Etwa jeder sechste Liter Kraftstoff könnte mit einem Ampelphasen-Assistent gespart werden, denn dieser hilft dabei, effizient mit der grünen Welle durch den Stadtverkehr zu schwimmen.

Solche Entwicklungen führen Hudi zur Vision vom pilotierten Fahren. „Unsere Vision vom pilotierten Fahren lautet: Wenn ich nicht fahren will, wie zum Beispiel im Stau oder beim Parken, dann lasse ich mich fahren. Wenn ich aber Spaß haben will, dann fahre ich selbst.“ Bis zum Ende des nächsten Jahrzehnts soll es soweit sein. Bereits heute sind wesentliche technische Voraussetzungen dafür geschaffen: Der Audi A8 beschleunigt automatisch auf die Wunschgeschwindigkeit und hält den erforderlichen Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, ein Spurhalteassistent unterstützt den Fahrer beim Lenken. Audi will Schritt für Schritt solche Systeme ausbauen.

Wippermann glaubt fest daran, dass die Akzeptanz für die Automatisierung des Fahrens wächst. „Die Menschen wollen mobil sein, allerdings wollen sie die Zeit unterwegs anders nutzen können, zum Beispiel für die Kommunikation über soziale Netzwerke.“ Aber eines, da sind sich die Gesprächspartner einig, wird der Mensch auch in 15 Jahren noch lieben: eine Fahrt ohne Autopiloten an einem schönen Küstenstreifen, Mobiltelefon ausgeschaltet und die Lieblingsmusik laut gestellt. Mit einem Unterschied: Am Ziel steigt der Fahrer aus, das Auto fährt selbstständig in die Tiefgarage und sucht sich einen freien Stellplatz.

 **AUTOR** Johannes Winterhagen

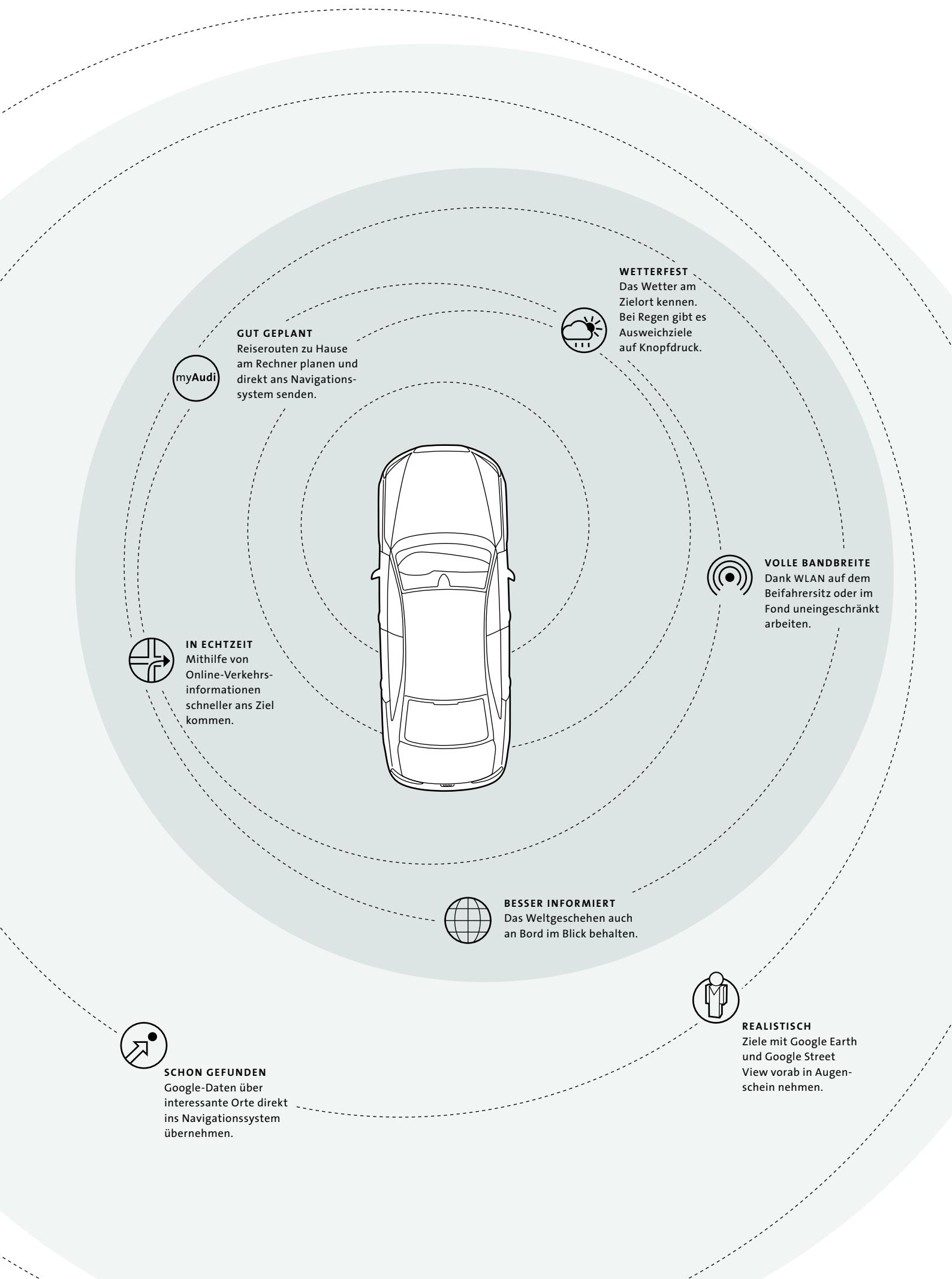
 **FOTOGRAF** Hartmut Nägele

 **WEITERE INFORMATIONEN** www.audi.de > Vorsprung durch Technik > Audi connect

AUDI CONNECT – Seit Anfang 2011 bündelt Audi seine gesamte Strategie zur Fahrzeugvernetzung unter dem Begriff „Audi connect“. Damit stellt der Hersteller mit den vier Ringen sicher, dass alle Einzelfunktionen ineinander greifen: Die Online-Anbindung des Fahrzeugs genauso wie die Vernetzung von Auto und Besitzer sowie die Verbindung von Fahrzeug und Umwelt oder von Fahrzeug zu Fahrzeug.

Hinter dem strategischen Oberbegriff stecken Produkte, die das Autofahren sicherer und komfortabler machen. In unserer Grafik sind einige wesentliche connect-Funktionen dargestellt.

¹ Audi A8 Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 11,9 bis 6,0; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert von 277 bis 158.



Lebenslinien.



VLADIMÍR CHMELÍK, 57 Jahre alt, Automechaniker und seit 39 Jahren bei ŠKODA. Sein Sohn ist ebenfalls im Unternehmen beschäftigt: „Ich bin im Sozialismus aufgewachsen. Auch dank meiner Arbeit bei ŠKODA habe ich die Welt nach seinem Ende besser verstehen gelernt. Vor 20 Jahren hätte niemand sich auch nur vorzustellen gewagt, dass ŠKODA die Nummer eins in Osteuropa werden und weltweit so schnell wachsen würde. Volkswagen hat an uns geglaubt und uns in all den Jahren Rückhalt gegeben. Heute arbeiten wir hier härter als je zuvor, weil wir für unsere Marke viel erreichen wollen. Bei uns herrscht Aufbruchstimmung.“

Seit 1991 gehört ŠKODA zur Volkswagen Konzernfamilie – und hat seitdem seinen Absatz mehr als vervierfacht. Damals begann eine neue Ära in Mladá Boleslav, dem traditionsreichen Stammsitz von ŠKODA in Tschechien. Welche Erinnerungen haben die Mitarbeiter? Was verbindet sie heute mit dem Unternehmen, dessen Erfolg sie über zwei Jahrzehnte lang mitgestaltet haben? Und vor allem: Wie sehen sie die ehrgeizigen Wachstumspläne der Marke, die weltweiten Verkäufe bis 2018 von heute rund 880.000 auf mindestens 1,5 Millionen Fahrzeuge zu erhöhen? Vier Menschen, vier Erfahrungsberichte über die Arbeit bei ŠKODA.



LUBOMÍR ANTOŠ, 59 Jahre alt, Leiter Technische Projekte, seit 35 Jahren bei ŠKODA. Seine Ehefrau und seine Tochter sind ebenfalls dort beschäftigt: „Wenn ich sehe, wie viele Menschen heute am Standort Mladá Boleslav arbeiten und welche Stellung ŠKODA in Märkten wie China und Indien einnimmt, bin ich stolz. Die Mannschaft setzt sich mit Leidenschaft für die vielen neuen Modelle und Segmente ein. Tschechische und deutsche Ingenieure verbindet dabei die Liebe zum Detail und der Wille, das perfekte Auto zu bauen. Dieser Anspruch und dieses Können sind unsere größten Stärken.“



OLGA PRAŽENKOVÁ, 50 Jahre alt, Marketing-Assistentin und seit 31 Jahren bei ŠKODA. Beide Töchter studieren an der ŠKODA Akademie: „1991 habe ich eine neue Stelle im Vorstandssekretariat angetreten. Damals habe ich gezweifelt, ob ich den Anforderungen dieses verantwortungsvollen Jobs gerecht werden würde. Es war ein wichtiger Schritt, der mir letztlich zeigte, was ich kann. Heute motivieren mich neue Herausforderungen – und dabei fördert mich das Unternehmen. Fairness und gegenseitiger Respekt sind mir bei der Arbeit sehr wichtig. Bei ŠKODA leben wir diese Grundsätze. Das ist aus meiner Sicht auch die Grundlage für den Erfolg der Marke.“



PETR JÍRA, 44 Jahre alt, Koordinator Projekte Originalteile und Zubehör, seit 20 Jahren bei ŠKODA, verheiratet, zwei Kinder: „Ich habe hier 1991 als Lagerarbeiter angefangen und seither viele verschiedene Positionen durchlaufen. Ich bin nach wie vor fasziniert von dem rasanten Tempo, mit dem sich ŠKODA vom Staatsbetrieb zu einem weltweit präsenten Autobauer entwickelt hat. Für manche neuen Kollegen mag das Erreichte vielleicht selbstverständlich sein. Mich begeistert es mehr denn je, zum Wachstum von ŠKODA beizutragen. Unsere Marke hat große Chancen.“

Zeitgenössische Kunst fordert den Betrachter heraus, die Welt zu hinterfragen. Das Museum of Modern Art in New York will diesem Dialog über Kunst und die drängenden Fragen unserer Zeit auch über die digitalen Medien neue Spielräume erschließen. MoMA-Direktor Glenn D. Lowry über das Zusammenspiel von Kunst und Bildung.

Bildende Kunst.

GLENN D. LOWRY

**57, LEITET SEIT 1995 ALS DIREKTOR
DAS MUSEUM OF MODERN ART.**

Das Museum of Modern Art in New York City zählt zu den weltweit berühmtesten Sammlungen moderner und zeitgenössischer Kunst. Gegründet 1929, umfasst es heute 150.000 Werke der Architektur und des Designs, darunter auch einen Volkswagen Käfer, ferner Gemälde, Zeichnungen, Skulpturen, aber auch Filme, Videokunst und elektronische Medien sowie eine Bibliothek mit 300.000 Bänden.

Kunst ist allgegenwärtig. Wir begegnen ihr nicht nur in Museen, sondern auch auf der Straße, in den Medien, auf „Facebook“ ebenso wie bei „YouTube“ – kurzum überall dort, wo Menschen sind. Kunst, in welcher Form auch immer, regt zum Nachdenken an. Sie fördert Kreativität. Die Auseinandersetzung mit Kunst schärft unsere Sicht auf die Umwelt und das Zusammenleben in der globalen Welt.

Seit seiner Gründung im Jahr 1929 ist es die Mission des Museum of Modern Art, den Menschen zu ermöglichen, die Kunst ihrer Zeit zu erleben und besser zu verstehen. Das weltweite Renommee des MoMA beruht darauf, dass hier immer die Künstler im Mittelpunkt stehen. Mit ihrer Arbeit stellen sie bestehende Normen infrage und verschieben Grenzen. In einer Welt, die sich vom Konsum mehr und mehr zu einer Kultur der Innovation entwickelt und entwickeln muss, sind diese Impulse von großer Bedeutung.

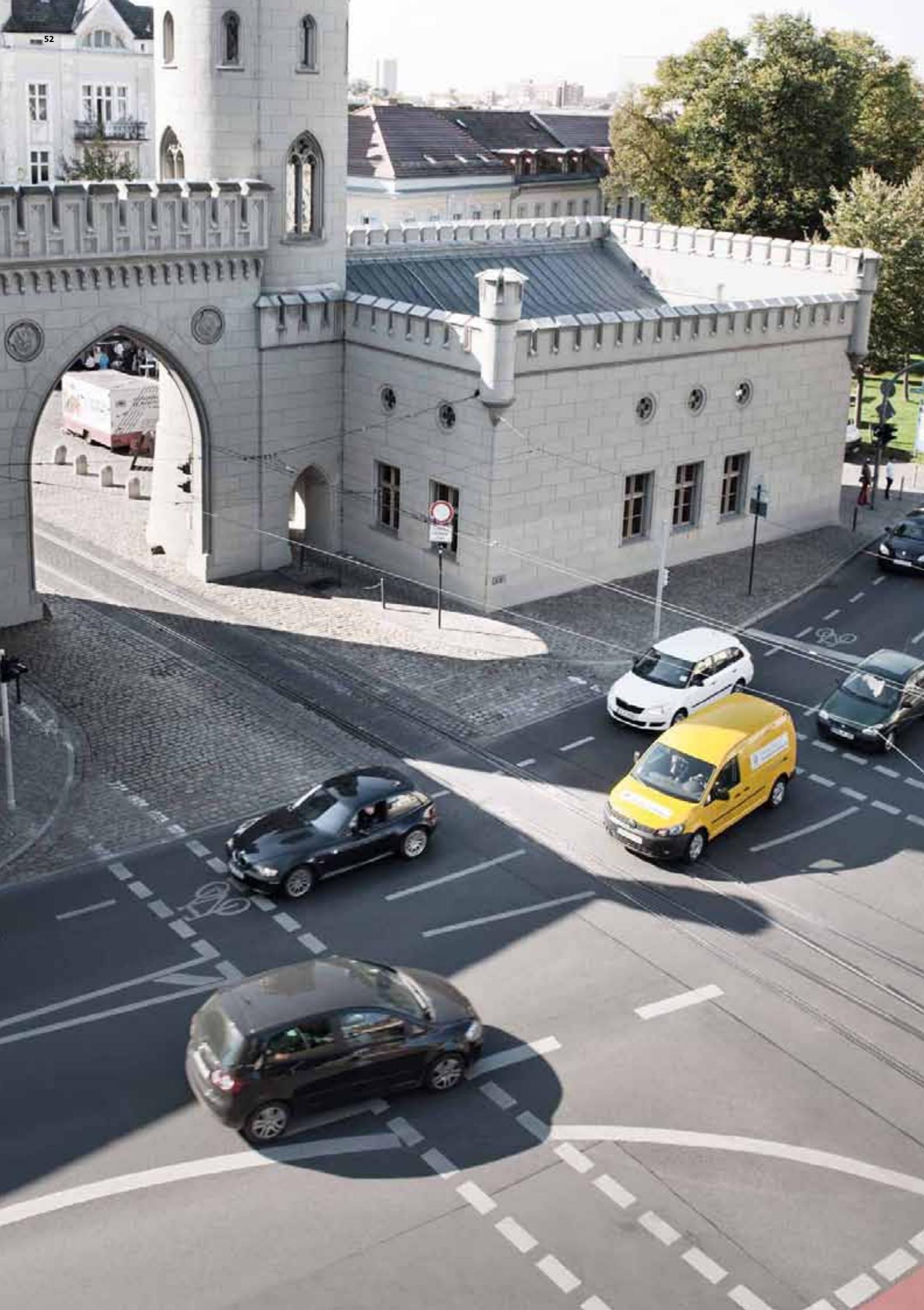
Es fällt mitunter nicht leicht, zeitgenössische Kunst zu verstehen. Dennoch sagte der Künstler Marcel Duchamp: „Der kreative Akt wird nicht vom Künstler allein vollbracht; der Betrachter bringt das Werk in Verbindung mit der Welt, indem er es dechiffriert und interpretiert und so seinen eigenen Beitrag zum kreativen Prozess leistet.“ Gute Museen geben dieser Auseinandersetzung Raum und Heimat. Mit Forschung und Bildung fördert das MoMA ein tieferes Verständnis moderner Kunst, indem wir die sozialen, kulturellen und historischen Kontexte des Künstlers und seines Werks intensiv beleuchten. Mit unseren vielfältigen Initiativen wollen wir so immer auch Brücken bauen. Mit der Ausweitung unserer Bildungsangebote auf das Internet haben wir begonnen, Menschen ungeachtet ihres Alters oder der Herkunft in der digitalen Welt zusammenzubringen. Ihnen gemeinsam ist die tiefre Überzeugung, dass die Beschäftigung mit Kunst kreatives Denken entzünden kann. Mit der Hilfe von Volkswagen ist es uns gelungen, ersten global vernetzten Communitys eine Heimat zu geben – und den Austausch über alle geografischen Grenzen hinweg zu stimulieren.

So kann das MoMA von New York aus dem Dialog mit und über Kunst neue Spielräume eröffnen. Die digitalen Medien haben die Macht und das Potenzial, die globale Reichweite unseres Hauses und seiner Mission weiter zu vergrößern – mit dem Ziel, das kreative Denken von Millionen Menschen weltweit zu fördern und sie einzubeziehen in eine kritische Auseinandersetzung über die Welt, in der wir leben.



„Die Auseinandersetzung mit Kunst schärft unsere Sicht
auf die Umwelt und das Zusammenleben in der globalen Welt.“

GLENN D. LOWRY, DIREKTOR MUSEUM OF MODERN ART, NEW YORK



Die Post fährt elektrisch – das heißt: lautlos und ohne Emissionen. Volkswagen Nutzfahrzeuge und Deutsche Post DHL kooperierten bei einer dreimonatigen Flottenerprobung mit zehn Volkswagen Caddy Blue-e-Motion in Potsdam.

e-Post.



Das Paket fest unter den Arm geklemmt, drückt Ivonne Rendelmann den Klingelknopf. Und wartet. Klingelt noch einmal. Und wartet. „Keiner zu Hause!“ Sie setzt das schwere Paket wieder in den Caddy zurück. Weiter zum nächsten Kunden. Rendelmann ist Zustellerin bei der Deutschen Post DHL. Sie gehört zu den 24 Fahrerinnen und Fahrern, die im Sommer 2011 drei Monate lang mit dem Caddy Blue-e-Motion von Volkswagen Nutzfahrzeuge elektrisch unterwegs waren.

Zehn Prototypen traten zu einem Praxistest der Deutschen Post DHL in Potsdam und in Stahnsdorf bei Berlin an – wissenschaftlich begleitet vom Institut für Transportation Design in Braunschweig und gefördert vom Bundesministerium für Umwelt. Der Potsdamerin hat es der Caddy mit Elektroantrieb angetan: „Den will ich gar nicht mehr hergeben.“ Postzusteller

„Anders der Elektromotor: kein Anlassen, kein Leerlauf, kein Kuppeln, kein Schalten.“

Ein zusätzlicher Pluspunkt ist die Energierückgewinnung beim Bremsen.“

JÖRG STRUNZ, PROJEKTLLEITER CADDY BLUE-E-MOTION, ALTERNATIVE ANTRIEBSKONZEPTE, VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE



steigen bis zu 400 Mal pro Tour ein und aus. „Sehen Sie“, sagt Ivonne Rendelmann, „sobald der Schlüssel steckt, stelle ich den Wahlhebel auf D und trete sachte aufs Fahrrpedal. Das war's, schon fährt das Auto los. Einfacher geht's nicht. Und ich fahre absolut leise und ohne Abgase!“

Die Deutsche Post DHL hat heute bundesweit rund 20.000 Volkswagen Caddy in Betrieb. 80 Prozent der Fahrzeuge fahren täglich weniger als 50 Kilometer und nahezu immer die gleiche Route. „Der Elektroantrieb verspricht enorme Vorteile im innerstädtischen Kurzstrecken-Lieferverkehr“, erläutert Jörg Strunz. Der Diplom-Ingenieur leitete dieses Flottenprojekt im Bereich Alternative Antriebskonzepte bei Volkswagen. Der Caddy Blue-e-Motion ist sein Baby.

„Häufiges Starten und Abstellen, viel Leerlauf, sehr kurze Fahrstrecken, oft nur im ersten und zweiten Gang – so können selbst sparsame TDI-Motoren wie die von Volkswagen ihre hohe Leistungseffizienz nicht optimal ausspielen. Anders der Elektromotor: kein Anlassen, kein Leerlauf, kein Kuppeln, kein Schalten. Ein zusätzlicher Pluspunkt ist die Energierückgewinnung beim Bremsen“, erklärt Strunz nicht ohne Stolz.

In 80 Tagen sputten die Caddy Blue-e-Motion gut 14.000 Kilometer ab, bis zu 44 Kilometer legten sie ohne Nachladen zurück. Die Lithium-Ionen-Batterien der Elektrofahrzeuge benötigen rund eineinhalb Stunden für eine „Neubetankung“, sodass auch zwei Touren pro Tag möglich gewesen wären. Dem 85-kW-Elektromotor, 115 PS stark, übernommen aus dem zukünftigen Golf Blue-e-Motion, gelingen abgeregelte 120 km/h Spitzen-

geschwindigkeit. Über die muntere Beschleunigung aus dem Stand heraus freuten sich die Fahrer einhellig. Die Deutsche Post DHL als Betreiber freute sich wiederum über niedrige Betriebskosten: Der Strom kostete rund sechs Cent pro Kilometer – und damit nicht einmal ein Viertel so viel wie Diesel-Kraftstoff. Darüber hinaus zeichnet sich ab, dass für Elektrofahrzeuge – im Vergleich zu verbrennungsmotorischen Fahrzeugen – niedrigere Wartungskosten anfallen.

Die Erfahrungen der Zusteller mit dem Caddy Blue-e-Motion liefern den Ingenieuren des Volkswagen Konzerns wichtige Erkenntnisse für die technische Weiterentwicklung und künftige Serienauslegung. „Wenn wir bei Regen mit nasser Kleidung im Auto unterwegs sind, beschlagen die Scheiben. Dann muss die Heizung diese schnell wieder frei bekommen.“ Damit spricht Ivonne Rendemann ein sicherheitsrelevantes Thema an: freie, uneingeschränkte Sicht selbst bei nasser Witterung oder bei Minustemperaturen. „Sicherheit hat auch bei Elektrofahrzeugen höchsten Stellenwert“, betont Jörg Strunz. Da ein Elektroantrieb kaum Wärme abgibt, steht zunächst nur die Batterie als Energiespender für die Heizung zur Verfügung. Das reduziert die Reichweite.



Diese und ähnlich knifflige Aufgaben müssen Ingenieure wie Jörg Strunz auf dem Weg in die elektrische Zukunft noch lösen. Es gilt, Batterien leistungsstärker, sicherer und günstiger zu machen, eine Lade-Infrastruktur aufzubauen und die Energie zur „Betankung“ regenerativ zu gewinnen. Das Elektro-Zeitalter bei Volkswagen beginnt bald: Ab 2013 sollen up! und Golf Blue-e-Motion geräuscharm und emissionsfrei die Straße erobern, gefolgt vom Caddy Blue-e-Motion. Wenn es nach den DHL-Zustellern ginge, dann würden sie lieber heute als morgen auf Strom umsteigen.

AUTOR Stefan Woltereck

FOTOGRAF Tim Müller

WEITERE INFORMATIONEN www.volksvagen-nutzfahrzeuge.de

23 Millionen Menschen leben in Shanghai, einer der zahlreichen Millionenstädte Chinas, und bewegen sich hier tagtäglich fort. Die urbane Mobilität im Reich der Mitte folgt eigenen Regeln und setzt zunehmend Trends. In seinem Forschungslabor in Shanghai treibt der Volkswagen Konzern die Entwicklung neuer Technologien wie der Elektromobilität voran – und schaut dabei weit in die Zukunft.

Maximale Verdichtung.



Um zu verstehen, vor welchen Herausforderungen die Mobilitätssysteme der Zukunft stehen, sollte man nachts in Shanghai von einem Wolkenkratzer blicken: Bis zum Horizont reicht das Lichtermeer der Metropole. Im Ballungsraum des Jangtse-Deltas leben sogar fast 100 Millionen Menschen. „Eine derart dynamische Region ist der ideale Standort, um nach neuen Trends und Lösungen zu suchen“, sagt Dr. Tobias Giebel angesichts der imposanten Kulisse. Der Elektroingenieur leitet das Volkswagen Research Lab China, kurz „VRC“.

Seit 2006 gehört das Labor auf dem Campus der Tongji Universität zum weltweiten Volkswagen Forschungsnetz – ebenso wie die Zentrale in Wolfsburg und die Forschungsabteilungen im kalifornischen Palo Alto oder in Tokio. Giebels Team arbeitet eng und intensiv mit den anderen Forschungsstandorten des Konzerns zusammen. Auch die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen von Volkswagen – die Shanghai Volkswagen Automotive Company und die FAW Volkswagen Automotive Company in Changchun – sind wichtige Partner für die Forscher. „Wir kooperieren mit den führenden Köpfen der Fahrzeugentwicklung in China“, erklärt Prof. Dr. Jürgen Leohold, Leiter der Volkswagen Konzernforschung in Wolfsburg. „China ist ein ungeheuer dynamischer Markt, der für Volkswagen immer bedeutsamer wird. Für ein Unternehmen wie unseres ist es unverzichtbar, hier mit einem eigenen Forscherteam präsent zu sein.“

„Ein wesentlicher Schwerpunkt ist die Arbeit an neuen Antrieben“, konkretisiert Giebel. „Wir beschäftigen uns aber auch sehr intensiv mit dem Verhalten der chinesischen Kunden. Wir wollen herausfinden, welche Ansprüche sie in Zukunft an ihr Auto stellen werden und wie sie bestimmten neuen Technologien gegenüberstehen“, ergänzt sein Kollege Dr. Zhang Bin.

Die hochmodernen Labore erlauben einen Einblick in die tägliche Arbeit der beiden Elektroingenieure. In Spezialkammern werden beispielsweise Lithium-Ionen-Batterien hunderte Male ge- und wieder entladen. Einige Versuche laufen schon seit Monaten. Untersucht wird, wie leistungsfähig die Batterien auf Dauer in einem Elektro- oder Hybridauto sind. „Wir arbeiten an elektrochemischen Prozessen, aber auch am Thema Sicherheit“, erläutert Elektroingenieur Wen Jiang. Die Hochleistungsbatterien stammen von chinesischen Herstellern. Gemeinsam mit ihnen arbeitet Volkswagen daran, die Batterien an die Standards des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA) anzupassen.

2.260.000

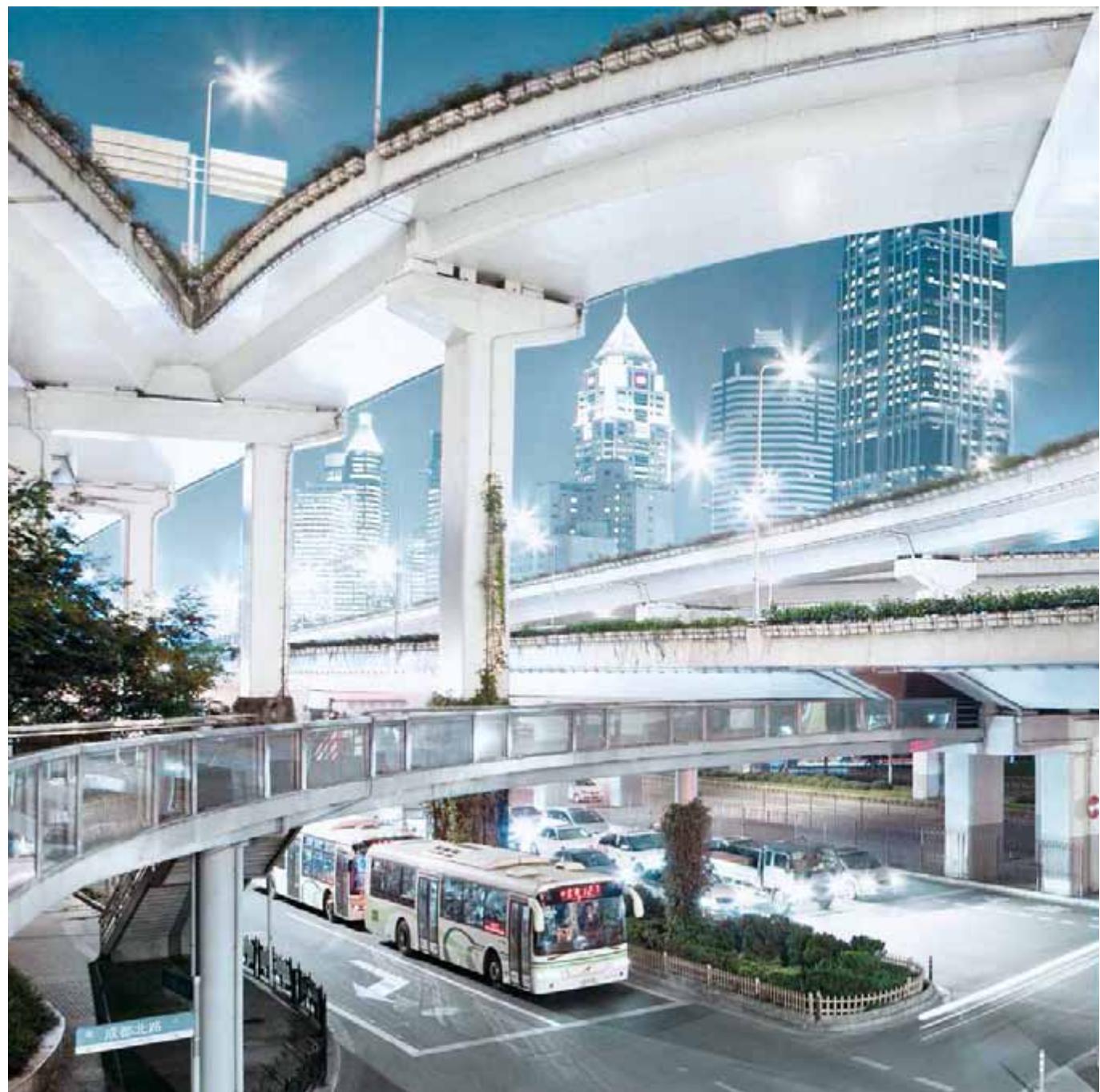
FAHRZEUGE setzte die Volkswagen Group China im Jahr 2011 ab.

3.182

PATENTE meldeten die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns im Jahr 2011 weltweit an.

3

STIFTUNGSPROFESSUREN unterhält Volkswagen am Chinesisch-Deutschen Hochschulkolleg der Tongji Universität in Shanghai. Zwei forschen im Bereich Produkt und Technik, die dritte widmet sich dem Human Ressource Management.

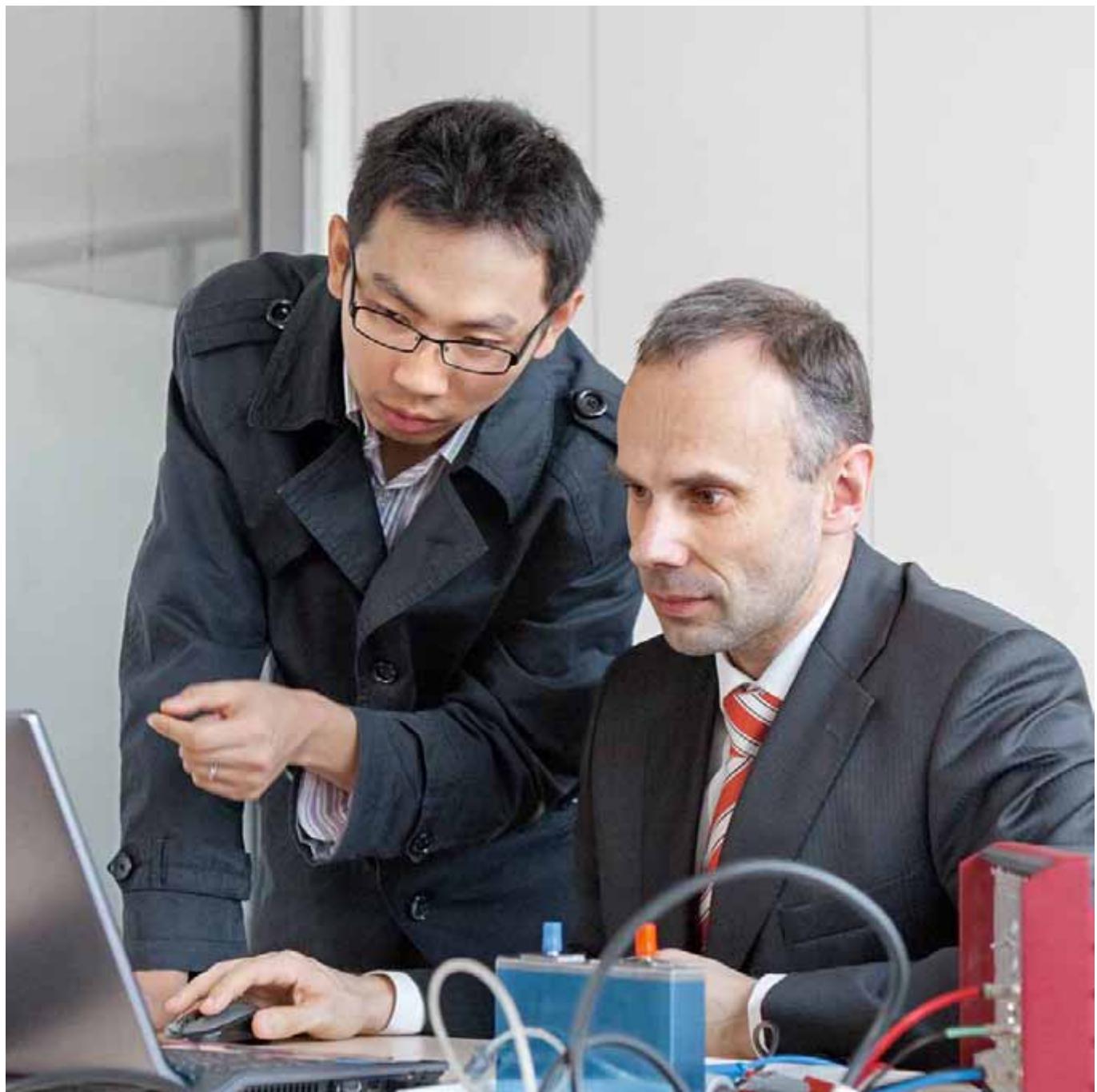


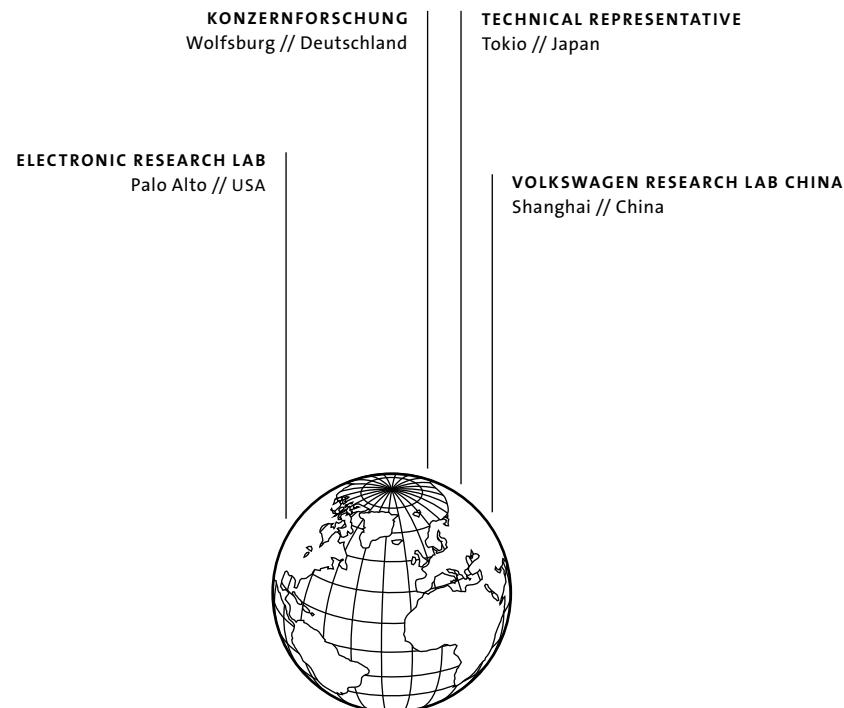
RUND 23 MILLIONEN MENSCHEN LEBEN IN SHANGHAI – Die verkehrsreiche Metropole ist ein idealer Standort für die Suche nach neuen Trends und Lösungen für die Mobilität von morgen.

„Fortschritt erreicht man nicht allein durch technische Innovationen. Genauso wichtig ist die Aufklärung. Nur so können wir das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern.“

DR. TOBIAS GIEBEL, LEITER VOLKSWAGEN RESEARCH LAB SHANGHAI

FORSCHEN FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN – Dr. Zhang Bin (links) und Dr. Tobias Giebel im Volkswagen Research Lab Shanghai.





Auch Chinas Automobilhersteller forcieren das Thema Elektromobilität, nicht zuletzt, weil die Regierung in Peking diese intensiv fördert. Bis 2020 sollen auf den Straßen der Volksrepublik fünf Millionen elektrisch betriebene Autos fahren, so das erklärte Ziel. Viele Experten trauen China zu, der erste große Markt für Elektroautos und Plug-in-Hybride zu werden. „Wir wollen dazu beitragen, dass Volkswagen von Anfang an vorne mit dabei ist“, so Giebel.

Besonders eng arbeiten die Konzernforscher und die Tongji Universität beim Thema Sicherheit zusammen. „Die im internationalen Vergleich sehr hohe Zahl der Verkehrsoptiker in China gehört zu den drängendsten Problemen“, erklärt Giebel. Einen der Hauptgründe konnte sein Forscherteam schnell ausmachen. Er verdeutlicht dies den Besuchern bei einem Spaziergang durch die Straßen der Stadt: „Viele Chinesen schnallen sich im Auto nicht an. Das führt schon bei relativ niedrigem Tempo zu teilweise schweren Verletzungen.“ Mit Initiativen zur Verkehrserziehung für die Jüngsten und Aufklärungsarbeit bei Chinas Automobilverbänden steuert Volkswagen gegen. Eine Anschnall-Erinnerungsfunktion, die immer häufiger auch in chinesische Automodelle eingebaut wird, ist eines der Ergebnisse.

Von einer der vielen Fußgängerbrücken in Shanghai schaut Giebel hinunter auf den dichten Verkehr. „Fortschritt erreicht man nicht allein durch technische Innovationen. Genauso wichtig ist die Aufklärung. Nur so können wir das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern“, erklärt er angesichts der Vielzahl von Bussen, Autos und Zweirädern, die sich durch die Straßen drängen und auf Fußgänger wenig Rücksicht nehmen. „Dass Volkswagen als Marktführer in China auch auf diesem Gebiet forscht, ist für uns selbstverständlich.“

AUTOR Bernhard Bartsch

FOTOGRAF Andreas Mader

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagengroup.com/innovation



Manche lesen Magazine, vergleichen und machen Probefahrten, bevor sie sich für ein neues Auto entscheiden. Anderen dagegen genügt der große Name einer automobilen Legende. Auch Notarin Amélie Leperre-Dimeglio, Managerin Wang Yin und Surferlegende Robby Naish waren sich bei Porsche sicher: Sie orderten den neuen 911 ungesehen. Und dann stand er endlich vor ihnen – beim „Blind Date“ in Paris, auf Hawaii und in Shanghai.

Blind Date.

**PARIS – CENTRE PORSCHE PARIS, 17 RUE GROS**

Sie hatte ihn nur von Weitem gesehen – im Porsche Zentrum in Paris, nach seiner Weltpremiere im September 2011. Zunächst blieb es beim kurzen Blickkontakt. Doch die runden, transparenten Scheinwerfer und die unverkennbare Silhouette des neuen Porsche 911¹ hatten es ihr gleich angetan. Von jenem Moment an konnte sie es kaum erwarten, ihn wiederzusehen.

Derselbe Ort, drei Monate später. Amélie Leperre-Dimeglio hat ein Rendezvous bei Porsche im 16. Pariser Arrondissement. Ihr neuer, leuchtend roter 911 Carrera S² wartet auf sie. „Mensch, ist der schön“, rutscht es ihr heraus. Die erfolgreiche Notarin schenkt sich den Sportwagen zum Geburtstag: „Mit 40 hat man

das perfekte Alter, um Porsche zu fahren“, sagt sie. Die neue, mittlerweile siebte Generation des 911 geht mit zwei Motorisierungen an den Start: als 911 Carrera³ mit einem 350 PS starken 3,4-Liter-Motor und als Carrera S mit 400 PS aus 3,8 Litern Hubraum. Dank effizienter Antriebe, Leichtbauweise und kraftstoffsparender Funktionen wie dem Start-Stopp-System liegt der Verbrauch um rund ein Fünftel unter dem des Vorgängermodells. Bei den CO₂-Emissionen unterbietet der neue 911 die Marke von 200 Gramm pro Kilometer – ein Bestwert im Sportwagensegment.

„Dass ich ein Auto bestelle, ohne genau zu wissen, wie es sich fährt, hat mit dieser Marke zu tun. Mit Porsche verbinde ich



ERSTE AUSFAHRT ENTLANG DER SEINE – Amélie Leperre-Dimeglio, Notarin in Paris: „Mit Porsche verbinde ich eine große Sportwagen-Tradition.“

eine große Sportwagen-Tradition.“ Nun, da der 911 vor ihr steht, zieht es die Besitzerin hinaus auf die Straße. „Ich höre Musik am liebsten laut und fahre gern energisch.“ Ihr erster Griff in ihrem neuen Wagen gilt der Bose-Stereoanlage, der zweite der Sport-Plus-Taste in der Mittelkonsole. Auf der Fahrt entlang der Seine erzählt sie, warum sie sich für den neuen Porsche entschieden hat: „Der 911 ist mein Traumauto, weil er mehr ist als nur ein Sportwagen. Er ist ein Kraftpaket und gleichzeitig elegant. Sportlich, aber trotzdem alltagstauglich.“ Amélie Leperre-Dimeglio genießt jeden Meter Straße und freut sich: „Von nun an wird er mich jeden Tag begleiten.“

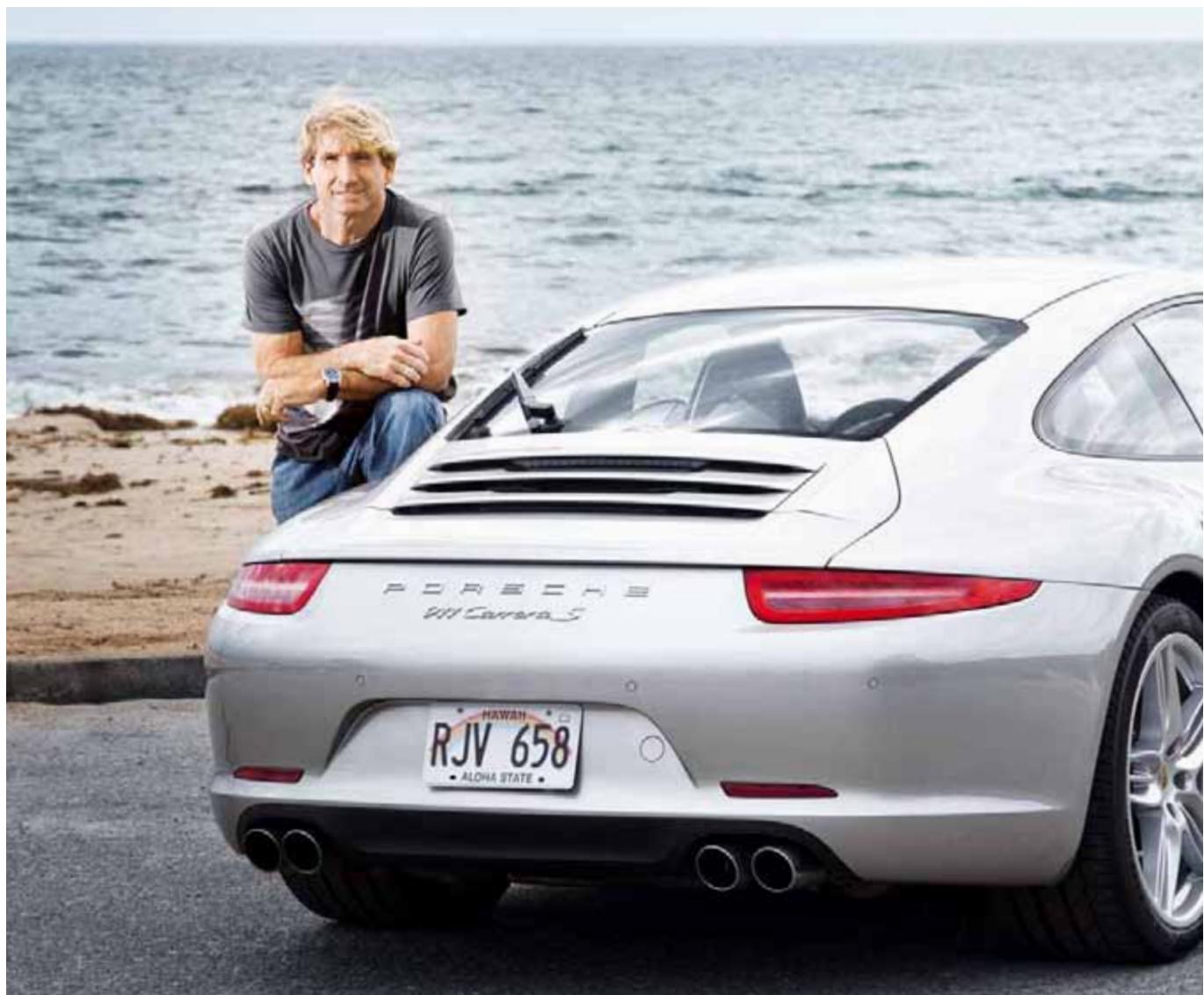
HAWAII – NAISH HAWAII LTD., 155A HAMAKUA DRIVE, KAILUA
Der pure Genuss, einen 911 zu fahren, verbindet die Pariser Notarin mit Surferlegende Robby Naish. Der 48-Jährige, der

im Alter von 13 zum ersten Mal Surf Weltmeister wurde, lebt heute auf der Insel Maui im Pazifischen Ozean. Ein Flecken Erde, geprägt von Wasser und Wind – Lebenselixier für den „Lord of the Boards“. Er lebt hier noch eine weitere Leidenschaft aus: Autos. „Car guy“ nennt er sich. Und entsprechend ungeduldig erwartet er seinen neuen 911 Carrera S im hawaiianischen Kailua.

Der silbergraue Sportwagen-Klassiker ist neben einem Panamera und einem Cayenne der dritte Porsche in Naishs Garage. „Silber zeigt die Linienführung am besten“, schwärmt er, als der neue 911 schließlich vor ihm steht. Der im Vergleich zum Vorgängermodell um 100 Millimeter verlängerte Radstand, die breitere Spur vorn und die flachere Dachkontur lassen den Sportwagen noch satter auf der Straße liegen. Das gefällt Kenner Naish.

„Beim 911 ist für mich das Gefühl entscheidend, nicht das schnelle Fahren.“

ROBBY NAISH, SURFWELTMEISTER AUS HAWAII



LIEBT DAS MEER, WELLEN UND AUTOS – Surferlegende Robby Naish: „Porsche hat viel mit Leidenschaft zu tun.“



IN KEINEM LAND DER WELT WÄCHST PORSCHE SO RASANT WIE IN CHINA – Wang Yin, Finanzmanagerin in Shanghai:
„Umweltgedanke und Fahrspaß dürfen sich nicht ausschließen. Auch deshalb habe ich mich für Porsche entschieden.“

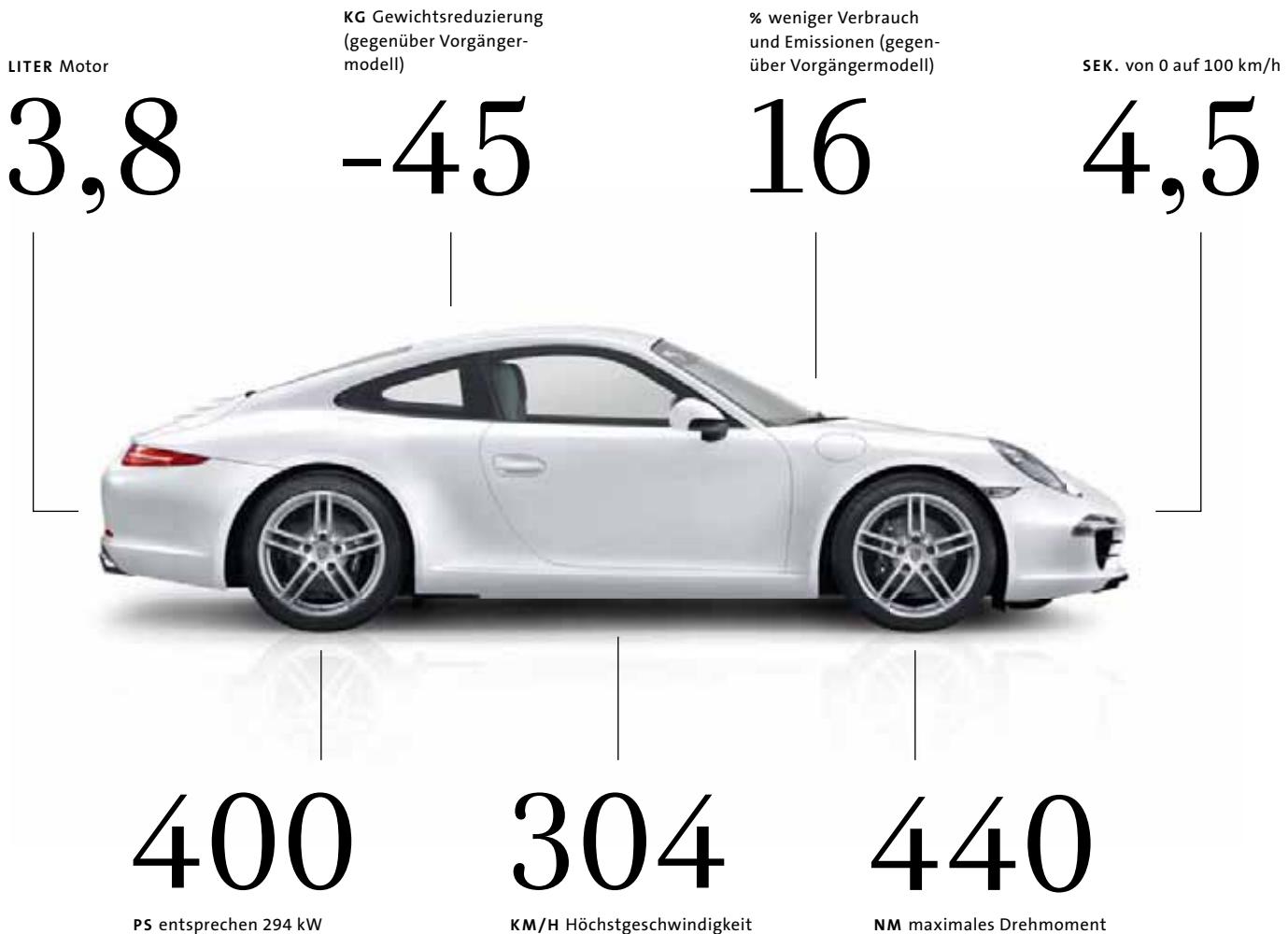
Naish lässt seinen Blick über die Details wie die filigran gestalteten Außenspiegel oder die auffallend schmalen Heckleuchten gleiten. Dann erst öffnet er die Tür, berührt das Leder der Türverkleidung und schwingt sich in den Sitz. Er legt den ersten der sieben Gänge ein, startet seinen 911 und lässt ihn anrollen. „Allein der Klang des Motors, einfach perfekt.“

Der Mann, der mit mehr als 80 Stundenkilometern übers Wasser surft, zeigt, dass er auch hervorragend Auto fährt. „Porsche hat viel mit Leidenschaft zu tun“, sagt Naish und steuert den 911 souverän durch die Kurven. Auf der Küstenstraße mit Blick auf das weite Meer gleitet er ganz gemächlich dahin und genießt Sound, Sonne und Aussicht: „Beim 911 ist für mich das Gefühl entscheidend, nicht das schnelle Fahren.“

SHANGHAI – PORSCHE CENTER SHANGHAI, 288 NANJING ROAD WEST
Rund 8.000 Kilometer westlich von Hawaii wartet Wang Yin in der chinesischen Metropole Shanghai darauf, in den neuen Porsche 911 einsteigen zu können. Sie gehört zu einem exklusiven Kreis von Kunden, die zu einer Fahrt mit dem neuen Modell eingeladen wurden. Bestellt hat Wang Yin ihren 911 Carrera S bereits, ausgeliefert wird die siebte Generation 911 in China ab März 2012.

Die Finanzmanagerin ist ein wenig nervös. „Porsche zu fahren ist für mich ein sehr emotionales Erlebnis.“ Wang Yin gehört zur jungen, erfolgreichen Generation in China, die immer öfter Limousine samt Chauffeur stehen lässt und sich selbst ans Steuer setzt – am liebsten in einem attraktiven Sportwagen. In keinem anderen Land der Welt wächst Porsche so rasant wie in China: 24.340 Fahrzeuge setzte die Marke 2011 im Reich der Mitte ab, über 64 Prozent mehr als im Vorjahr. Ihr Ruf eilt ihr auch in

DER 911 CARRERA S



China voraus: Porsche ist legendär. Wang Yin erzählt, wie sie sich vor fünf Jahren auf einer Europareise regelrecht in die Marke verliebte: „Ein weißer 911 stand vor dem Kolosseum in Rom, mitten in der über 2.000 Jahre alten Kulisse der Ewigen Stadt. Seine Schönheit fügte sich perfekt in das Gesamtbild ein.“ Diese Momentaufnahme habe sie nicht mehr losgelassen, erzählt die zierliche 38-Jährige und nimmt auf den ledernen Sportsitzen Platz.

Lächelnd berührt sie die nah am Lenkrad positionierten Schalt- und Wählhebel. „Klassisch und gleichzeitig modern – typisch Porsche eben“, konstatiert sie mit Blick auf die fünf Rundinstrumente im Cockpit, zu denen ein hoch auflösender Multifunktionsbildschirm gehört.

Während der Fahrt durch die Straßenschluchten der Megacity Shanghai fällt Wangs Blick immer wieder auf die Tankanzeige: „Der Verbrauch liegt durchschnittlich unter zehn Liter auf 100 Kilo-

meter.“ Sie hat sich im Vorfeld über die technischen Details informiert und spricht jetzt kundig über die Vorzüge der Start-Stopp-Automatik. Sie testet auch gleich das „Segeln“ – ein Dahingleiten bei abgeschaltetem Motor, gesteuert über das Doppelkupplungsgetriebe. „Umweltgedanke und Fahrspaß dürfen sich nicht ausschließen. Auch deshalb habe ich mich für Porsche entschieden.“

AUTOREN Barbara Markert (Paris), Jo Clahsen (Kailua), Philipp Mattheis (Shanghai)

FOTOGRAFEN Thibaud Chevalier (Paris), Marc Urbano (Kailua), Mick Ryan (Shanghai)

WEITERE INFORMATIONEN www.porsche.de/911

¹ Porsche 911 Carrera/Carrera S Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 9,5 bis 8,2; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert von 224 bis 194.

² Porsche 911 Carrera S 294 kW, Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 12,2/außerorts 6,7/kombiniert 8,7; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km 205.

³ Porsche 911 Carrera Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 9,0 bis 8,2; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert von 212 bis 194.



MAN steht für Transport und Energie. Das 1758 gegründete Unternehmen gehört seit dem 9. November 2011 als eigenständige Marke zum Volkswagen Konzern. Das Produktportfolio der Münchener reicht vom Lastwagen über Schiffsmotoren mit bis zu 100.000 PS und Turbinen bis zum schlüsselfertigen Kraftwerk – alles echte Kraft-Macher, die MAN mit über 53.500 Mitarbeitern weltweit entwickelt und fertigt.

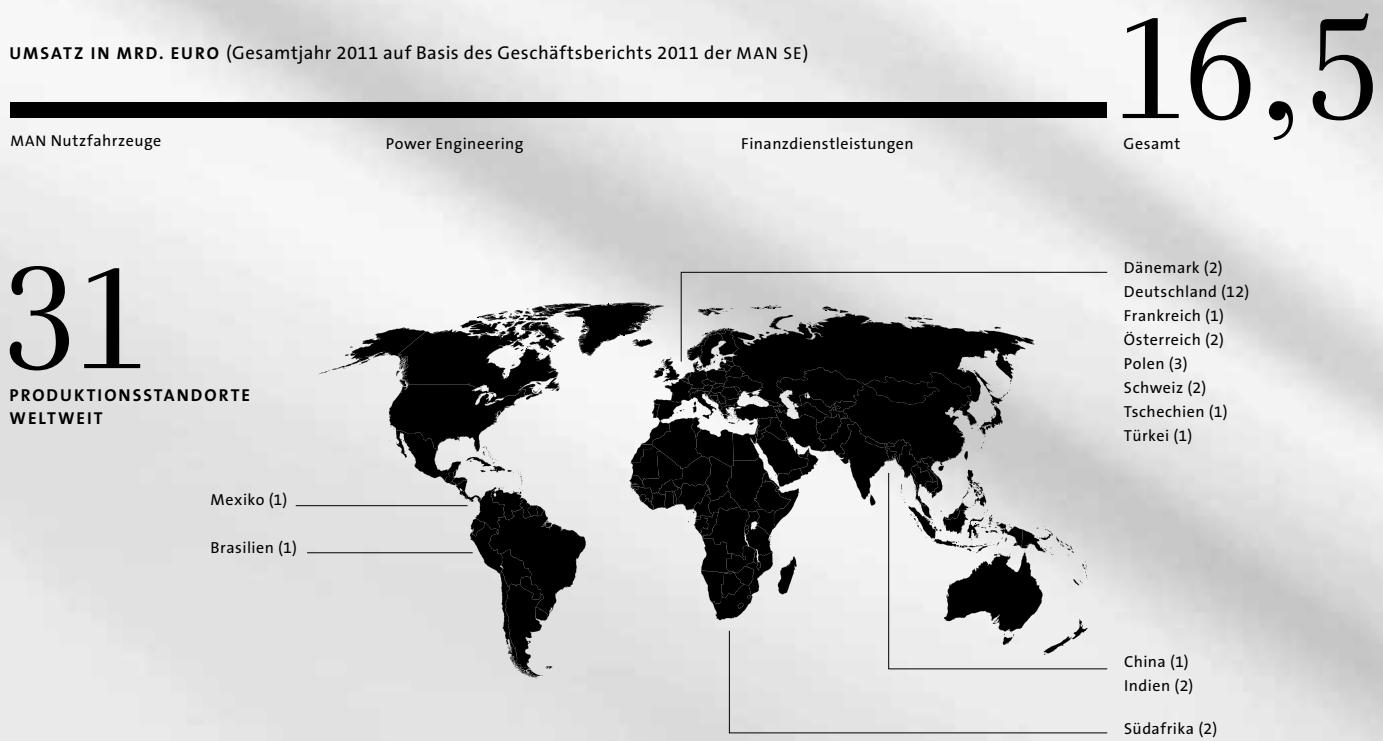
Kraft-Macher.



PRÄSENZ RUND UM DEN GLOBUS

MAN ist ein Global Player und auf fünf Kontinenten aktiv. Das Unternehmen wächst vor allem in den BRIC-Staaten und baut seine starke Position in aufstrebenden Wachstumsmärkten wie Argentinien, Chile, Indonesien, Mexiko, Südafrika oder der Türkei aus. Die umsatzstärkste Region ist für MAN jedoch nach wie vor Europa.

UMSATZ IN MRD. EURO (Gesamtjahr 2011 auf Basis des Geschäftsberichts 2011 der MAN SE)



TRANSPORT UND ENERGIE AUS EINER HAND

MAN ist einer der weltweit führenden Anbieter von Lösungen in den Bereichen Transport, Mobilität und Energie. Die einzelnen Geschäftsbereiche ergänzen einander: Bei Nutzfahrzeugen wie bei Schiffsdieselmotoren arbeitet MAN an nachhaltigen, umweltfreundlichen Technologien. Die Turbinentechnologie macht die Energieerzeugung noch effizienter, Getriebe setzen Motorleistung oder Windenergie in Antrieb um. Dienstleistungen, Finanzierung und Leasing runden die Angebotspalette ab.



MAN NUTZFAHRZEUGE

MAN zählt zu den weltweit führenden Anbietern von Nutzfahrzeugen und Transportlösungen. Die MAN Produktpalette umfasst Lkw mit einem Gesamtgewicht von 7,5 bis 44 Tonnen, Sonderfahrzeuge bis 250 Tonnen Zugsgesamtgewicht sowie Omnibusse und Reisebusse. In Brasilien ist MAN der größte Lastwagenproduzent und Marktführer bei Lkw mit mehr als 5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Darüber hinaus fertigt MAN Diesel- und Erdgasmotoren für Nutzfahrzeuge aller Art.

POWER ENGINEERING

Im Bereich Power Engineering hat sich MAN als führender Entwickler und Hersteller von großen Dieselmotoren, Turbokompressoren, Industrieturbinen und chemischen Reaktorsystemen etabliert. Im Bereich Dieselmotoren zählt MAN in der Entwicklung von bis zu 100.000 PS starken Antriebsaggregaten für Schiffe sowie für die Energieerzeugung in Kraftwerken zu den globalen Technologieführern. MAN bietet eine breite Palette von Turbomaschinen für verschiedenste Industriezweige an – von der Öl- und Gasindustrie über Raffinerien bis zur Erzeugung von Industriegasen und Strom. Für Spezialfahrzeuge sowie den industriellen Einsatz fertigt MAN außerdem Getriebe und Antriebstechnik. Prüfsysteme in den Bereichen Entwicklung, Produktion und Qualitätssicherung für Automobil-, Eisenbahn und die Luftfahrtindustrie vervollständigen das Produktspektrum.

4,5%

des Gesamtumsatzes von MAN
fließen als Ausgaben in
FORSCHUNG & ENTWICKLUNG.

TRANSPORTEFFIZIENZ UND UMWELTTECHNIK

MAN ist ein Innovator – gerade beim Thema Umweltschutz und Energieeffizienz: Das Unternehmen zählt heute zu den führenden Entwicklern und Herstellern von Hybridantrieben für Stadtbusse und Fahrzeuge im innerstädtischen Warentransport sowie von ressourcenschonenden Gastechnologien für Großmotoren und Turbomaschinen im Kraftwerksbereich.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Für die Gesellschaft einen Mehrwert zu schaffen ist MAN wichtig. Diese Verantwortung lebt das Unternehmen weltweit in zahlreichen Initiativen. So pflegt MAN beispielsweise eine enge Kooperation mit dem Hilfswerk „SOS-Kinderdörfer“ und beteiligt sich an Gemeinschaftsprojekten in Äthiopien, Haiti und Japan.

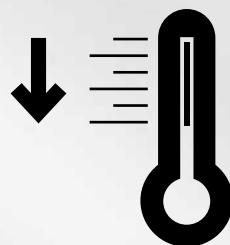
GLOBAL COMPACT

MAN ist Teilnehmer der Initiative Global Compact der Vereinten Nationen, die mit ihren zehn Prinzipien internationale Standards für Unternehmen und Organisationen in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsstandards, Umweltschutz und Bekämpfung von Korruption gesetzt hat.

25%

weniger CO₂ will MAN in der Produktion
bis 2020 im Vergleich zu 2008 emittieren.

FÜNF SCHLÜSSELIINITIATIVEN sollen zur Verlangsamung der Erderwärmung beitragen:
 > klimafreundliche Produktion
 > konsistent-effizientes Produktpotfolio
 > Kundenprojekte zur CO₂-Reduzierung
 > „Carbon Intensity“-Check der Lieferkette
 > Klima-Monitoring



DIE MENSCHEN BEI MAN – DAS FUNDAMENT

Über 53.500 Mitarbeiter arbeiten in 31 Werken und an weiteren Standorten an den besten Ideen für den Transport und die Energieerzeugung. Und das Unternehmen investiert in seine Zukunft: Mehr als 2.900 Auszubildende weltweit lernen einen Beruf bei MAN.

53.500

Mitarbeiter Gesamt

2.900
davon
Auszubildende

15.500
davon
Power Engineering

31.300
davon
in Deutschland

37.900
davon
MAN Nutzfahrzeuge

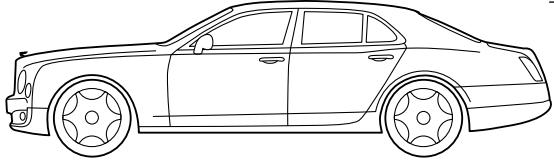




Den britischen Automobilbauer Bentley und das wirtschaftlich prosperierende Emirat Qatar eint eine Ambition: die Zukunft gestalten, ohne die eigene Tradition zu vernachlässigen. Das Land am Persischen Golf und die Luxusmarke modernisieren Bewährtes behutsam – mit viel Know-how und Liebe zum Detail.

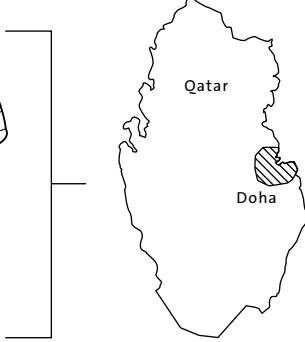
Tradition und Moderne.





8.

Nahezu jeder achte weltweit verkaufte Bentley Mulsanne wird im Mittleren Osten zugelassen. Qatar ist der drittgrößte Markt für Bentley in dieser Region.

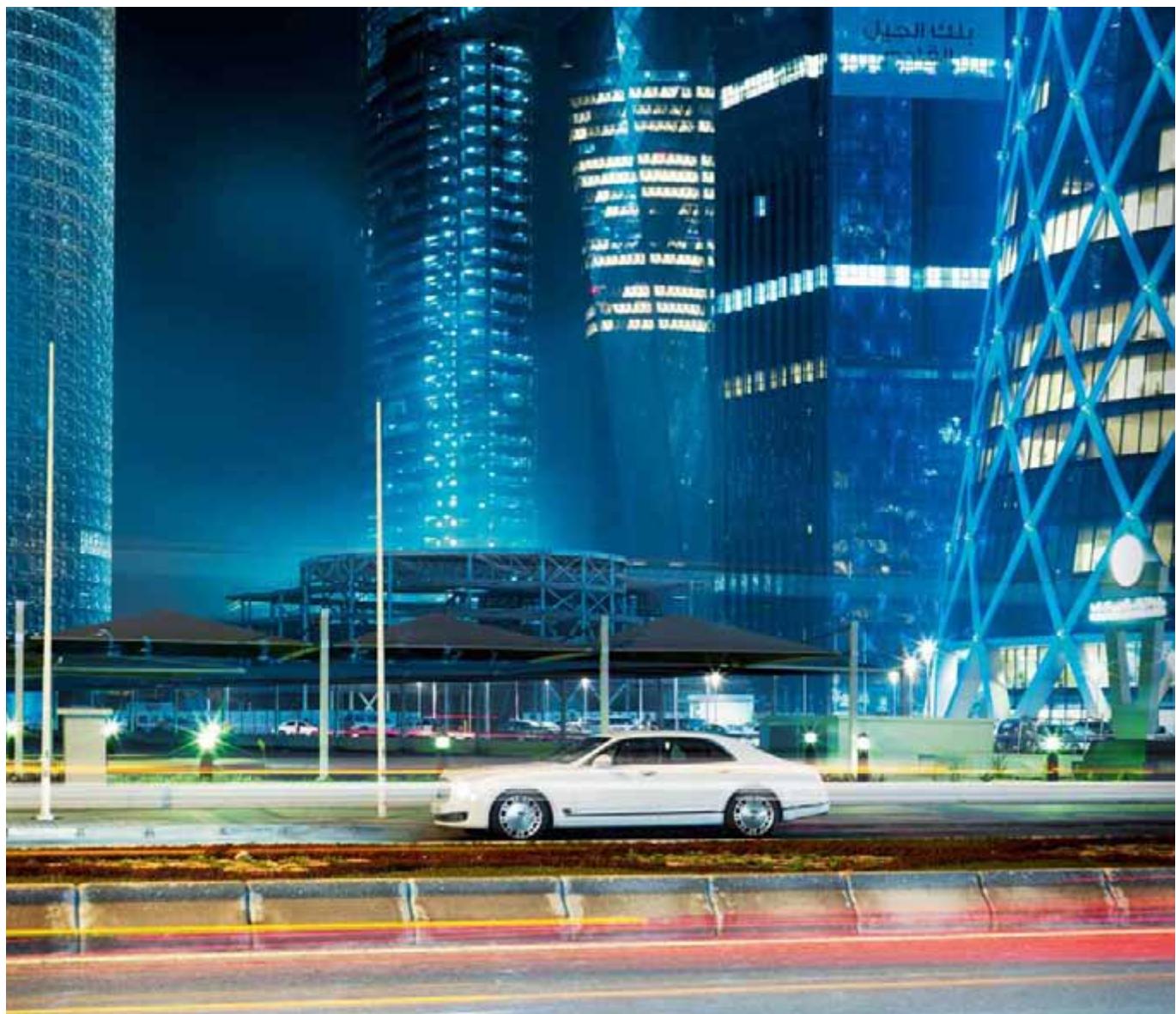


Bis vor rund 70 Jahren lebte der Wüstenstaat Qatar vor allem vom Perlenhandel. Große Erdöl- und Erdgasvorkommen sind heute die wichtigsten Einkommensquellen des Emirats. 1,7 Millionen Einwohner zählt das Land, 800.000 davon leben in der Hauptstadt Doha.

Wer vom alten Dau-Hafen von Doha über die Bucht schaut, erblickt auf der anderen Seite die mächtige Skyline der Hauptstadt von Qatar. Die besten Architekten der Welt haben hier ihre Visionen vom Bauen im 21. Jahrhundert verwirklicht. Die Symbiose von Tradition und Moderne wird selten so augenfällig wie an diesem Ort. Das kleine Emirat, in dem vor einem halben Jahrhundert noch Perlentaucher und Beduinen den Takt der Zeit prägten, beschleunigt mit hoher Drehzahl in die Zukunft. Wobei die Kataris ihre Wurzeln nicht vergessen: Moderne Museen feiern islamische Kunst. Das spektakuläre Reitsportzentrum Al Shaqab ist der Stolz der pferdevergnarrten Nation. Und sogar die traditionellen Daus, die alten kunstvoll verzierten arabischen Lastensegler, werden noch hergestellt.

Auf der vierspurigen Hafenpromenade „Corniche“ brandet derweil der Verkehr. Bei der Qatar Motor Show im Januar geben sich inzwischen alle führenden Automobilhersteller ein Stell-dickein. Das Land hat eines der höchsten Pro-Kopf-Einkommen der Welt und ist ein wichtiger Markt – gerade für Luxushersteller wie Bentley. Die Traditionsmarke ist seit 1979 im Land vertreten. Qatar ist der drittgrößte Markt für Bentley im Mittleren Osten. Gegenwärtig sind das Spitzenmodell Mulsanne¹ sowie der Bentley Continental Flying Spur² besonders gefragt. 2011 wurde jeder achte weltweit verkauft Bentley Mulsanne in dieser Region zugelassen. Den Käufern imponiert – ganz im Stile des eigenen Landes – die besondere Verbindung traditioneller Handwerkskunst mit modernster Technologie, für die die Marke Bentley steht.

„Unsere traditionellen Markenwerte und die außergewöhnliche Liebe zum Detail schreiben wir in die Zukunft fort“, erklärt Bentley Markenchef Wolfgang Dürheimer und führt weiter aus: „Für Leder- und Holzverarbeitung sind wir das Exzellenzzentrum im Konzern. Wir legen großen Wert auf das Zusammenspiel von handwerklichem Können, technischer Expertise





EIN ATHLET IM SMOKING – Bentley Mulsanne zu Gast beim Diplomatischen Club in Doha. Die exklusive Limousine eint sportlichen Charakter und Performance mit automobiler Eleganz. Das Interieur offenbart meisterliches Handwerk im Umgang mit edlen Hölzern und Leder.

„Unsere traditionellen Markenwerte und die außergewöhnliche Liebe zum Detail schreiben wir in die Zukunft fort.“

WOLFGANG DÜRHEIMER, VORSTANDSVORSITZENDER BENTLEY MOTORS

und modernster Technik.“ Ein Beispiel dafür ist der Vergleich des traditionsreichsten Triebwerkes im Hause Bentley, des großen Achtzylindermotors, im Mulsanne von heute mit dem Ur-V8 von 1959. Der moderne V8 mit Doppelturboaufladung leistet 512 PS. Auf etwa 200 PS brachte es der erste Achtzylinder von Bentley. Und der Verbrauch? Dieser liegt bei nur noch 51 Prozent der ursprünglichen Konstruktion. Der Schadstoffausstoß wurde sogar um 99 Prozent reduziert.

Selbstverständlich setzt Wolfgang Dürheimer auch zukünftig auf innovative Antriebstechnologien. „Erst Anfang des Jahres haben wir zwei neue Continental V8-Modelle³ vorgestellt, die sowohl bei der Kraftstoffeffizienz als auch beim CO₂-Ausstoß dank aktuellster Technologien wie beispielsweise Zylinderabschaltung herausragende Werte erreichen. Verbrennungsmotoren werden bei Bentley weiterhin eine wichtige Rolle spielen, allerdings kann ich mir auch gut in nicht zu ferner Zukunft den Einsatz von Hybrid-Technologien vorstellen“, ist Dürheimer überzeugt.

Diese Sicht auf die Zukunft birgt durchaus Parallelen zur Entwicklung in Qatar. Das wirtschaftliche Rückgrat des kleinen Emirats bilden gewaltige Erdgas- und Ölreserven – aber die Kataris wollen sich nicht auf diese endlichen Ressourcen beschränken. Saad Al Muhammadi, Vizepräsident der „Qatar Foundation for Education, Science and Community Development“, hat den Auftrag, eine Vision für das Jahr 2030 umzusetzen, die auf „den Umbau von einer kohlenstoffbasierten in eine wissensbasierte Wirtschaft“ abzielt. Insgesamt will die staatliche Stiftung 190 Milliarden US-Dollar in das Großprojekt investieren. Dabei seien Kreativität, Intellekt und kritisches Denken entscheidende Prinzipien. So wurde bereits ein großer Wissenschafts- und Technikpark aufgebaut, in dem Wissenschaftler und Ingenieure aus aller Welt an Zukunftstechnologien arbeiten. Nicht weit ent-

fernt residiert die „Education City“ samt Universitätscampus und Ablegern berühmter westlicher Universitäten. Doha soll aber auch zu einer führenden Adresse für Sport- und Kulturveranstaltungen werden, allen voran die Fußball-Weltmeisterschaft 2022.

Mit vollem Einsatz arbeiten die Kataris am Ausbau ihrer ohnehin schon modernen städtischen Infrastruktur. Eine Metro entsteht, ebenso ein ganz neues Stadtviertel, in dem es keine Wolkenkratzer oder in sich geschlossene Wohnsiedlungen mehr gibt. Stattdessen werden katarische Bautraditionen und westliche Moderne miteinander verschmolzen. So sollen beispielsweise traditionelle Arkaden, kombiniert mit Schatten spendenden Solardächern, die brütende Hitze auch ohne Klimaanlagen erträglich machen.

„Unser Team arbeitet daran, eine umweltfreundliche, energieeffiziente und hochwertige Infrastruktur aufzubauen“, verspricht Saad Al Muhammadi. „Modernste Technologie und Tradition in Verbindung mit Nachhaltigkeit sind bei uns große Themen.“ – Ein Satz, der genauso auch von Bentley Chef Dürheimer stammen könnte.

AUTOR Dirk Maxeiner

FOTOGRAF Hartmut Nägele

WEITERE INFORMATIONEN www.bentleymotors.com

¹ Bentley Mulsanne 377 kW, Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 25,3/ außerorts 11,8/kombiniert 16,9; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km 393.

² Bentley Continental Flying Spur 412 kW, Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 26,2/außerorts 11,7/kombiniert 17,0; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km 396.

³ Bentley Continental GT/GTC V8, Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 16,5 bis 10,5; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km 384 bis 246.

Die industrialisierte Welt steht unter Zugzwang. Die demografische Entwicklung fordert neue Modelle für die individuelle Gestaltung des Arbeitslebens und der Lebensarbeitszeit. „Die Zeit zum Handeln ist jetzt“, sagt Prof. Dr.-Ing. Hans-Jörg Bullinger, Präsident der Fraunhofer-Gesellschaft.

Silberne Zeiten.

HANS-JÖRG BULLINGER

67, IST SEIT 2002 PRÄSIDENT DER FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT.

Fraunhofer ist mit mehr als 80 Forschungseinrichtungen allein in Deutschland die größte Organisation für angewandte Forschung in Europa. Mehr als 18.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, überwiegend mit natur- oder ingenieurwissenschaftlicher Ausbildung, arbeiten weltweit für die Fraunhofer-Gesellschaft. Das Forschungsvolumen beträgt jährlich rund 1,7 Milliarden Euro.

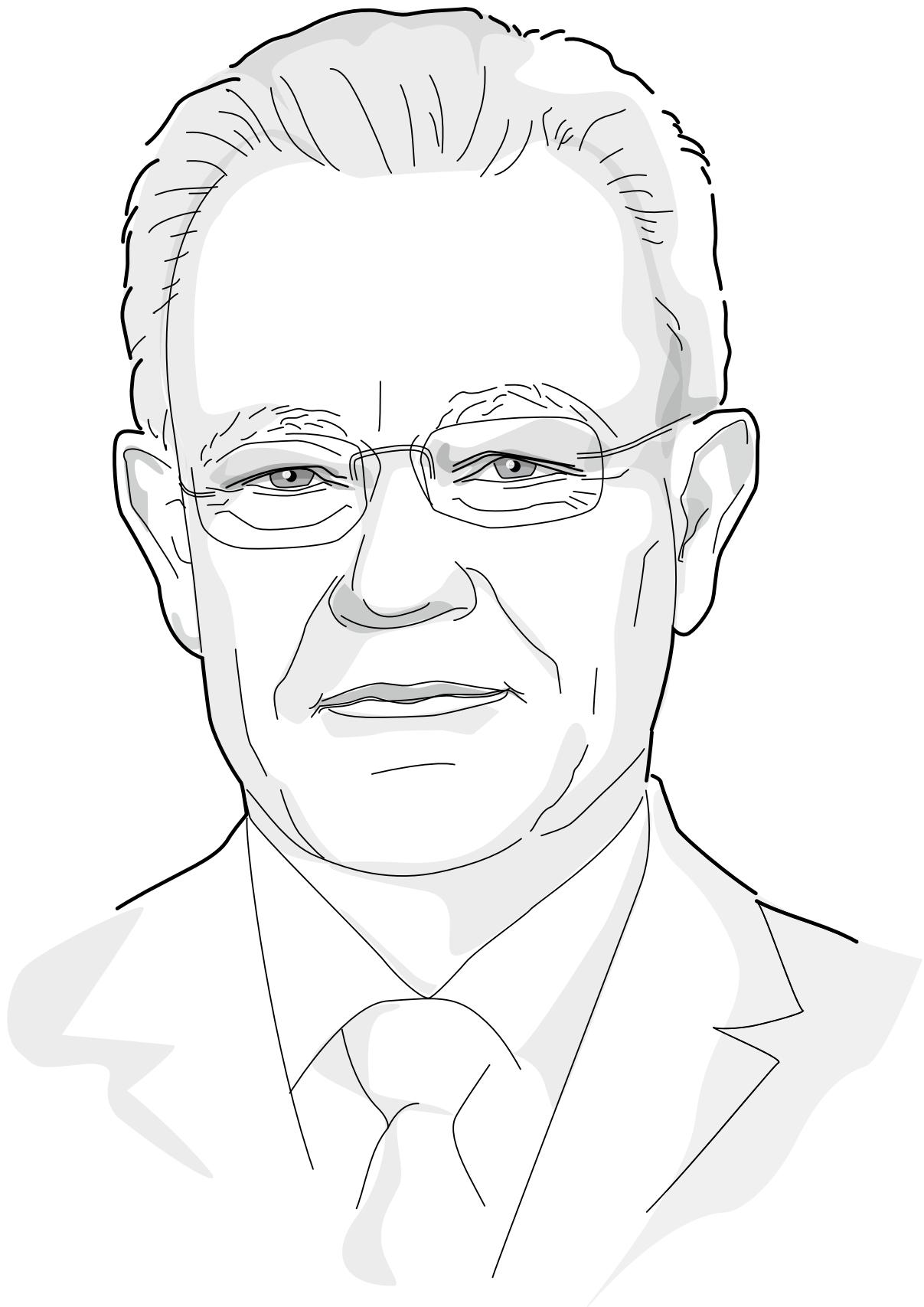
Die Weltbevölkerung wächst stetig und wird im Durchschnitt immer jünger. Aber nicht überall. Industrienationen wie Deutschland, Japan oder Italien schrumpfen, der Altersdurchschnitt in diesen Ländern steigt. Schätzungen zufolge wird in Deutschland die Zahl der Menschen im erwerbsfähigen Alter bis 2050 um rund zehn Millionen auf etwa 30 Millionen sinken, die Zahl der Rentner wird erheblich zunehmen. Diese demografische Entwicklung birgt gesellschaftlichen wie wirtschaftlichen Handlungsbedarf.

Neue Wege für die Gestaltung unserer Gesundheits- und Sozialsysteme sind gefragt. Dabei werden wir um einschneidende Reformen nicht herumkommen. Gleichzeitig müssen die Unternehmen immer produktiver und innovativer werden – mit immer älteren Belegschaften. Das betrifft auch die deutsche Automobilindustrie: Hier ist bereits heute jeder vierte Arbeitnehmer über 50 Jahre alt. In zehn Jahren wird es jeder zweite sein. Zugleich verändert sich der Automobilmarkt, denn die „Silver Agers“ stellen ganz eigene Anforderungen an ihr Auto und definieren Mobilität anders.

Angesichts einer alternden Gesellschaft gilt es, die Arbeitskraft der Menschen möglichst lange zu erhalten und das Wissen Älterer so effektiv wie möglich zu nutzen. Dazu brauchen wir nicht zuletzt intelligente Arbeitsmodelle, die stärker als bisher auf die Leistungsfähigkeit und den Leistungswillen des Einzelnen zugeschnitten sind.

Wir wissen längst, dass jüngere Mitarbeiter nicht per se leistungsfähiger und kreativer sind als ältere Kollegen. Eine weitsichtige Personalpolitik setzt hier mit altersgerechten Arbeitsmodellen an. Auch die betriebliche Gesundheitsförderung muss schon bei den jungen Mitarbeitern beginnen, damit möglichst viele von ihnen das Renteneintrittsalter gesund erreichen.

Die „silbernen Zeiten“ haben bereits begonnen. Wirtschaft und Gesellschaft sind gut beraten, sich schnell und umfassend darauf einzustellen. Es liegt in unseren Händen, die Erfahrungen der Älteren weiterzugeben und klug zu nutzen.



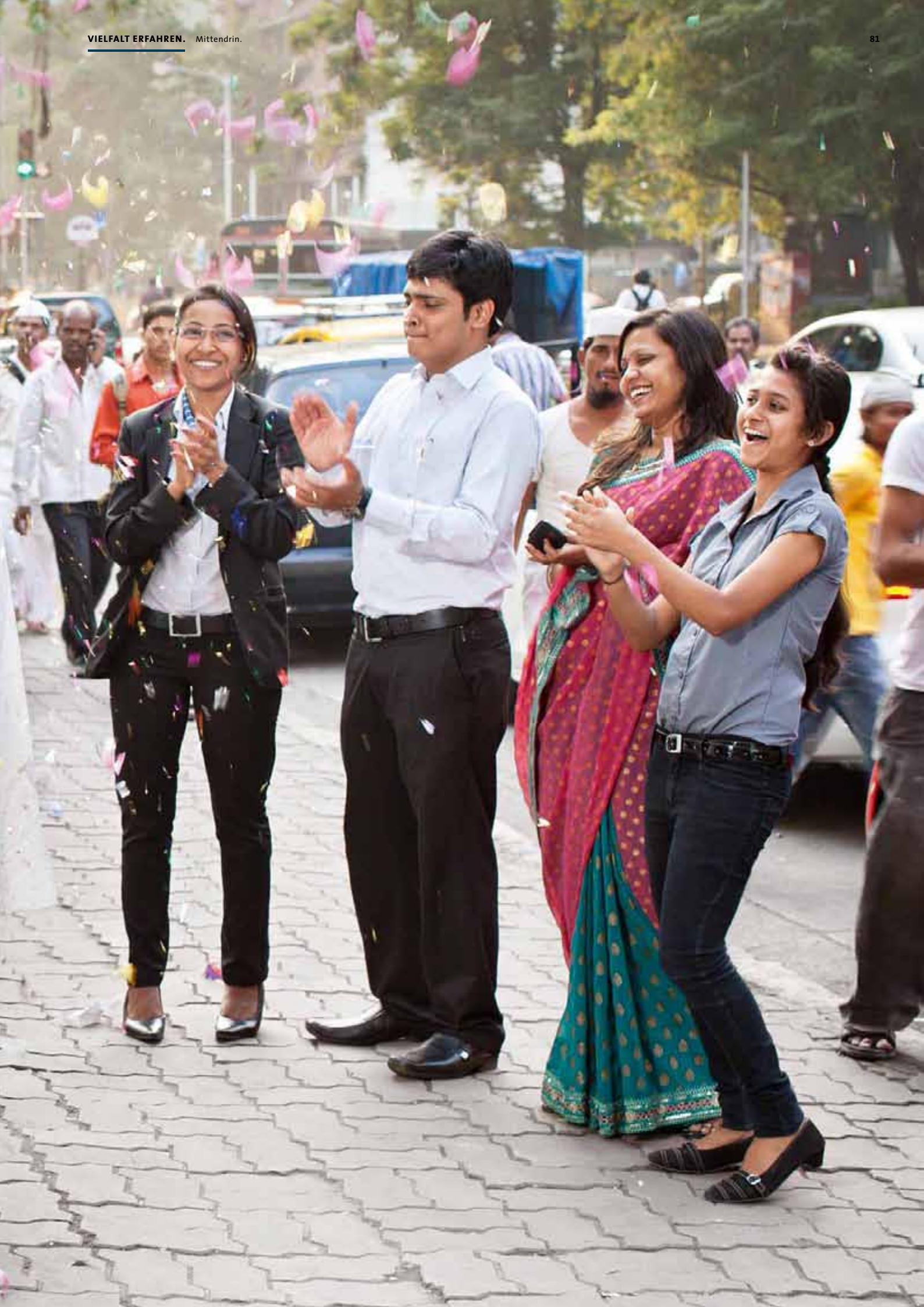
„Es liegt in unseren Händen, die Erfahrungen der Älteren weiterzugeben und klug zu nutzen.“

PROF. DR.-ING. HANS-JÖRG BULLINGER, PRÄSIDENT DER FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT



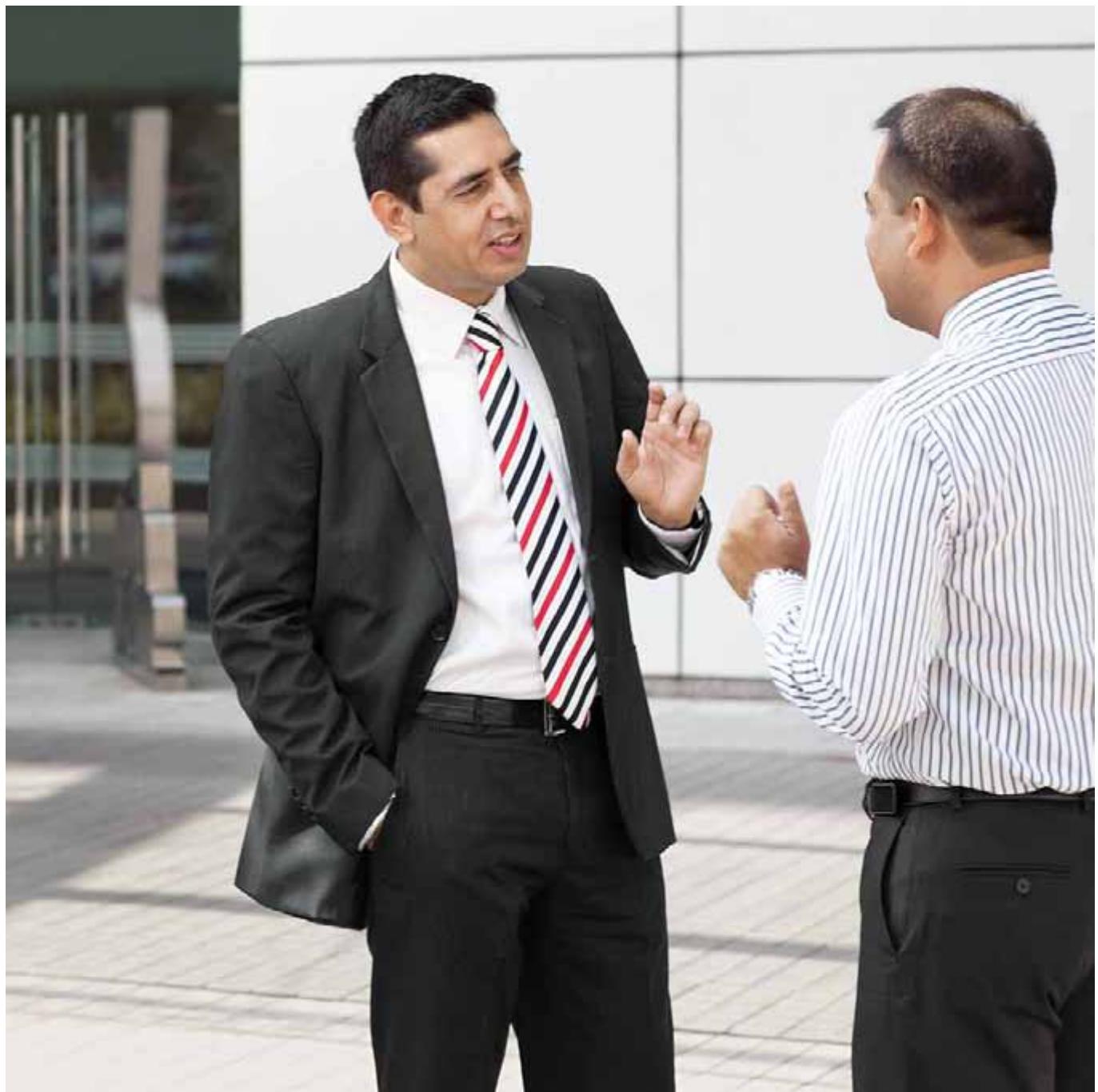
Der 23. März 2011 war der Stichtag: Volkswagen Financial Services erhielt von der indischen Zentralbank die Finanzdienstleistungs Lizenz. Seither bietet die Tochtergesellschaft des Autobauers auch indischen Kunden und Händlern Fahrzeugfinanzierung und -leasing an. Ein wichtiger Schritt in die Zukunft von Volkswagen in einem der vielversprechendsten Wachstumsmärkte für Automobile.

Mittendrin.



„Unser Ziel ist, mehr zu bieten – und zwar Mobilitätslösungen,
die weit über die reine Autofinanzierung hinausgehen.“

GURPREET GROVER, LEITER DEALER NETWORK & MARKET DEVELOPMENT, VOLKSWAGEN FINANCE INDIA



Über den besten Tag für die Abholung eines neuen Autos entscheidet der Pandit. Der religiöse Gelehrte wählt ein Glück verheißendes Datum aus. Zu einem Autokauf gehört außerdem für manche Inder, eine Vielzahl von Göttern um ihre Gunst für die künftige Reise mit dem neuen Gefährt zu bitten, am besten gemeinsam mit Verwandten und Freunden.

Entsprechend groß ist das Aufgebot vor der Volkswagen Niederlassung in Prabhadevi im Zentrum von Mumbai, der mit 12,5 Millionen Einwohnern größten Stadt Indiens. Alles dreht sich um einen weißen Volkswagen Polo, der einem jungen Paar aus Mumbai übergeben wird. Die in Indien seit über 5.000 Jahren verwendeten Glück versprechenden Symbole, geformt aus Blüten und Duftölzern, zieren Lenkrad und Kühler des Neuwagens. Der Sadhu, ein hinduistischer Priester, segnet das Fahrzeug und die künftigen Fahrer.

Gurpreet Grover, Leiter Dealer Network & Market Development bei Volkswagen Finance in Indien, kennt die kulturellen Besonderheiten, aber auch die großen Chancen auf dem Subkontinent. Der Automobilmarkt dieses Landes mit 1,2 Milliarden Menschen wächst rasant. Von 2010 bis 2011 verdoppelte der Volkswagen Konzern seine Verkäufe dort auf über 110.000 Fahrzeuge. Seit 2009 werden der Volkswagen Polo und der ŠKODA Fabia im indischen Pune gefertigt, dem neben Aurangabad zweiten Standort des Konzerns im Land. Rund 70 Prozent aller Neuwagen in Indien werden finanziert. Bisher dominieren die Banken dieses Geschäft. „Unser Ziel ist, mehr zu bieten – und zwar Mobilitätslösungen, die weit über die reine Autofinanzierung hinausgehen“, so Grover. Ein solches Angebotspaket beinhaltet neben der Autofinanzierung beispielsweise die Versicherung und einen erweiterten Wartungs- und Garantieservice.

Die Volkswagen Finance Private Limited (VWF) in Mumbai, eine Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG mit Regionalbüros in Neu-Delhi und Bangalore, wurde bereits 2009 gegründet und bot zunächst Finanzierungen in Kooperation mit lokalen Banken an. Das eigenständige operative Geschäft als Finanzdienstleister startete VWF im März 2011 mit Privatkunden, seit Herbst 2011 ist auch der Geschäftsbereich Händlerfinanzierung aktiv.

215 Volkswagen Händler stehen heute auf Grovers Kundenliste – und es sollen noch deutlich mehr werden: „Wir unterstützen die Konzernmarken Volkswagen, Audi und ŠKODA auch beim Auf- und Ausbau des Händlernetzes in Indien.“ Ein Teil des mittlerweile über 110 Mitarbeiter starken Finanzdienstleistungsteams arbeitet direkt vor Ort in großen Autohäusern – und damit so nah wie möglich beim Kunden.

Zum Jahresende 2011, nach den ersten neun Monaten am Markt, zieht Grover ein sehr positives Fazit: „Wir sind hervorragend gestartet“, freut er sich. 2012 steht auch das Thema Finanzierungen für den Fuhrpark von Unternehmen auf der Agenda, Konzepte für die Finanzierung von Gebrauchtwagen sollen bald folgen. 23 Millionen potenzielle Kunden in Indien haben interne Untersuchungen als „relevante Zielgruppe“ von Volkswagen ausgemacht. Gurpreet Grover und seinen Kollegen wird die Arbeit in den nächsten Jahren nicht ausgehen.

 **AUTOR** Deepangshu Dev Sarmah

 **FOTOGRAF** Daryl Visscher

 **WEITERE INFORMATIONEN** [> Unternehmen](http://www.vwfsag.de)

BITTEN UM DIE GUNST DER GÖTTER – Segnungsrituale gehören in Indien oft zum Autokauf.



Was kommt dabei heraus, wenn leidenschaftliche, kreative Menschen Tradition und Moderne vereinen? Bei Sternekoch Carlo Cracco ein perfektes Menü, bei Lamborghini Sportwagen der Extraklasse. Performance und Perfektion verbinden den italienischen Koch und die „bella macchina“ Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera. Ein Treffen in Mailand.

Feinste Rezepturen.







„Echte Perfektion erreicht man nur, wenn man sich ganz seiner Aufgabe verschreibt.“

CARLO CRACCO, INHABER DES „RISTORANTE CRACCO“ IN MAILAND

Seine wichtigste Zutat: Inspiration. „Manchmal habe ich nur eine vage Idee für eine neue Kreation“, erzählt Carlo Cracco. „Wenn daraus ein Gericht werden soll, muss ich die Lebensmittel spüren und riechen. Und mein Kopf muss frei sein, damit es etwas wirklich Besonderes wird.“

Schon mit 21 Jahren kochte er im Mailänder Drei-Sterne-Restaurant „Gualtiero Marchesi“. Heute führt er sein eigenes „Ristorante Cracco“ in Mailand. „Ich hatte einen Traum“, sagt der stets modisch gekleidete, 1,90 Meter große Mann aus Vicenza. „Ich wollte, dass der Guide Michelin meinem Restaurant Sterne verleiht – und einmal im Leben Lamborghini fahren.“ Die Sterne hat er sich längst erkocht. Den Gallardo Superleggera¹, einen 1.340 Kilogramm leichten, reinrassigen Sportwagen, hat er sich heute für eine Spritztour durch seine Heimatstadt geliehen – gewissermaßen als Kostprobe.

Wenn bei Cracco mit Wacholderbeeren und Anis mariniert Lachs auf den satt-samtigen Geschmack von Leber-Pâté trifft, dann ist das eine ganz besondere Art der Kunst. Ähnlich kunstvoll zusammengesetzt ist die Karosserie des Gallardo Superleggera aus Aluminium, Kohlefasermaterial und Polycarbonat. Dank konsequenterem Leichtbau erreicht der Supersportwagen ein Leistungsgewicht von nur 2,35 Kilogramm pro PS – der Bestwert im Wettbewerbsumfeld. Beim „Superleichten“ steht Hightech im Einklang mit Ästhetik und der sprichwörtlichen Liebe fürs Detail – so wie bei allen Sportwagen aus Sant’Agata Bolognese in der norditalienischen Provinz Emilia Romagna, seit über 60 Jahren die Heimat von Lamborghini.

Handwerkliche Perfektion und hoher ästhetischer Anspruch verbinden Cracco und Lamborghini. Im „Cracco“ beginnt die Inszenierung perfekter Ästhetik schon frühmorgens. Es ist ein Ballett synchronisierter Abläufe. Tische werden arrangiert,



edles Porzellan trifft auf Kristallglas und poliertes Silber. Der Chef überwacht das Treiben – das er genauso mühelos im Griff hat wie die Dynamik des Lamborghini an diesem Tag.

Cracco genießt es, mit dem Supersportwagen durch Mailand zu kreuzen – wohl wissend, dass er binnen 3,4 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen und innerhalb von 10,2 Sekunden über die 200er-Marke fliegen könnte. Immer wieder streicht er über die Abdeckung des Mitteltunnels und die Türverkleidungen, die aus Kohlefaser gefertigt sind. Auch die Schalen der Sportsitze und die Kulisse des automatisierten Schaltgetriebes e.gear bestehen aus diesem Highend-Material.

Die besondere Verbindung zwischen Lamborghini und dem „Cracco“ offenbarte im Herbst 2011 auch eine exklusive Ausstellung in dem Mailänder Restaurant. Der Sportwagenhersteller präsentierte dort seine aktuelle Mode- und Accessoires-

Kollektion Automobili Lamborghini 2011 – jedes Teil, ob Foto oder Ausstellungsstück, wie ein kleines Kunstwerk arrangiert. Auf dem Weg zu seinem Freund Giorgio Travaini, bei dem er schnell noch Lebensmittel einkauft, bringt Cracco die Akustik des V10-Triebwerks zum Klingen. Ein Jugendlicher legt die Hand hinters Ohr, nach dem Motto: Lass mal hören. Nichts leichter als das mit den 570 Pferdestärken, die in 5,2 Litern Hubraum untergebracht sind. Cracco freut sich sichtlich über die Aufmerksamkeit, die der Sound seines sportlichen Begleiters erregt. „Wir Italiener sind schon etwas Besonderes, oder?“

AUTOR Jo Clahsen

FOTOGRAF Hartmut Nägeli

WEITERE INFORMATIONEN www.lamborghini.com

¹ Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera 419 kW, Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 20,4/außerorts 9,4/kombiniert 13,5; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km 319.

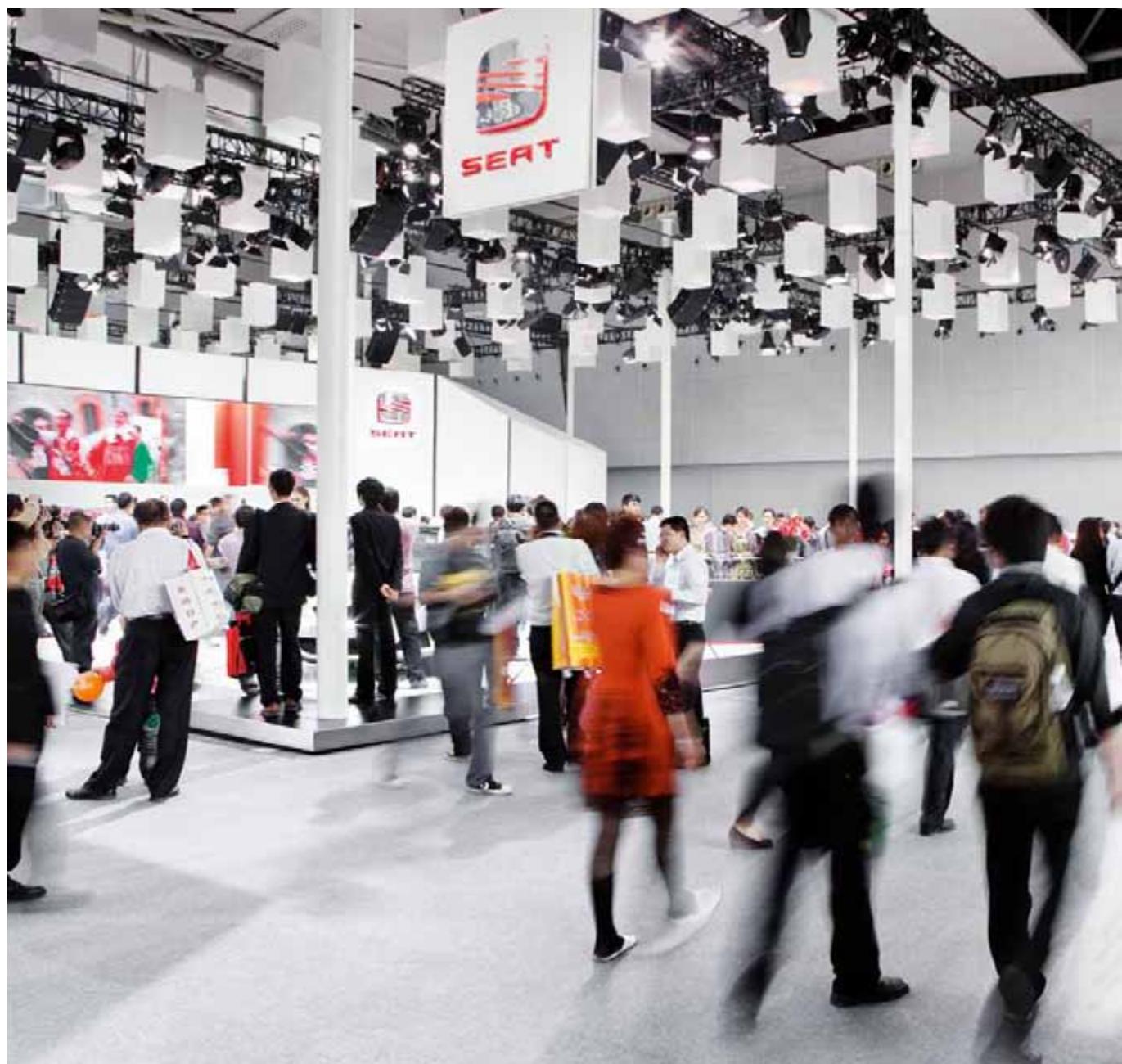




SEAT debütiert in China. Die spanische Marke setzt dabei auf ihre ureigenen Stärken: Sie ist temperamentvoll, weckt Emotionen und überzeugt durch ihr Design. Genau das sollen junge Großstädter in China erfahren, wenn sie SEAT und die sportlichen Autos der Marke kennenlernen.

欢迎 西雅特 SEAT!

[<chin.> Willkommen SEAT!]



„Unsere Zielgruppe sind die jungen, selbstbewussten Großstädter. Sie wollen ein Auto fahren, das technisch keine Wünsche offenlässt, für Lifestyle und Design steht und ruhig auch ein bisschen eigenwillig auftritt.“

JAMES MUIR, VORSITZENDER DES VORSTANDS SEAT

„Que viva China“ – China lebe hoch – hieß es im November 2011 auf der Guangzhou Motor Show. Hier, in der boomenden süd-chinesischen Metropole, feierte die spanische Marke ihren Einstand im größten automobilen Wachstumsmarkt der Welt. Was SEAT an einen Erfolg glauben lässt, verrät ein Blick in die chinesischen Medien der folgenden Tage: „Spanier mit Volkswagen im Blut“, titelt zum Beispiel die populäre Automobilzeitschrift „leche“ – und prophezeit, dass der „sportliche Auftritt der SEAT Modelle“ bei jungen Chinesen gut ankommen werde. Das führende Internetforum „QQ.com“ fragt seine Nutzer: „Glaubst du, dass SEAT nach China passt?“ Drei Viertel bejahen das, außerdem geben viele von ihnen an, dass sie sich gut vorstellen können, einen SEAT zu kaufen.

„Unsere Zielgruppe sind die jungen, selbstbewussten Großstädter. Sie wollen ein Auto fahren, das technisch keine Wünsche offenlässt, für Lifestyle und Design steht und ruhig auch ein bisschen eigenwillig auftritt“, so der SEAT Vorstandsvorsitzende James Muir. Im März 2012 geht der SEAT Leon in China an den Start, in der zweiten Jahreshälfte folgen der neue, kompakte Ibiza und die Großraumlimousine Alhambra. „Wir werden zunächst nur hochausgestattete und -motorisierte Fahrzeuge einführen, die unsere Markenwerte am besten verkörpern“, so Muir. „Auf dieser Basis können wir unser Geschäft dann Stück für Stück ausbauen.“ Die SEAT Modelle werden von 15 ausgewählten Händlern in den großen Metropolen Peking, Shanghai, Chongqing, Shenzhen, Wuhan, Chengdu und Guangzhou angeboten. 30 weitere Händler in China haben bereits ihr Interesse bekundet.

Bei seinem Einstieg in den hart umkämpften chinesischen Markt kann SEAT auf die über drei Jahrzehnte gewachsenen Strukturen von Volkswagen zurückgreifen. „Die Nummer eins in China im Rücken zu wissen, ist für uns ein unermesslicher Vorteil“, ist Muir überzeugt. 2011 verkaufte der Volkswagen Konzern auf dem größten Automobilmarkt der Welt erstmals mehr als zwei Millionen Fahrzeuge und baute seinen Marktanteil auf mehr als 18,2 Prozent aus.

Die Perspektiven im Reich der Mitte sind hervorragend, denn dort booms der Wunsch nach individueller Mobilität. Experten

gehen davon aus, dass der chinesische Pkw-Markt bis 2015 jährlich wachsen wird. Dabei gilt die weitere Diversifizierung der Kunden und ihrer Ansprüche laut einer Studie der Automarktanalysten von Goldman Sachs als ein Haupttrend. In der Studie heißt es: „Im demografischen Profil sehen wir dabei immer mehr weibliche und junge Autokäufer. Außerdem beobachten wir eine größere Vielfalt an Kultur- und Wertorientierungen.“ Die Marke SEAT passt bestens zu diesem Profil. Auch weil das Segment der sportlichen Kompaktfahrzeuge in China kontinuierlich wächst. „Der SEAT Leon verbindet die technische Qualität von Volkswagen mit der Frische eines Lifestyle-Autos“, lobt ein chinesischer Autojournalist am SEAT Messegelände in Guangzhou. Die Familienzugehörigkeit zum Volkswagen Konzern verhilft der spanischen Marke zudem zu einem wichtigen Vertrauenvorsprung. So bezeichnet das einflussreiche Magazin „Car China“ den kompakten SEAT als „Verwandten des Golfs“ und führt aus: „Für die Konsumenten ist der Leon also kein Unbekannter. Das ist ein echter Trumpf für den Einstieg in den chinesischen Markt.“

SEAT geht mit viel Temperament und Emotionen an den Start. „Fünf Sinne“ heißt das Vermarktungskonzept der neuen Automobilmarke in China. „Wir wollen ein Käuferlebnis bieten, das alle Sinne anspricht. Die Händler werden in ihren Showrooms den chinesischen Kunden den spanischen Lebensstil näherbringen. Dort sollen Spanien und SEAT zu sehen, riechen und fühlen sein“, erklärt Muir in Guangzhou den Medienvertretern.

Muir sieht die Volksrepublik auch als spannendes Experimentierfeld für den Rest der Welt. „Wir sind in China in der reizvollen Situation, ganz von vorn anfangen zu können“, erklärt der SEAT-Chef. „Unsere Visionen für die Positionierung und Differenzierung unserer Marke können wir hier verwirklichen. Und dann weltweit vorantreiben.“

 **AUTOR** Bernhard Bartsch

 **FOTOGRAF** Andreas Mader

 **WEITERE INFORMATIONEN** www.seat.com

Das Außergewöhnliche ist die Tugend von Bugatti. An die Grenzen gehen, kompromisslos nach Leistung und Luxus streben – mit diesem Credo führt die Marke ihre große Tradition in die Zukunft.

Im Grenzbereich.



1.001 PS zu bändigen ist eine technische Höchstleistung. Der 16-Zylinder-Mittelmotor entzündet ein Feuerwerk, das ein explosives Drehmoment von 1.250 Newtonmetern erzeugt. 2005 stellte Bugatti den Supersportler Veyron 16.4 vor: eine Höchstgeschwindigkeit von 407 km/h, in weniger als drei Sekunden von 0 auf 100. Vom Start weg stärker, schneller und extravaganter als alles, was es im Segment der Supersportwagen bis dahin gab. Der Preis: 1,4 Millionen Euro plus Steuern.

Der 1.200 PS starke Bugatti Veyron 16.4 Super Sport krönte 2010 die weltweite Erfolgsgeschichte der Modellreihe mit dem Geschwindigkeitsrekord von 431 km/h, aufgestellt auf dem

Volkswagen Testgelände im niedersächsischen Ehra-Lessien. Die 300 Exemplare der limitierten Serie des Bugatti Veyron 16.4 Coupé und Super Sport sind längst verkauft. Doch der Veyron lebt weiter: als Roadster unter dem Namen Grand Sport¹. Das Panoramadach ist leicht abzunehmen, offen erreicht der Grand Sport eine Spitzengeschwindigkeit von 350 km/h. Das schafft kein anderes Cabriolet auf der Welt.

Die Zukunft von Bugatti gründet auf der großen Tradition der Marke. Und die liegt seit jeher im Grenzbereich des technisch Machbaren. Was genau das bedeutet, vermittelt die Studie eines neuen Bugatti, des viertürigen Galibiers. Er definiert die Idee

1.001 PS 2,5 s 32 m

Motor (736 kW)

von 0 auf 100 km/h

Bremsweg bei 100 km/h



der Limousine neu – ultimativ und luxuriös, extrem in der Leistung. Bis es so weit ist, arbeiten die Entwickler noch am Feinschliff des Konzepts und optimieren die Details, sodass der Galibier schließlich – ebenso wie der Veyron – zeitloses Design, höchstes technisches Niveau und einzigartige Exklusivität in sich vereint. Bugatti bleibt damit auch in Zukunft ein Laboratorium für revolutionäre technische Ansätze unter dem Dach des Volkswagen Konzerns – ganz im Sinne des Literaturnobelpreisträgers Hermann Hesse: „Damit das Mögliche entsteht, muss das Unmögliche immer wieder versucht werden.“

✉ AUTORIN Tina Rumpelt

📷 FOTOGRAF Charlie Magee

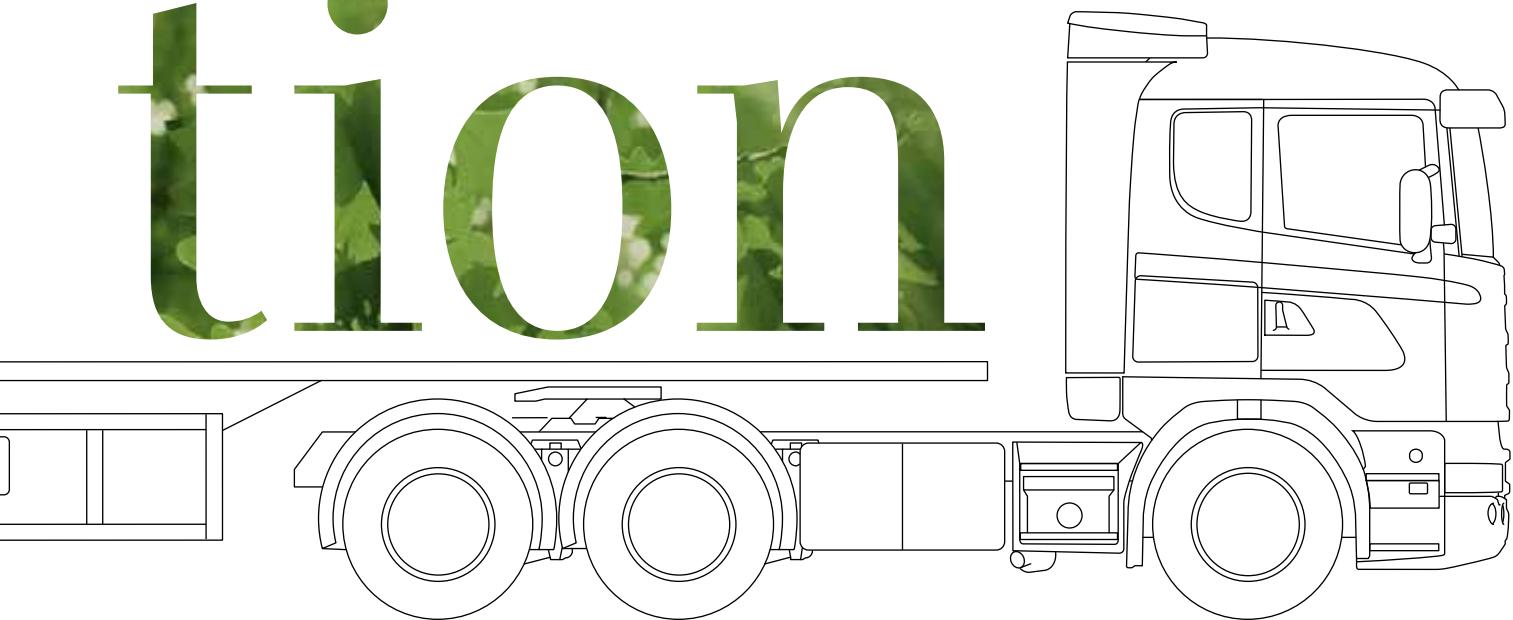
RSS WEITERE INFORMATIONEN www.bugatti.com

¹ Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport 736 kW, Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 41,9/außerorts 15,6/kombiniert 24,9; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km 596.



Im Transportgewerbe zählt jeder eingesparte Liter Diesel. Ein geringerer Kraftstoffverbrauch bedeutet aber nicht nur sinkende Kosten, sondern auch weniger CO₂-Emissionen. „Ecolution by Scania“ bringt Ökologie und Ökonomie zusammen. Der schwedische Spediteur Mike Dahl nutzt das neue Dienstleistungsangebot der Volkswagen Tochtergesellschaft Scania – und fährt mit seinen umweltfreundlichen Transporten voraus.

tion



Mike Dahl ist ein bescheidener, hilfsbereiter Mann. Sich in den Vordergrund zu stellen, ist nicht seine Art. Doch als Chef der Spedition Blondie Logistic in Kungsbacka, eine halbe Autostunde südlich von Göteborg, hat er eine Mission. Und man merkt schnell, dass er sie mit viel Leidenschaft lebt. Mike Dahl setzt sich für mehr Umweltbewusstsein in seinem Geschäftsfeld ein – denn der Mittvierziger will Schrittmacher für einen Imagewandel im Transportgewerbe sein.

Heute schon tragen drei der insgesamt 17 Lastkraftwagen in seinem Fuhrpark den schlichten Schriftzug „Ecolution by Scania“. Es sind Scania Trucks, die im Auftrag einer Göteborger Bäckerei jeden Tag nach Stockholm und Malmö unterwegs sind. Täglich gehen sie mit 100 Paletten Brot, 20 Tonnen schwer, auf die Reise. Auf dem Rückweg transportieren sie Zucker und Mehl.

Fredrik Nilsson sorgt dafür, dass dies so umweltfreundlich wie möglich geschieht. Er ist einer von drei Fahrern von Blondie

Logistic, die das Ecolution-Fahrtraining im Scania Education Center im nahegelegenen Helsingborg absolviert haben. Er weiß, wie man Kraftstoff spart: vorausschauend fahren, sanft mit dem Gaspedal umgehen, auch mal den Schwung mitnehmen und den Zug rollen lassen, ohne Gas zu geben.

„Für mich sind die 500 Kilometer nach Stockholm eine Art Wettbewerb“, so der 26-Jährige. Sein täglicher Herausforderer ist die Eco-Anzeige im Cockpit. Sie signalisiert ihm, wie effizient er seinen 480 PS starken Truck steuert. Dass mancher Truckerkollege hinter ihm ungeduldig wird, wenn er gemächlich auf den Kreisverkehr zurollt, ist ihm egal. „Na und? Entscheidend ist doch, was dabei rauskommt.“

Speditionschef Mike Dahl weiß, was er an Mitarbeitern wie Fredrik hat: „Der Fahrer, seine Fahrtechnik und seine Einstellung sind die wichtigsten Faktoren für den Verbrauch.“ Die Fahrrdaten der Lkw werden über das Fleet Management System



ECO-FIT – Die Ecolution-Lkw rollen auf Reifen mit reduziertem Rollwiderstand; großflächige Windabweiser auf dem Dach der Zugmaschine senken den Luftwiderstand.

„Der Fahrer, seine Fahrtechnik und seine
Einstellung sind die wichtigsten Faktoren für den Verbrauch.“

MIKE DAHL, GESCHÄFTSFÜHRER BLONDIE LOGISTIC



GERINGER KRAFTSTOFFVERBRAUCH, WENIGER KOSTEN – Mike Dahl, Geschäftsführer des schwedischen Speditionsunternehmens Blondie Logistic, erzielt mit „Ecolution by Scania“ auch viele Vorteile.

gespeichert und sind jederzeit abrufbar. Neben Geschwindigkeit werden auch Streckenprofil, Schalt- und Bremsfrequenz, Leerlauf- und Rollzeiten, Tempomateinsatz und sogar der Reifendruck dokumentiert.

Das alles wertet Scania Trainer Joar Turesson einmal im Monat mit den Fahrern von Blondie Logistic aus. Alle etwa acht bis zehn Wochen setzt er sich mit Mike Dahl zusammen, bespricht das Erreichte sowie künftige Schritte. „Die Investitionen für die Umwelt rechnen sich in unserem Geschäft schnell“, so der Speditionschef. Wenn Fredrik heute mit dem Ecolution-Ge spann auf Tour ist, kommt er auf 100 Kilometern mit drei bis vier Litern Diesel weniger aus als früher. Bis zu 500.000 Kilometer rollen die roten Ecolution-Trucks von Blondie Logistic jedes Jahr auf schwedischen Autobahnen. So summieren sich die Einsparungen bei den aktuellen Kraftstoffkosten schnell auf bis zu 12.000 Euro pro Fahrzeug und Jahr, hat Mike Dahl ausgerechnet. Auch die Wartungskosten fielen geringer aus, erklärt er, weil die Technik bei sorgsamerer Fahrweise weniger belastet werde.

Bereits beim Kauf der Fahrzeuge standen Experten von Scania Mike Dahl mit Ratschlägen zur Verbrauchsminimierung zur Seite: Die Blondie-Trucks fahren auf Reifen mit reduziertem Rollwiderstand, ein großflächiger Windabweiser auf dem Dach der Zugmaschine reduziert den Luftwiderstand.

Scania weitet das Ecolution-Angebot derzeit weltweit aus. Den Anfang machten 2011 Schweden und Deutschland. Bis Ende 2012 sollen alle größeren europäischen sowie einige Märkte in Südamerika folgen. Auch Südafrika und Australien stehen auf der Ecolution-Landkarte. Blondie-Chef Mike Dahl ist längst überzeugt vom „grünen“ Scania Angebot. Als Verfechter der Idee, mit „Green Transport“ auf dem hart umkämpften Speditionsmarkt auch bei den Kunden zu punkten, weiß er die Unterstützung von Scania zu schätzen. „Ob bei der Wartung, der Fahrerqualifizierung oder der Analyse, Bewertung und Pflege der Datenbestände – Scania nimmt mir viel Arbeit ab. Allein könnte ich das alles nie leisten.“ Die Zeit nutzt er lieber, um seine „grüne“ Idee weiterzutragen. Blondie Logistic bietet den Schülern in Kungsbacka Praktikumsplätze in der Spedition an. Sie sind heiß begehrt. Eines der Themen auf dem Lehrplan: Ressourcenschönung.

 **AUTORIN** Tina Rumpelt

 **FOTOGRAF** Göran Wink

 **WEITERE INFORMATIONEN** www.scania.com

Es gehört zu den größten Herausforderungen für die Verwaltung einer Megacity wie São Paulo, Verbesserungen im Verkehrssystem zu erarbeiten und umzusetzen. An Werktagen sind rund 3,9 Millionen Fahrzeuge in der achtgrößten Metropole der Welt unterwegs, allein zehn Millionen Fahrten werden mit den städtischen Bussen unternommen. Bürgermeister Gilberto Kassab beschreibt die Maßnahmen für seine Stadt mit Zukunft.

Stadt mit Zukunft.

GILBERTO KASSAB

51, IST SEIT 2006 BÜRGERMEISTER VON SÃO PAULO.

São Paulo ist die Hauptstadt des gleichnamigen Bundesstaates und größte Stadt in Brasilien, zugleich das wichtigste Wirtschafts-, Finanz- und Kulturzentrum sowie Verkehrsknotenpunkt des Landes. Im Rahmen einer umfassenden Klimapolitik hat sich die Stadt verpflichtet, ihre Treibhausgas-Emissionen drastisch zu reduzieren und die Energiebilanz der Stadt nachhaltig zu verbessern.

Es gibt kein Patentrezept für effiziente Verkehrssysteme. Jedoch zeigt die Statistik, dass trotz eines Anstiegs der registrierten Fahrzeuge um fast 23 Prozent zwischen 2007 und 2010, die Verkehrsbelastung in São Paulo in den letzten Jahren nachgelassen hat. Um diesen Rückgang zu erreichen, haben wir ganz unterschiedliche Maßnahmen ergriffen. Die vor einigen Jahren eingeführten „No-drive-days“ – einzelne fahrfreie Tage, die anhand der Nummernschilder bestimmt werden – gelten nun teilweise auch für Lastkraftwagen. Heute fahren im erweiterten Stadtzentrum von São Paulo keine Trucks mehr, die ansonsten den Platz von vier bis fünf Personenautos einnehmen würden. Auch große Busse dürfen nur noch die Hauptverkehrsstraßen nutzen.

Die Stadtregierung hat bisher umgerechnet knapp eine halbe Milliarde Euro in die Erweiterung des U-Bahn-Netzes investiert und wird bis Ende 2012 weitere 400 Millionen dafür aufbringen. Die Busflotte wurde erneuert und durch größere und moderne Fahrzeuge ersetzt. All diese Initiativen führen Schritt für Schritt zu einer Verbesserung des öffentlichen Transportsektors und machen diesen für unsere Bürger effizienter und komfortabler. Zudem werden die Busrouten der Großstadt neu geordnet. Die städtische Verkehrsbehörde arbeitet an dem Ziel, die Durchschnittsgeschwindigkeit von Bussen um 15 Prozent zu steigern, was dem Einsatz von 2.250 zusätzlichen Bussen gleichkommt. Und auch an die Fortbewegung per Fahrrad wird in São Paulo gedacht: Inzwischen gibt es bereits 47,2 Kilometer Radfahrspuren, weitere 55 Kilometer sind in Planung.

Um die Umweltfreundlichkeit zu erhöhen, fahren inzwischen 1.200 Busse mit dem Treibstoff B20, der 20 Prozent Biodiesel enthält. Bei uns in São Paulo ist außerdem die erste brasilianische Ethanol-Busflotte unterwegs – und wir testen intensiv den Einsatz von Hybridfahrzeugen, die mit Biodiesel und Elektrizität angetrieben werden.

Zu den Maßnahmen, die dazu dienen, den Verkehr sicherer zu gestalten, gehört auch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 60 km/h, die inzwischen schon auf 250 Straßen unserer Stadt Anwendung findet. Zusätzlich führt ein Programm für besseren Fußgängerschutz zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Mit diesen ganz verschiedenen Initiativen in allen Bereichen des individuellen und öffentlichen Transports gelingt es uns, den tagtäglichen Verkehr in São Paulo für alle Verkehrsteilnehmer besser und sicherer zu machen.



„All diese Initiativen führen Schritt für Schritt zu einer
Verbesserung des öffentlichen Transportsektors und machen
diesen für unsere Bürger effizienter und komfortabler.“

GILBERTO KASSAB, BÜRGERMEISTER VON SÃO PAULO



Kleinwagen sind die City-Stars der Zukunft: sparsam beim Kraftstoffverbrauch, genügsam, wenn es um den Stellplatz geht, kompakt und wendig im Stadtverkehr. Der neue Volkswagen up! zeigt der italienischen Modedesignerin Stella Jean im römischen Verkehrstümmel, was in ihm steckt.

up! town girl.





MODEDESIGNERIN STELLA JEAN UND DER NEUE UP! UNTERWEGS IN DER VIA MARGUTTA IN ROM – Star-Regisseur Federico Fellini wohnte einst hier, heute gehört die Straße der Kunst. Galerien und Ateliers prägen das Straßenbild.

Via Margutta 51. Wer Filmklassiker liebt, kennt diese Adresse: Hier verliebte sich Audrey Hepburn 1953 in „Ein Herz und eine Krone“ in Gregory Peck. Unvergessen ihre Fahrt auf dem Motorroller durch Rom. Via Margutta 51 heute: Hinter dem großen Holztor öffnet sich der Innenhof eines Hauses, das sich mit vielen Treppen an einen Hügel schmiegt. Genauso grün, genauso schön, genauso romantisch wie in den Fünfzigerjahren.

Audrey Hepburn genoss auf der Dachterrasse den grandiosen Blick über Rom. Heute steht Stella Jean an derselben Stelle. Einer ihrer Freunde arbeitet in dem berühmten Haus. Die junge Modedesignerin, die in der Modeszene durch verschiedene Auszeichnungen und eine Fotostrecke mit ihren Kreationen in der italienischen Vogue gerade von sich reden macht, ist auf eine Stippvisite vorbeigekommen. „Tommaso, ich muss dir unbedingt das Auto zeigen, mit dem ich hergekommen bin!“

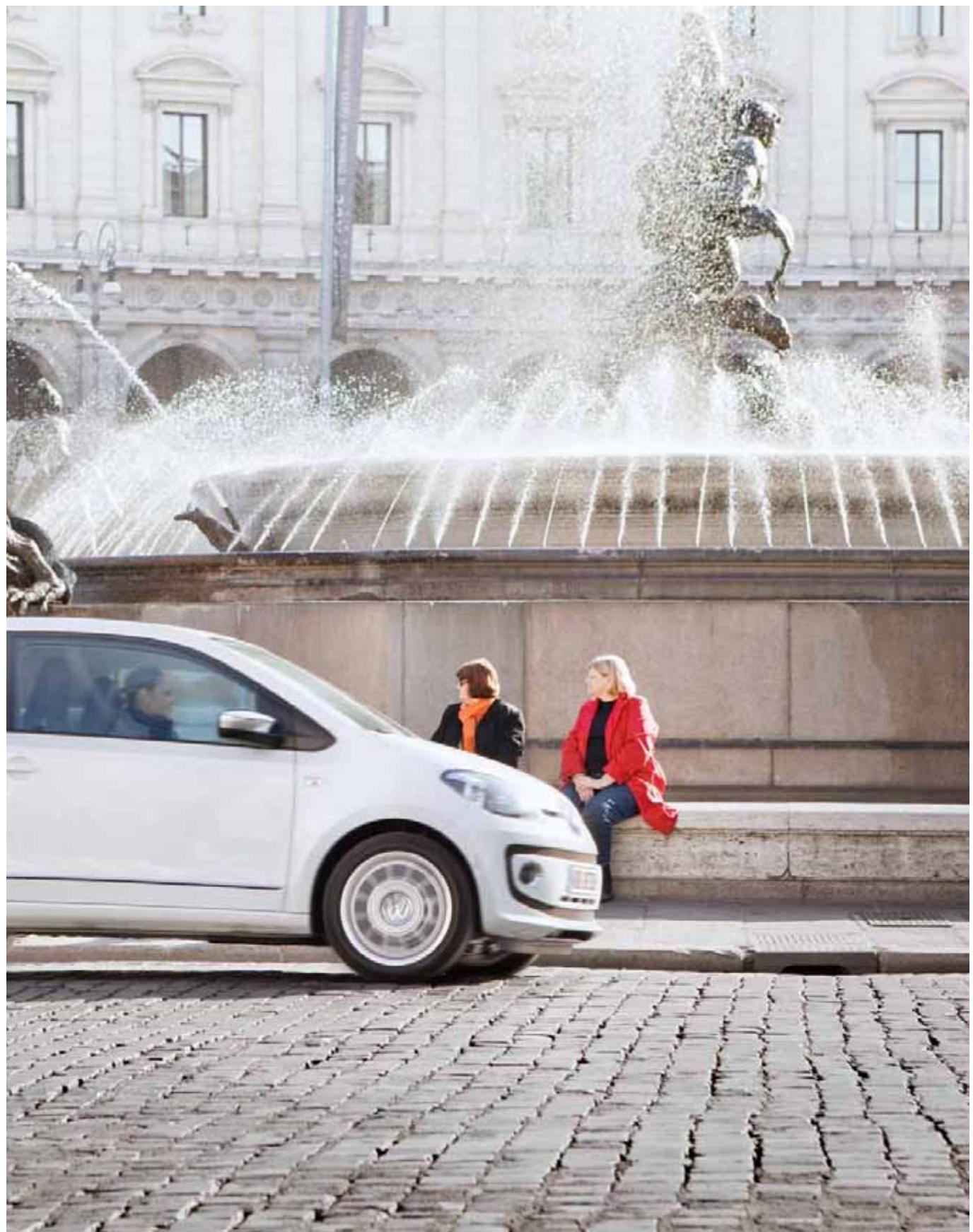
Stella Jean erzählt ihm von der Fahrt mit dem Volkswagen up!. Auf der Straße erwartet die beiden ein weißer up!. „Simpatico“, findet Tommaso. Stellas Blick wandert über das Blechkleid. „Wenn ich ein Auto entwerfen würde, wäre es dem up! sehr ähnlich. Ich mag klare Linien, ein Design, das einfach und pur ist.“ Wenige, aber markante Linien, große Leuchten, das Markenlogo präsentiert, kein überflüssiges Dekor. „Das gefällt mir.“

3,54 Meter kurz, spritzig und wendig: Der Stadtflitzer ist wie gemacht für Rom, eine Stadt mit einer der weltweit höchsten Motorisierungsraten. Es ist eng – immer und überall. Stella zuckt mit den Schultern. So sei Rom eben. „Ich möchte die Freiheit und Flexibilität, die mir ein Auto bietet, nicht missen. Die Stadt ohne Auto wird es niemals geben, nicht in Italien, und auch sonst nirgends auf der Welt“, ist sie überzeugt.

„Wenn ich ein Auto entwerfen würde, wäre es dem up! sehr ähnlich.“

Ich mag klare Linien, ein Design, das einfach und pur ist.“

STELLA JEAN, MODEDESIGNERIN IN ROM





„Ich möchte die Freiheit und Flexibilität, die mir ein Auto bietet, nicht missen.“

Die Stadt ohne Auto wird es niemals geben, nicht in Italien, und auch sonst nirgends auf der Welt.“

STELLA JEAN, GEBÜRTIGE RÖMERIN UND LEIDENSAFTLICHE AUTOFAHRERIN

Für verkehrsreiche Großstädte und ihre Bewohner hat Volkswagen den up! entwickelt. Einen Kleinwagen, der Landstraßen oder Autobahnen nicht zu scheuen braucht, seine besonderen Talente aber im Stadtverkehr ausspielt. Dazu zählt die City-Notbremsfunktion, die bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h aktiv ist. Etwas Vergleichbares bietet kein anderes Fahrzeug in diesem Segment: Ein Laser misst die Abstände zu vorausfahrenden Fahrzeugen und zu festen Objekten im Umfeld von zehn Metern. Droht eine Kollision, bremst der up! automatisch.

Im boomenden Kleinwagensegment ist der up! der erste Vertreter einer neuen Stadtautfamilie. Einen Vorgeschmack darauf gab die Marke Volkswagen Pkw auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 2011 in Frankfurt mit den Studien cross up!, buggy up! und GT up!. Fest eingeplant sind die Erdgasvariante eco up! mit einem Ausstoß von nur 79 Gramm CO₂/km und das emissionsfreie Elektrostadtauto e-up!, das 2013 an den Start geht.

Stella Jean verabschiedet sich von Tommaso. Ihre Assistentin Seni wartet. Tommasos Angebot, ihr mit Handzeichen aus der Parklücke herauszuhelfen, lehnt sie dankend ab. Sie hat ihren Helfer an Bord. Das Infotainmentsystem maps + more ist Navigationssystem, Bordcomputer, Audioanlage und Bluetooth-Freesprecheinrichtung in einem und bietet – in Verbindung mit dem Paket drive pack plus – auch eine akustische Parkhilfe. Das Gerät mit 5,0-Zoll-Farbdisplay lässt sich zudem abnehmen und nach dem Abstellen des Wagens als mobiler Navigator nutzen.

Die Modedesignerin steuert den up! typisch römisch durch den hektischen Verkehr der italienischen Hauptstadt: mal rechts, mal links an Hindernissen vorbei – selbst die kleinste Lücke ist groß genug, um sich vor der Ampel eine gute Start-

position zu sichern. Die 32-Jährige ist mit viel Temperament unterwegs und genießt die Spritzigkeit des neuen Dreizylinder-Benzinmotors mit 55 kW² (75 PS). Bei 4,3 Liter Normverbrauch reicht eine Tankfüllung für 800 Kilometer.

Stella schmunzelt, sobald der Motor bei höheren Drehzahlen einen sportlichen Sound anstimmt – viel sportlicher, als die 999 Kubikzentimeter vermuten lassen. Sie streicht über die in Wagenfarbe lackierte Instrumententafel und die akkurate Nähte an den Sitzen. Sie dreht die Luftdüsen zur Seite, die mit einem feinen Klicken einrasten. „Einfach und schön. Einfach schön!“

Der up! flitzt vorbei an der Tafel mit dem Hinweis „Varco Attivo“. Ab hier ist die Innenstadt tagsüber mautpflichtig; Roms Verwaltung reguliert den Individualverkehr in der Stadt. An der berühmten Piazza del Popolo parkt die Designerin. Ihre Assistentin hat den weißen Kleinwagen schon ausgemacht, nun inspiziert sie den up!. Sie steigt zuerst hinten ein. „Da passt ja selbst du noch rein“ – bei Stellas langen Beinen ist das ein großes Kompliment an das Raumangebot des Kleinwagens. Sie begutachtet den Kofferraum. „Völlig ausreichend.“ Die beiden überlegen, ob bei umgeklappter Rückbank ein Kleidersack ohne zu knicken hineinpasst. Stella ist sicher: „Bestimmt geht das.“

Zeit für einen Espresso. Stella und Seni beobachten die Römer, die den Volkswagen up! entdeckt haben und interessiert anschauen. Der up! sorgt für Aufsehen. Stella spielt mit dem Autoschlüssel, wieder schmunzelt sie. „Ein Kleiner, der ein ganz Großer ist.“



■ **AUTOREN** Tina Rumpelt, Iwan Zinn

○ **FOTOGRAF** Andreas Mader

RSS **WEITERE INFORMATIONEN** [> Modelle > Der neue up!](http://www.volkswagen.de)

¹ up! Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 4,7 bis 4,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert von 108 bis 96.

² up! 55 kW, Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 5,9/außerorts 4,0/ kombiniert 4,7; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km 108.

Konzernbereiche

Der Volkswagen Konzern setzte im Geschäftsjahr 2011 weltweit 8.361.294 Fahrzeuge ab. Das entspricht einer Steigerung um 14,9 % im Vergleich zum Vorjahr. Auf allen Märkten wurden dabei die Werte des Jahres 2010 übertroffen.

ABSATZ NACH MÄRKTN 2011 ZU 2010

in Prozent

+ 22,2

NORDAMERIKA

+ 12,4

EUROPA / ÜBRIGE MÄRKE

+ 2,3

SÜDAMERIKA

+ 22,4

ASIEN-PAZIFIK



KONZERNBEREICHE

110 Marken und Geschäftsfelder

112 Volkswagen Pkw

114 Audi

116 ŠKODA

118 SEAT

120 Bentley

122 Volkswagen Nutzfahrzeuge

124 Scania

126 MAN

128 Volkswagen Konzern in China

130 Volkswagen Finanzdienstleistungen

VOLKSWAGEN KONZERN

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE



KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

HÄNDLER- UND
KUNDENFINANZIERUNG

LEASING

ŠKODA



DIREKTBANK

VERSICHERUNG



FLOTTENGESCHÄFT



Marken und Geschäftsfelder

Volkswagen Konzern bleibt weiter auf Erfolgskurs

DIE KONZERNSTRUKTUR

Nach Vorliegen aller erforderlichen regulatorischen Freigaben und dem Vollzug des Pflichtangebots hat Volkswagen am 9. November 2011 seinen Anteil an der MAN SE auf 55,90% der Stimmrechte und 53,71% des Grundkapitals erhöht. Wir haben damit MAN als weitere erfolgreiche Marke im Konzern konsolidiert und eine Umstellung der Bilanzierung von At-Equity- auf Vollkonsolidierung vorgenommen.

Der Volkswagen Konzern gliedert sich in die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Der Konzernbereich Automobile wiederum setzt sich aus den zwei 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. 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. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, das dem Segment Finanzdienstleistungen entspricht, sind die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement 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 wachsenden Bedeutung des chinesischen Marktes beschreiben wir in diesem Kapitel darüber hinaus 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. Die Geschäftsentwicklung in China führt dazu, dass sich zum Teil deutliche Unterschiede zwischen den Auslieferungszahlen und dem Absatz ergeben.

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 setzte im Jahr 2011 seine positive Geschäftsentwicklung trotz schwieriger Bedingungen auf volatilen Märkten fort und steigerte den Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 14,9% auf 8,4 Mio. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse waren mit 159,3 Mrd. € um 25,6 % höher als 2010.

In Europa/Übrige Märkte nahm der Absatz des Konzerns im Berichtsjahr um 12,4% auf 4,1 Mio. Fahrzeuge zu. Mit 103,9 Mrd. € lagen die Umsatzerlöse auch mixbedingt um 24,0% über dem Vorjahresniveau.

Auf dem nordamerikanischen Pkw-Markt setzten wir 0,7 Mio. Konzernfahrzeuge ab (+22,2 %) und entwickelten uns damit erneut besser als der Gesamtmarkt. Die Umsatzerlöse nahmen um 15,5 % auf 17,6 Mrd. € zu. Dem Volumenanstieg standen negative Wechselkurseffekte gegenüber.

VOLKSWAGEN KONZERN

Der Absatz in Südamerika war mit 0,9 Mio. Einheiten um 2,3% höher als ein Jahr zuvor. Das gesteigerte Volumen und Wechselkurseffekte führten dazu, dass sich die Umsatzerlöse um 10,7% auf 14,9 Mrd. € verbesserten.

Im Raum Asien-Pazifik war die Nachfrage nach Konzernmodellen anhaltend hoch. Insgesamt setzten wir, einschließlich der chinesischen Joint Ventures, im Zeitraum

Januar bis Dezember 2011 dort 2,7 Mio. Fahrzeuge ab; das waren 22,4% mehr als im Geschäftsjahr 2010. Die Umsatzerlöse legten um 59,5% auf 23,0 Mrd. € zu. Darin nicht enthalten ist der Umsatz unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, weil diese At Equity konsolidiert werden.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		UMSATZERLÖSE MIT DRITTEN		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Volkswagen Pkw	4.450	3.863	94.690	80.251	71.504	62.648	3.796	2.173
Audi	1.543	1.321	44.096	35.441	30.496	24.638	5.348	3.340
ŠKODA	690	585	10.266	8.692	6.212	5.892	743	447
SEAT	362	349	5.393	5.038	3.284	3.635	-225	-311
Bentley	7	5	1.119	721	1.060	691	8	-245
Nutzfahrzeuge	441	349	8.985	7.392	5.199	4.809	449	232
Scania ²	80	64	10.064	8.462	10.064	8.462	1.372	1.342
MAN ²	25	-	2.652	-	2.652	-	193	-
VW China ³	2.201	1.871	-	-	-	-	-	-
Sonstiges ⁴	-1.438	-1.128	-33.768	-32.709	14.474	3.553	-1.617 ⁵	-769 ⁵
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	15.840	13.587	14.392	12.546	1.203	932
Volkswagen Konzern	8.361	7.278	159.337	126.875	159.337	126.875	11.271	7.141
Konzernbereich Automobile	8.361	7.278	142.092	112.806	143.620	113.792	9.973	6.189
davon: Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	8.256	7.215	129.706	104.627	131.428	105.857	9.042	5.139
Bereich Lkw und Busse, Power Engineering	105	64	12.386	8.179	12.192	7.990	931	1.050
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	17.244	14.069	15.717	13.083	1.298	952

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

2 Inklusive Finanzdienstleistungen; 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 erzielen ein Operatives Ergebnis (anteilig) von 2.616 (1.907) 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 und MAN.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ ¹		UMSATZERLÖSE	
	2011	2010	2011	2010
Europa/Übrige Märkte	4.066	3.617	103.890	83.804
Nordamerika	678	554	17.553	15.193
Südamerika	943	922	14.910	13.468
Asien-Pazifik ²	2.674	2.185	22.983	14.409
Volkswagen Konzern²	8.361	7.278	159.337	126.875

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

Der up! setzt neue Maßstäbe im Kleinwagensegment

Der kompakte Kleinwagen up! ergänzte im Geschäftsjahr 2011 die Modellpalette der Marke Volkswagen Pkw und trug dazu bei, dass die Auslieferungen an Kunden erstmals die Marke von 5 Millionen Fahrzeugen überschritten. Auch Umsatz und Operatives Ergebnis konnte die Marke im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern.



up!

MARKE VOLKSWAGEN PKW

	2011	2010	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	5.091	4.503	+ 13,1
Absatz	4.450	3.863	+ 15,2
Produktion	5.272	4.592	+ 14,8
Umsatzerlöse (Mio. €)	94.690	80.251	+ 18,0
Operatives Ergebnis	3.796	2.173	+ 74,7
in % der Umsatzerlöse	4,0	2,7	

5,1 Mio.

FAHRZEUGE AN KUNDEN AUSGELIEFERT

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Berichtsjahr stellte die Marke Volkswagen Pkw erneut innovative und weiterentwickelte Modelle vor. Die größte Aufmerksamkeit galt dabei dem up!, der im Kleinwagensegment mit maximalem Raum auf minimaler Fläche überzeugt. Der neue Beetle dagegen beeindruckte mit der modernen Interpretation des Designs der Automobil-Ikone. Ein weiteres Highlight war die Einführung des neuen Golf Cabriolet, das nun ohne Überrollbügel auskommt. Im neuen Werk im US-amerikanischen Chattanooga startete im Jahr 2011 die Produktion des speziell für den amerikanischen Markt konzipierten Passat.

Die Marke Volkswagen Pkw lieferte im Jahr 2011 erstmals mehr als fünf Millionen Fahrzeuge an Kunden aus, der Vorjahreswert wurde damit um 13,1 % übertroffen. Besonders hohe Zuwachsraten verzeichnete die Marke in den USA (+ 26,3 %), in Argentinien (+ 29,5 %) und in Südafrika (+ 36,6 %). In Russland und Indien waren die Verkaufszahlen im Berichtsjahr sogar mehr als doppelt so hoch wie im Jahr 2010.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw übertraf im Berichtsjahr mit 4,5 Mio. Fahrzeugen den Vergleichswert des Vorjahrs um 15,2 %. Besonders stark nachgefragt wurden die Modelle Golf, Polo, Tiguan, Touareg, Jetta, Passat Variant, Touran und Sharan. Der up!, das neue Golf Cabriolet und der neue Beetle wurden vom Markt positiv aufgenommen.

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



Beetle

Die Marke Volkswagen Pkw steigerte ihre Produktion im Geschäftsjahr 2011 um 14,8 % auf 5,3 Mio. Fahrzeuge. Neben den neuen Produktionsstätten wiesen die Werke in Wolfsburg und Mexiko die höchsten Wachstumsraten auf.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2011 erwirtschaftete die Marke Volkswagen Pkw Umsatzerlöse in Höhe von 94,7 Mrd. €. Der Vorjahreswert wurde damit – im Wesentlichen volumenbedingt – um 18,0 % übertroffen. Mit 3,8 Mrd. € und einer Steigerung um 74,7 % fiel das Operative Ergebnis deutlich höher aus als im Vorjahr. Ausschlaggebend dafür waren neben dem Volumenanstieg vor allem Mixverbesserungen und Materialkostenoptimierungen, denen negative Wechselkurseffekte sowie Vorleistungen für neue Produkte gegenüberstanden. Die operative Umsatzrendite verbesserte sich auf 4,0 (2,7) %. Unseren Zielen im Rahmen der Strategie 2018, in rund sieben Jahren jährlich 6,6 Mio. Fahrzeuge weltweit zu verkaufen und unseren Weltmarktanteil auf 9 % auszuweiten, sind wir mit dem erfolgreichen Geschäftsjahr 2011 erneut einen großen Schritt näher gekommen.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2011	2010
Passat/Santana	1.148.625	994.956
Golf	913.693	828.910
Jetta/Bora	900.440	796.830
Polo	809.549	635.556
Gol	512.543	474.905
Tiguan	356.187	276.212
Touran	160.936	134.897
Fox	160.751	194.393
Touareg	79.986	48.069
Sharan	49.969	23.085
Suran	48.473	40.981
Scirocco	42.481	45.230
Eos	22.511	22.775
Beetle	21.496	40.173
Polo Classic/Sedan	12.850	16.692
up!	12.612	–
Phaeton	11.166	7.477
Parati	7.508	10.710
5.271.776	4.591.851	



Audi

Marke Audi

Mit Kundenbegeisterung auf dem Weg zur führenden Premiummarke

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat Audi sein attraktives Produktpotfolio erneuert und erweitert. Neben der Nachfolgegeneration der beliebten Oberklassebaureihe A6 wurden der neue Premium-SUV Q3 sowie der Q5 hybrid quattro präsentiert.



Audi A6

MARKE AUDI

	2011	2010	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.304	1.094	+19,3
Absatz	1.543	1.321	+16,8
Produktion	1.345	1.145	+17,4
Umsatzerlöse (Mio. €)	44.096	35.441	+24,4
Operatives Ergebnis	5.348	3.340	+60,1
in % der Umsatzerlöse	12,1	9,4	

5,3 Mrd. €

OPERATIVES ERGEBNIS IM JAHR 2011

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2011 hat die Marke Audi ihr Produktangebot kontinuierlich erweitert. Ein Highlight war die Einführung des Audi Q3, der die Dynamik eines Kompaktwagens mit dem Raumangebot und der Vielseitigkeit eines SUV verbindet. Mit dem neuen Audi A6 wurde zudem die Nachfolgegeneration der beliebten Oberklassebaureihe eingeführt. Darüber hinaus ist der Mittelklasse-SUV Audi Q5 seit Jahresende auch als Vollhybrid erhältlich. Die Supersportwagen R8 GT Coupé und R8 GT Spyder, eine neue Topversion der A8 Baureihe – die Luxuslimousine A8 L W12 quattro – sowie der sportliche RS3 Sportback erweiterten das Angebot neuer Modelle im Jahr 2011. Mit Konzeptfahrzeugen, darunter beispielsweise der Audi urban concept und der A2 concept, untermauert die Marke Audi zudem ihren Anspruch, bis zum Jahr 2020 eine führende Rolle bei der Elektromobilität im Premiumsegment einzunehmen.

Mit weltweit 1,3 Mio. Auslieferungen an Kunden konnte die Marke Audi den Rekordwert des Vorjahres um 19,3 % übertreffen. Ein deutliches Wachstum verzeichnete Audi vor allem in der Region Asien-Pazifik (+35,3 %) – im Wesentlichen getrieben durch die dynamische Nachfrage in China. In den USA waren die Auslieferungen um 15,7 % höher als 2010, auf dem rückläufigen westeuropäischen Markt nahmen sie um 11,5 % zu.

Der Absatz der Marke Audi erhöhte sich im Berichtsjahr um 16,8 % auf 1,5 Mio. Fahrzeuge (davon 1,3 Mio. Modelle von Audi und Lamborghini). Die Baureihen A1,



Audi Q3

A6, A8 sowie der A7 Sportback verzeichneten die größten Zuwachsraten. Die erneut gestiegene Nachfrage nach den SUV-Modellen Q5 und Q7 wirkte sich ebenfalls positiv aus. Der Absatz der Automobili Lamborghini S.p.A. belief sich auf 1.604 Fahrzeuge (+31,5 %).

Mit 1,3 Mio. Einheiten übertraf die Produktion der Marke Audi im Geschäftsjahr 2011 den Vorjahreswert um 17,4 %. Lamborghini fertigte 1.711 Fahrzeuge; das waren 39,4 % mehr als ein Jahr zuvor.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Audi waren im Jahr 2011 mit 44,1 Mrd. € noch einmal 24,4 % höher als im Vorjahr. Das deutliche Umsatzwachstum resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Fahrzeugabsatz sowie aus einer Verbesserung des Modell- und Ländermix. Das Operative Ergebnis konnte darüber hinaus vor allem dank kontinuierlicher Produktivitäts- und Prozessverbesserungen überproportional zum Umsatz um 60,1 % auf 5,3 Mrd. € gesteigert werden. Die operative Umsatzrendite nahm um 2,7 Prozentpunkte auf 12,1 % zu. Die Kennzahlen der Marke Lamborghini sind in den Werten der Marke Audi enthalten; sie entwickelten sich ebenfalls positiv.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2011	2010
Audi		
A4	321.045	306.291
A6	241.862	211.256
A3	189.068	198.974
Q5	183.678	154.604
A1	117.566	51.937
A5	111.758	111.270
Q7	53.703	48.937
A8	38.542	22.435
A7	37.301	8.496
TT	25.508	26.217
Q3	19.613	–
R8	3.551	3.485
	1.343.195	1.143.902
Lamborghini		
Gallardo	944	817
Aventador	447	–
Gallardo Spyder	320	247
Murciélagos	–	145
Murciélagos Roadster	–	18
	1.711	1.227
Marke Audi	1.344.906	1.145.129



Marke ŠKODA

Seit 20 Jahren Mitglied in der Volkswagen Familie

Im Jahr 2011 konnte die Marke ŠKODA neue Spitzenwerte bei Auslieferungen, Absatz und Ergebnis erzielen. Der Kleinwagen Citigo und die Kompakt-Limousine Rapid in Indien erweitern die Modellpalette.



ŠKODA Rapid

MARKE ŠKODA

	2011	2010	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	879	763	+ 15,3
Absatz	690	585	+ 18,1
Produktion	902	780	+ 15,5
Umsatzerlöse (Mio. €)	10.266	8.692	+ 18,1
Operatives Ergebnis	743	447	+ 66,1
in % der Umsatzerlöse	7,2	5,1	

GESCHÄFTSVERLAUF

Das Jahr 2011 gab der Marke ŠKODA gleich mehrere Anlässe zum Feiern. Zum einen jährte sich die Zugehörigkeit zum Volkswagen Konzern zum zwanzigsten Mal. Zum anderen präsentierte ŠKODA mit dem Citigo und dem Rapid zwei Fahrzeuge, die die Modellpalette der Marke erweitern. Mit dem Citigo trat ŠKODA in das Kleinwagensegment ein. Er überzeugt außen mit einem frischen Design und innen mit pfiffigen Lösungen. Der lokal gefertigte Rapid schließt die Lücke zwischen den Modellen Fabia und Octavia in Indien.

Im Geschäftsjahr 2011 lieferte die Marke ŠKODA 879 Tsd. Fahrzeuge an Kunden aus; damit wurde der Wert des Vorjahres um 15,3 % übertroffen. Deutliche Zuwachsraten verzeichnete die Marke vor allem auf den Märkten in Russland (+62,5 %), Indien (+49,9 %) und China (+21,9 %).

Mit 690 Tsd. Fahrzeugen übertraf ŠKODA im Berichtsjahr den Absatz des Vorjahrs um 18,1 %. Alle Modellreihen trugen zu diesem Erfolg bei; die Modelle Fabia, Octavia, Yeti und Superb wurden besonders stark nachgefragt.

18,1 %

STEIGERUNG BEI ABSATZ UND UMSATZ



ŠKODA Superb Combi 4x4

Da die chinesischen fahrzeugproduzierenden Joint Ventures nicht zu den Gesellschaften der Marke ŠKODA zählen, ergibt sich eine deutliche Differenz zwischen Auslieferungen und Absatz.

Die Zahl der weltweit produzierten Fahrzeuge der Marke ŠKODA belief sich im Jahr 2011 auf 902 Tsd. Einheiten; das waren 15,5 % mehr als ein Jahr zuvor.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke ŠKODA erzielte im Geschäftsjahr 2011 erneut Spitzenwerte bei Umsatz und Ergebnis. Mit 10,3 Mrd. € waren die Umsatzerlöse um 18,1 % höher als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 296 Mio. € beziehungsweise 66,1 % auf 743 Mio. €. Neben dem gestiegenen Volumen wirkten sich Mixeffekte und Kostenoptimierungen positiv auf das Ergebnis aus. Die operative Umsatzrendite lag bei 7,2 %, im Jahr 2010 hatte sie 5,1 % betragen.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2011	2010
Octavia	402.281	357.142
Fabia	262.497	234.593
Superb	119.732	105.709
Yeti	77.142	52.632
Roomster	36.427	30.418
Rapid	2.559	–
Citigo	1.027	–
901.665	780.494	



Marke SEAT

Das neue SEAT-Design: minimalistisch und klar

Im Geschäftsjahr 2011 gab die spanische Marke SEAT mit einer Reihe von Konzeptfahrzeugen einen Ausblick auf das Design künftiger Modelle. Der SEAT Mii erweitert die Modellpalette um einen Kleinwagen.



SEAT Mii

MARKE SEAT

	2011	2010	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	350	340	+ 3,1
Absatz	362	349	+ 3,6
Produktion	353	345	+ 2,3
Umsatzerlöse (Mio. €)	5.393	5.038	+ 7,1
Operatives Ergebnis	-225	-311	+ 27,6
in % der Umsatzerlöse	-4,2	-6,2	

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2011 erweiterte SEAT seine Modellpalette um einen Kleinwagen: den SEAT Mii. Die ersten Einheiten des dynamischen Stadtautos verließen im Dezember 2011 die Produktion. Mit der Vorstellung der Studien IB^X und IB^L verdeutlichte die Marke im Berichtsjahr, dass sie zukünftig mit minimalistischem Fahrzeugdesign eine junge Kundengruppe ansprechen wird. Auf der IAA in Frankfurt am Main stellte SEAT die überarbeitete Exeo-Modellreihe vor.

Mit 350 Tsd. Fahrzeugen übertrafen die Auslieferungen an Kunden der Marke SEAT im Geschäftsjahr 2011 den Wert des Vorjahres um 3,1 %. Vor allem auf den Märkten in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Mexiko verzeichnete die Marke eine höhere Nachfrage als 2010. Auf dem deutlich rückläufigen Heimatmarkt in Spanien lagen die Verkaufszahlen von SEAT unter dem Niveau des Vorjahrs, die im Jahr 2010 errungene Marktführerschaft konnte jedoch behauptet werden.

SEAT präsentierte sich im Berichtsjahr auf der Messe Auto China in Shanghai und damit erstmals auf einer chinesischen Automobilausstellung. In diesem Rahmen zeigte die Marke die Modelle Ibiza und Leon. Für 2012 ist die Markteinführung des Leon in China geplant.

350 Tsd.

FAHRZEUGE AN KUNDEN AUSGELIEFERT



SEAT Exeo

Im Geschäftsjahr 2011 setzte die Marke SEAT 362 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 3,6 % mehr als im Vorjahr.

Mit 353 Tsd. Einheiten übertraf die Zahl der im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge der Marke SEAT den Vorjahreswert um 2,3 %.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke SEAT erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2011 Umsatzerlöse in Höhe von 5,4 Mrd. €. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht das einer Steigerung von 7,1 %. Der Operative Verlust konnte dank verbesserter Vertriebsleistungen und optimierter Materialkosten deutlich verringert werden; er belief sich nach –311 Mio. € im Vorjahr nunmehr auf –225 Mio. €. Vorleistungen für neue Produkte und der drastische Nachfragerückgang auf dem heimischen spanischen Pkw-Markt wirkten sich belastend auf die wirtschaftliche Situation aus. Die operative Umsatzrendite betrug –4,2 (–6,2) %.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2011	2010
Ibiza	191.183	189.083
Leon	80.736	79.462
Altea/Toledo	42.329	43.351
Exeo	19.559	23.108
Alhambra	18.139	10.023
Mii	990	–
	352.936	345.027



Marke Bentley

Mit emotionalen Modellen zurück in die Erfolgsspur

Die Erholung des Luxussegments setzte sich 2011 fort. Mit dem neuen GT Cabriolet präsentierte Bentley die Neuauflage des emotionalsten Modells der Continental-Baureihe. Diese trug wesentlich dazu bei, dass Bentley im Geschäftsjahr 2011 in die Gewinnzone zurückkehrte.



Bentley Mulsanne

MARKE BENTLEY

	2011	2010	%
Auslieferungen	7.003	5.117	+ 36,9
Absatz	7.402	4.804	+ 54,1
Produktion	7.593	4.854	+ 56,4
Umsatzerlöse (Mio. €)	1.119	721	+ 55,3
Operatives Ergebnis	8	- 245	x
in % der Umsatzerlöse	0,7	- 34,0	

GESCHÄFTSVERLAUF

Nach der Neuauflage des Continental GT im Jahr 2010 präsentierte die britische Luxusmarke Bentley im Geschäftsjahr 2011 die neue Generation des Continental GT Cabriolet. Mit schärfer gezeichneten Konturen, mehr Platz im Innenraum und zusätzlichen Assistenz- und Informationssystemen wird die Modellreihe sportlich-elegant und luxuriös fortgeführt. Darüber hinaus beeindruckte Bentley im Berichtsjahr mit der Vorstellung des Sondermodells Continental Supersports „Ice Speed Record“. Das leistungsstärkste Cabriolet der Marke wurde anlässlich eines von Bentley aufgestellten Geschwindigkeitsrekords angeboten und ist auf 100 Modelle limitiert.

Da sich im Berichtsjahr die Rahmenbedingungen im Luxussegment weiter verbesserten, steigerte die Marke Bentley die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr um 36,9 % auf 7.003 Fahrzeuge. Vor allem auf den Märkten China (+97,6 %), USA (+32,0 %) und Europa (+26,6 %) entwickelte sich die Nachfrage nach Fahrzeugen der Marke Bentley sehr erfreulich.

55,3 %

UMSATZSTEIGERUNG IM JAHR 2011



Bentley Continental GT Cabriolet

Der Absatz der Marke Bentley erhöhte sich im Berichtsjahr um 54,1 % auf 7.402 Fahrzeuge. Die Modelle Continental GT und Mulsanne wiesen die höchsten Steigerungsraten auf.

Die Marke Bentley produzierte im Geschäftsjahr 2011 insgesamt 7.593 Fahrzeuge; das entspricht einem Anstieg um 56,4 % im Vergleich zum Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2011 erwirtschaftete die Marke Bentley Umsatzerlöse in Höhe von 1,1 Mrd. €; das waren 55,3 % mehr als ein Jahr zuvor. Mit einem Operativen Ergebnis von 8 (-245) Mio. € kehrte Bentley im Berichtsjahr in die Gewinnzone zurück. Während Vorleistungen für neue Produkte das Ergebnis belasteten, wirkten sich das höhere Volumen und Mixverbesserungen positiv aus. Die operative Umsatzrendite verbesserte sich auf 0,7 (-34,0) %.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2011	2010
Continental GT Coupé	3.416	1.735
Continental Flying Spur	2.354	1.914
Mulsanne	1.146	354
Continental GT Cabriolet	677	843
Brooklands	–	6
Azure	–	2
	7.593	4.854



Nutzfahrzeuge

Volkswagen Nutzfahrzeuge

Multivan BlueMotion überzeugt mit niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten

Die BlueMotion-Variante des beliebten Multivans von Volkswagen Nutzfahrzeuge erreicht Verbrauchs- und Emissionswerte, die in diesem Segment bisher unvorstellbar waren. Der Amarok ging im Jahr 2011 als SingleCab an den Start und trug zur positiven Volumenentwicklung bei.



Multivan BlueMotion

VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2011	2010	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	529	436	+ 21,4
Absatz	441	349	+ 26,1
Produktion	508	422	+ 20,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	8.985	7.392	+ 21,5
Operatives Ergebnis	449	232	+ 93,8
in % der Umsatzerlöse	5,0	3,1	

GESCHÄFTSVERLAUF

Volkswagen Nutzfahrzeuge blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2011 zurück. Der neue Multivan BlueMotion zog auf der IAA in Frankfurt am Main das Interesse der Besucher auf sich: Mit nur 6,4 l Diesel auf 100 km erreicht der Van einen für diese Klasse sensationell niedrigen Verbrauchswert. Nach der Markteinführung des Amarok DoubleCab im Jahr 2010 ging im Berichtsjahr der Amarok SingleCab an den Start. Er überzeugt insbesondere mit seiner größeren Ladefläche. Auf der Internationalen Automobilausstellung wurde im September 2011 auch der Amarok mit Achtgang-Automatikgetriebe vorgestellt.

Volkswagen Nutzfahrzeuge lieferte im Geschäftsjahr 2011 weltweit 529 Tsd. Fahrzeuge an Kunden aus; damit wurde der Vorjahreswert um 21,4% übertroffen. Die Verkaufszahlen waren auf allen Märkten höher als im Jahr 2010. Die größten Steigerungsraten wurden in Südamerika, Zentral- und Osteuropa sowie Asien-Pazifik erreicht.

Mit 441 Tsd. Fahrzeugen lag der Absatz an die Handelsorganisation im Geschäftsjahr 2011 um 26,1% über dem Vorjahreswert. Nahezu alle Modelle trugen zu diesem Erfolg bei. Der Amarok wurde gut von den Kunden angenommen und leistete somit einen Beitrag zur positiven Absatzentwicklung.

93,8 %

ERGEBNISSTEIGERUNG IM JAHR 2011



Amarok SingleCab

Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge produzierte im Geschäftsjahr 2011 insgesamt 508 Tsd. Fahrzeuge und damit 20,2 % mehr als im Vorjahr. In den Werten sind die Fertigungszahlen des Crafter nicht enthalten, da er in den Daimler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde hergestellt wird. Das Stammwerk in Hannover steigerte die Anzahl der produzierten Modelle Caravelle/Multivan und Transporter auf 144 (130) Tsd. Einheiten. Der polnische Standort Poznan fertigte 177 (148) Tsd. Fahrzeuge der Modelle Caddy und Transporter.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2011	2010
Caravelle/Multivan, Kombi	111.754	104.846
Caddy Kombi	87.450	68.560
Saveiro	82.284	73.039
Transporter	78.615	63.173
Amarok	76.965	44.525
Caddy	70.526	68.304
	507.594	422.447

UMSATZ UND ERGEBNIS

Volkswagen Nutzfahrzeuge erwirtschaftete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 9,0 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 21,5 %. Das Operative Ergebnis war, trotz negativer Wechselkurseffekte, mit 449 Mio. € vor allem volumenbedingt und aufgrund gesunkener Materialkosten um 217 Mio. € besser als ein Jahr zuvor. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 5,0 %, im Vorjahr hatte sie 3,1 % betragen.



Marke Scania

Neue Motorenregeneration überzeugt mit geringeren Emissionswerten

Seit 100 Jahren prägen die Begriffe Innovation und Kundenfokus das Busgeschäft des schwedischen Nutzfahrzeugherrstellers Scania. Die Marke präsentierte im Geschäftsjahr 2011 die neue Euro-6-Motorenregeneration für Lkw, die sich durch deutlich geringere Emissionswerte auszeichnet.



Scania Bus

MARKE SCANIA

	2011	2010	%
Auslieferungen	80.108	63.712	+ 25,7
Absatz	80.108	63.712	+ 25,7
Produktion	84.057	67.663	+ 24,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	10.064	8.462	+ 18,9
Operatives Ergebnis	1.372	1.342	+ 2,3
in % der Umsatzerlöse	13,6	15,9	

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Jahr 1911 begann die schwedische Traditionsmarke Scania mit der Produktion von Bussen. Bis heute stehen Innovation und Kundenfokus bei Scania im Mittelpunkt. Auf dem Gebiet der Lkw-Motoren präsentierte Scania 2011 eine Innovation: Die neuen Euro-6-Motoren kombinieren technische Lösungen zur Senkung der Emissionswerte mit der Kraftstoffeffizienz der vorherigen Motorenregeneration.

Die Auslieferungen an Kunden der Marke Scania lagen im Berichtsjahr bei weltweit 80.108 Fahrzeugen (+25,7%). Insbesondere auf den Märkten Westeuropa (+32,4%) und Asien-Pazifik (+21,7%) war die Nachfrage deutlich höher als ein Jahr zuvor. Mit 7.988 ausgelieferten Bussen wurde ein Anstieg von 16,2 % im Vergleich zum Vorjahr erzielt.

Im Berichtsjahr fertigte die Marke Scania 84.057 Fahrzeuge; das waren 24,2 % mehr als im Vorjahr. Die Zahl der darin enthaltenen Busse erhöhte sich um 30,0 % auf 8.708. Am Ende des Geschäftsjahres 2011 reagierte die Marke Scania auf einen Nachfragerückgang im europäischen Raum und reduzierte ihre Produktion um 15 %.

80.108

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN IM JAHR 2011



Scania Sonderfahrzeug

Scania plant in das argentinische Werk in der Provinz Tucuman zu investieren, um dort künftig Getriebe zu produzieren und die lokale Produktion um bis zu 50 % zu steigern.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Nachfrage auf den Märkten für schwere Lkw und Busse übertraf 2011 bei starken zeitlichen und regionalen Schwankungen jeweils die des Vorjahres. Die Marke Scania konnte von dieser Entwicklung überproportional profitieren und steigerte ihre Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 18,9 % auf 10,1 Mrd. €. Das Operative Ergebnis erhöhte sich um 31 Mio. € auf 1.372 Mio. €. Belastungen aus Wechselkursen und dem Ländermix sowie einem gestiegenen Kostenniveau standen positive Volumeneffekte gegenüber. Die operative Umsatzrendite sank von 15,9 % im Jahr 2010 auf 13,6 % im Berichtsjahr.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2011	2010
Lkw	75.349	60.963
Busse	8.708	6.700
84.057	67.663	



Marke MAN

Eine weitere erfolgreiche Marke im Volkswagen Konzern

MAN blickt auf über 250 Jahre Industriegeschichte zurück. Am 9. November 2011 hat Volkswagen seinen Anteil an der MAN SE auf 55,90 % der Stimmrechte und 53,71 % des Grundkapitals erhöht und MAN in der Folge als weitere erfolgreiche Marke im Konzern konsolidiert.



MAN Neoplan Skyliner

MARKE MAN

	2011*
Auslieferungen	24.750
Absatz	24.750
Produktion	23.717
Umsatzerlöse (Mio. €)	2.652
Operatives Ergebnis	193
in % der Umsatzerlöse	7,3

* 9. November bis 31. Dezember 2011.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Wurzeln von MAN reichen bis in das Jahr 1758 zurück. Heute ist MAN eines der führenden Nutzfahrzeug-, Motoren- und Maschinenbauunternehmen Europas und beschäftigt mehr als 53.500 Mitarbeiter. Das Unternehmen entwickelt, produziert und verkauft Lkw, Busse, Großdieselmotoren, Turbomaschinen sowie schlüsselfertige Kraftwerke und hält in allen Unternehmensbereichen führende Marktpositionen. Spezialgetriebe, Komponenten der Antriebstechnik und Prüfsysteme runden das Angebot ab.

Am 9. November 2011 hat Volkswagen seinen Anteil an der MAN SE auf 55,90 % der Stimmrechte und 53,71 % des Grundkapitals erhöht und MAN in der Folge als weitere erfolgreiche Marke im Konzern konsolidiert. Die in diesem Kapitel dargestellten Kennzahlen umfassen das Geschäft mit Lkw und Bussen, Power Engineering sowie das Finanzdienstleistungsgeschäft und beziehen sich auf den Zeitraum 9. November bis 31. Dezember 2011.

Die Auslieferungen an Kunden der Marke MAN lagen in diesem Zeitraum bei 24.750 Einheiten. Rund 40,2 % dieser Fahrzeuge wurden in Westeuropa verkauft, circa 37,8 %

253

JAHRE INDUSTRIEGESCHICHTE



MAN TGX EfficientLine

gingen nach Südamerika. In Brasilien verkaufte MAN 8.311 Einheiten. Im gleichen Zeitraum wurden 3.092 Busse ausgeliefert.

MAN fertigte vom 9. November bis zum 31. Dezember des Berichtsjahrs 23.717 Fahrzeuge, davon 3.146 Busse.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2011 setzte sich die Erholung sowohl im Nutzfahrzeugsektor als auch im Bereich Maschinenbau fort. MAN konnte seine gute Marktposition in beiden Geschäftsfeldern nutzen und verzeichnete im Konsolidierungszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 2,7 Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 193 Mio. €. Die operative Umsatzrendite lag bei 7,3 %. Auch zukünftig wird MAN seine internationale Wachstumsstrategie konsequent fortsetzen und gleichzeitig seine Kostenstrukturen weiter flexibilisieren, um auf diese Weise seine Erfolgsgeschichte fortzuschreiben.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2011*
Lkw	20.571
Busse	3.146
23.717	

* 9. November bis 31. Dezember 2011.

Volkswagen Konzern in China

Erstmals mehr als 2 Millionen Fahrzeuge im Reich der Mitte ausgeliefert

Die Erfolgsgeschichte des Volkswagen Konzerns in China setzt sich fort. Im Geschäftsjahr 2011 wurden von unseren Joint Ventures erstmals mehr als 2 Millionen Fahrzeuge produziert. Bei FAW-Volkswagen in Changchun lief das 5-millionste Fahrzeug vom Band.



New Passat

VOLKSWAGEN KONZERN IN CHINA

	2011	2010	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	2.259	1.923	+ 17,4
Absatz	2.201	1.871	+ 17,6
Produktion	2.202	1.914	+ 15,1

2,3 Mio.

FAHRZEUGE AN KUNDEN AUSGELIEFERT

GESCHÄFTSVERLAUF

Seit mittlerweile rund 28 Jahren ist Volkswagen gemeinsam mit seinen Partnern auf dem chinesischen Automobilmarkt tätig. Die Joint Ventures Shanghai-Volkswagen und FAW (First Automotive Works)-Volkswagen in Changchun werden At Equity in den Konzernabschluss einbezogen.

Nach einem rasanten Absatzwachstum in den letzten Jahren ist China für den Volkswagen Konzern inzwischen der größte Absatzmarkt. Die Joint Ventures setzten im Berichtsjahr mit 2,2 Mio. Einheiten 17,6 % mehr Fahrzeuge aus lokaler Produktion ab als im Vorjahr. Die Angebotspalette des Volkswagen Konzerns auf dem Pkw-Markt in China umfasst über 60 Modelle der Volumenmarken Volkswagen Pkw, Audi und ŠKODA sowie der Luxusmarken Lamborghini, Bentley und seit 2011 Fahrzeuge der Marke Bugatti. Für das Jahr 2012 ist der Markteintritt der Marke SEAT vorgesehen.

Neben etablierten Konzernmodellen werden speziell für den chinesischen Markt konzipierte Fahrzeuge gefertigt; dazu zählen beispielsweise die Volkswagen Modelle Lavida und New Bora. Im abgelaufenen Jahr wurden unter anderem die Modelle New Passat, Magotan und die importierte Langversion des Audi A8 erfolgreich auf den Markt gebracht.



Audi A8 L

Die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns in China übertrafen im Geschäftsjahr 2011 mit 2,3 Mio. Fahrzeugen den Vergleichswert des Vorjahrs um 17,4 %. Die Marke Volkswagen Pkw lieferte 1,7 Mio. Fahrzeuge aus (+ 13,8 %). Mit 37,3 % beziehungsweise 21,9 % verzeichneten die Marken Audi und ŠKODA ebenfalls beachtliche Steigerungsraten. Die Modelle Lavida, Jetta, New Bora, Tiguan, Sagitar, New Passat, ŠKODA Octavia und Audi A6 waren bei den chinesischen Kunden besonders beliebt. Der Volkswagen Konzern verbesserte seinen Marktanteil von 16,8 % im Vorjahr auf nunmehr 18,2 % und baute damit seine Marktführerschaft in China aus.

Im Geschäftsjahr 2011 produzierten die Gemeinschaftsunternehmen insgesamt 2,2 Mio. Fahrzeuge; das bedeutet eine Steigerung um 15,1 % im Vergleich zum Vorjahr.

Der Konzern betreibt in China zehn Produktionsstätten – sowohl fahrzeugproduzierende Werke als auch Komponentenwerke. In den kommenden Jahren werden weitere Standorte folgen: Im Rahmen der langfristigen Wachstumsstrategie plant Volkswagen, die Produktionskapazitäten in China mittelfristig auf rund 3 Mio. Fahrzeuge jährlich zu erhöhen. Bis einschließlich 2016 wird der Konzern voraussichtlich insgesamt rund 14,0 Mrd. € in China investieren. Der Betrag soll vollständig aus dem Cash-flow der chinesischen Joint Ventures finanziert werden.

LOKALE PRODUKTION

Fahrzeuge	2011	2010
Volkswagen Pkw	1.720.346	1.506.886
Audi	258.557	209.645
ŠKODA	222.984	197.076
Gesamt	2.201.887	1.913.607

ERGEBNIS

Mio. €	2011	2010
Operatives Ergebnis (100%)	6.134	4.389
Operatives Ergebnis (anteilig)	2.616	1.907

Das Operative Ergebnis (anteilig) der Joint Ventures belief sich im Geschäftsjahr 2011 auf 2,6 Mrd. €. Der Vorjahreswert wurde damit um 0,7 Mrd. € übertroffen. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Volumensteigerung, Mixverschiebungen, einer geringeren Incentivierung der Fahrzeuge bei hoher Kostendisziplin und einem positiven Wechselkurseffekt.

Die Werte der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind im Operativen Ergebnis des Konzerns nicht enthalten, da diese Gesellschaften At Equity konsolidiert werden und ihre Ergebnisse anteilig ausschließlich in das Finanzergebnis des Konzerns einfließen.

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Volkswagen Finanzdienstleistungen

Wegweisende Lösungen – der Schlüssel zu einer „Neuen Mobilität“

Zur Markteinführung des Volkswagen up! stellte Volkswagen Finanzdienstleistungen mit dem up!grade Paket ein neues, innovatives Mobilitätsangebot vor. Der Kurs der Internationalisierung wurde im Geschäftsjahr 2011 konsequent fortgeführt; der Vertragsbestand stieg auf ein Allzeithoch.

STRUKTUR DES BEREICHS VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagementgeschäft. Diese weltweiten Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns – mit Ausnahme der Marken Scania und MAN 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 ist dies die VW CREDIT, INC.

Zum 1. Januar 2012 übernimmt die Volkswagen Leasing GmbH die händlereigene Autovermietung Euromobil. Damit stärkt die Volkswagen Financial Services AG das eigene Vermietgeschäft und schließt eine Lücke in seinem Mobilitätskonzept. Langfristig ist die Integration von Euromobil in das strategische Geschäftsfeld „Neue Mobilität“ vorgesehen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Volkswagen Finanzdienstleistungen trug im Geschäftsjahr 2011 erneut mit innovativen Produkten entlang der automobilen Wertschöpfungskette zur guten Ergebnis- und Absatzsituation des Volkswagen Konzerns bei.

Parallel zur Präsentation des up! stellte Volkswagen Finanzdienstleistungen auf der IAA in Frankfurt am Main ein neues Mobilitätsangebot vor: das up!grade Paket. Das innovative Finanzierungsmodell mit flexiblen Gestaltungsmöglichkeiten bietet den Käufern des up! größeren finanziellen Spielraum. Mit dem AutoCredit² kann der Kunde zwischen zwei monatlichen Raten wählen. Ein neues Versicherungsprodukt, das umfassenden Schutz zum günstigen Festpreis bietet, sowie optional ein jährlicher Inspektionsservice ergänzen das Paket. Speziell für die Kundengruppe der Fahranfänger in Deutschland stellte die Volkswagen Bank direct den credit2drive vor, ein neues Produkt, mit dem junge Fahrschüler ihren Führerschein finanzieren können.

Mit dem Konzept Quicar präsentierte Volkswagen im Berichtsjahr ein innovatives Carsharing-Programm, das von der Volkswagen Financial Services AG unterstützt wird. An 50 Stationen im Stadtgebiet Hannover stehen für die Kunden seit November 2011 insgesamt 200 effiziente Golf BlueMotion zur Kurzzeitmiete zur Verfügung. Das Programm Quicar Plus stellt weitere 70 Fahrzeuge für die Nutzung über zehn und mehr Stunden bereit. Beide Angebote sind mit einem günstigen, kundenorientierten Tarifsystem sowie einer besonders einfachen Bedienung ausgestattet. Der Kunde kann ein Fahrzeug flexibel über das

8,2 Mio.

VERTRÄGE IM BESTAND AM 31. DEZEMBER 2011



Quicar Konzept

Internet, eine Applikation für Smartphones oder ein Callcenter buchen. Die Volkswagen Bank direct als wichtiger Vertriebspartner stellt die Zahlungsabwicklung sicher.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat in Sachen Umwelt- und Klimaschutz ihre Zusammenarbeit mit dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) erfolgreich fortgesetzt: Im Rahmen des zweiten Umwelt-Awards „DIE GRÜNE FLOTTE“ sparten die 77 Teilnehmer im Berichtsjahr mit ihren rund 9.200 Fahrzeugen 1.650t CO₂ und knapp 630.000l Kraftstoff ein. Dass mit einer umweltorientierten Fuhrparkstrategie vermehrt ökologische Verantwortung mit ökonomischem Handeln kombiniert wird, beweist die steigende Zahl der Teilnehmer am Umwelt-Award.

Im März 2011 gewann die Volkswagen Bank GmbH zum fünften Mal in Folge die Wahl zur besten Autobank. Über 92.000 Leser der Fachzeitschrift „auto motor und sport“ wählten die Volkswagen Bank zum Gewinner in der Kategorie „Pkw-Banken“ und drückten so erneut ihre hohe Zufriedenheit mit der Qualität und Vielseitigkeit des Produktspektrums aus.

Die Volkswagen Financial Services AG war im Jahr 2011 auf dem Markt der Asset-Backed-Securities (ABS)-Emissionen sehr erfolgreich. Insgesamt wurden mit fünf ABS-Transaktionen weltweit Forderungen in Höhe von 5,2 Mrd. € am Kapitalmarkt verkauft. Nach Deutschland und Großbritannien wurde im Berichtsjahr mit der Verbriefungstransaktion Driver España One der spanische Auto-ABS-Markt geöffnet.

Im Berichtsjahr hat Volkswagen Finanzdienstleistungen seinen Internationalisierungskurs fortgesetzt. Im Januar 2011 eröffnete eine Filiale der Volkswagen Versicherung AG in Frankreich. Dort wurden im Jahr 2011 bereits 31.701 Garantieverträge verkauft.

Die Volkswagen Finance Private Limited, eine Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG in Indien, erhielt von der indischen Zentralbank Ende März 2011 die Finanzdienstleistungslizenz. Ihre umfangreiche Produktpalette umfasst Fahrzeugfinanzierungen, Kfz-Versicherungen, Anschlussgarantien und Wartungsprodukte für Privatkunden.

Die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft belief sich im Geschäftsjahr 2011 auf 3,1 Mio.; das waren 16,2% mehr als im Vorjahr. Der Vertragsbestand im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing war am 31. Dezember 2011 mit 5,6 Mio. Verträgen 6,1% höher als ein Jahr zuvor. Im Bereich Service/Versicherungen stieg die Anzahl der Verträge im Vergleich zum Vorjahr auf insgesamt 2,7 Mio. Kontrakte (+ 19,8%). Insgesamt erreichte der Vertragsbestand mit 8,2 Mio. Verträgen einen neuen Rekordwert. Die Vorjahreswerte wurden der aktuellen Definition angepasst. Bei unveränderten Vergabegrundsätzen belief sich der Anteil der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge am gesamten Auslieferungsvolumen des Konzerns auf 36,3 (34,9%). Die Volkswagen Bank direkt setzte ihre positive Entwicklung im Direktbankgeschäft fort und betreute am Ende des Berichtsjahres 1.442.002 Konten (+ 4,5%).

Unsere Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan Corporation N.V. verzeichnete im Flottenmanagementgeschäft am Jahresende 2011 einen Vertragsbestand von 1,3 Mio. Fahrzeugen; der Vergleichswert 2010 wurde damit um 2,7% übertroffen.

Am 31. Dezember 2011 waren im Bereich Volkswagen Finanzdienstleistungen 8.335 Mitarbeiter beschäftigt.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2011 erhöhten sich die Umsatzerlöse von Volkswagen Finanzdienstleistungen um 16,6 % auf 15,8 Mrd. €. Das Operative Ergebnis stieg insbesondere aufgrund des Volumenwachstums und der positiven Risikokostenentwicklung auf 1,2 (0,9) Mrd. €. Damit leistete der Bereich Volkswagen Finanzdienstleistungen erneut einen wesentlichen Beitrag zum Ergebnis des Volkswagen Konzerns.

 WEITERE INFORMATIONEN www.vwfsgag.de

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2011	2010	%
Vertragsbestand ¹	Tsd. Stück	8.245	7.481	+ 10,2
Kundenfinanzierung		3.930	3.712	+ 5,9
Leasing		1.623	1.524	+ 6,5
Service/Versicherung		2.691	2.246	+ 19,8
Forderungen aus	Mio. €			
Kundenfinanzierung		42.979	39.152	+ 9,8
Händlerfinanzierung		11.942	10.106	+ 18,2
Leasingverträgen		14.407	13.764	+ 4,7
Direktbankeinlagen	Mio. €	21.373	18.924	+ 12,9
Bilanzsumme	Mio. €	97.455	83.764	+ 16,3
Eigenkapital	Mio. €	9.785	8.700	+ 12,5
Schulden ²	Mio. €	84.290	72.076	+ 16,9
Eigenkapitalquote	%	10,0	10,4	
Eigenkapitalrendite vor Steuern ³	%	14,2	13,3	
Leverage ⁴		8,6	8,3	
Operatives Ergebnis	Mio. €	1.203	932	+ 29,1
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	1.309	1.096	+ 19,5
Mitarbeiter am 31.12.		8.335	7.741	+ 7,7

1 Vorjahreswerte angepasst.

2 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.

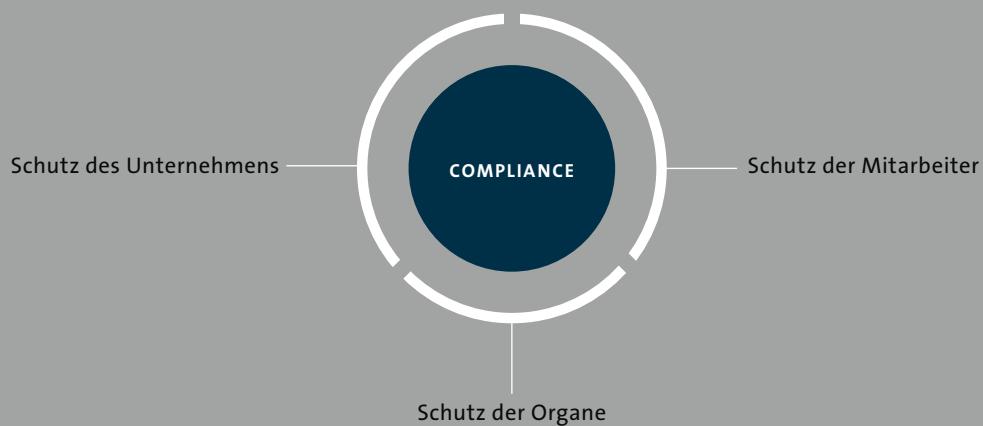
3 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).

4 Schulden zu Eigenkapital.

Corporate Governance

Dem Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechend sorgt der Vorstand des Volkswagen Konzerns dafür, dass die gesetzlichen Vorgaben und die unternehmensinternen Richtlinien eingehalten und konzernweit beachtet werden. Unsere Compliance-Aktivitäten basieren auf einer konzernweiten Strategie, die einen präventiven Ansatz verfolgt.

PRÄVENTIVER COMPLIANCE-ANSATZ DES VOLKSWAGEN KONZERNS



CORPORATE GOVERNANCE

135 Corporate Governance Bericht (Teil des Lageberichts)

139 Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)

143 Struktur und Geschäftstätigkeit (Teil des Lageberichts)

147 Organe (Teil des Konzernanhangs)

Corporate Governance Bericht (Teil des Lageberichts)

Verantwortungsvolle, transparente und wertschaffende Unternehmensführung

Die Zukunft des Volkswagen Konzerns hängt entscheidend davon ab, ob es uns gelingt, den Unternehmenswert stetig zu steigern. Das Vertrauen unserer Kunden und Investoren ist dafür eine elementare Voraussetzung. Dieses Vertrauen stärken wir durch eine transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung, die in unserer täglichen Arbeit höchste Priorität hat. Deshalb folgen Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner derzeit gültigen Fassung vom 26. Mai 2010 mit nur einer begrenzten Ausnahme.

ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG IM SINNE DER EMPFEHLUNGEN UND ANREGUNGEN DES DEUTSCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Im Deutschen Corporate Governance Kodex sind Empfehlungen und Anregungen für eine gute Unternehmensführung und -kontrolle festgehalten. Die Inhalte des Kodex wurden von der zuständigen Regierungskommission auf Grundlage wesentlicher gesetzlicher Vorschriften sowie national und international anerkannter Standards der Unternehmensführung erarbeitet. Diese Regierungskommission überprüft jährlich den Deutschen Corporate Governance Kodex und veranlasst gegebenenfalls Änderungen beziehungsweise Aktualisierungen. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG richten ihre Arbeit an den Empfehlungen und Anregungen des Kodex aus. Denn mit einer verantwortungsvollen und transparenten Unternehmensführung stärken wir das Vertrauen unserer Kunden und Investoren in unsere Arbeit; außerdem tragen wir so dem stetig wachsenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen Rechnung. Das sind elementare Voraussetzungen für die Steigerung des Unternehmenswertes.

ENTSPRECHENSERLÄRUNG (STAND: ZEITPUNKT DER JEWELIGEN ERKLÄRUNG)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 18. November 2011 die gesetzlich erforderliche jährliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben. Die beiden Gremien erklären darin, dass den am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 seit Abgabe der vorherigen Entsprechenserklärung am 3. Dezember 2010 mit Ausnahme der

Ziffer 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap) uneingeschränkt entsprochen wurde und wird.

Das Abfindungs-Cap wurde und wird beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen berücksichtigt, nicht jedoch bei Abschluss von Verträgen mit Vorständen ab deren dritter Amtszeit, soweit im ersten Vertrag kein Cap vorgesehen war. Insoweit wurde und wird ein Bestandsschutz eingeräumt.

Die aktuelle gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat gemäß § 161 AktG haben wir auf unserer Website unter www.volkswarenag.com/ir, Rubrik „Corporate Governance“, Menüpunkt „Entsprechenserklärung“ veröffentlicht.

Auch den Anregungen des Kodex wird der Volkswagen Konzern weitgehend folgen. Es ist jedoch nicht vorgesehen, den langfristigen Erfolg bei der Vergütung des Aufsichtsrats zu berücksichtigen (Ziffer 5.4.6 Abs. 2 Satz 2). Wir werden diesbezüglich weiterhin insbesondere die Rechtsprechung und die Diskussion in der Fachöffentlichkeit verfolgen.

Am 23. November 2011 haben Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG in ihrer Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex mitgeteilt, dass den am 2. Juli 2010 bekannt gemachten Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung am 29. November 2010 entsprochen wurde und wird. Allerdings galten und gelten die Einschränkungen, dass der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss bildet (Ziffer 5.3.3) und dass die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahl durchgeführt werden (Ziffer 5.4.3 Satz 1). Ein Nominierungsausschuss erhöht nach Ansicht des Aufsichtsrats lediglich die Zahl der Ausschüsse, ohne die Arbeit des Gremiums spürbar zu verbessern. Listenwahlen sind bei demokratischen

Abstimmungen durchaus üblich. Seit dem 23. November 2009 wird beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap vereinbart und damit ab diesem Zeitpunkt der Ziffer 4.2.3 Abs. 3 und 4 für Neuverträge entsprochen. Verträge, die vor diesem Zeitpunkt abgeschlossen wurden, bleiben aus Gründen des Bestandsschutzes von dieser Neuregelung unberührt. Die Entsprechenserklärung der AUDI AG ist auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung veröffentlicht.

Hinsichtlich der im Kodex enthaltenen Anregungen gilt für die AUDI AG Folgendes: Die AUDI AG überträgt die Hauptversammlung bis zum Beginn der Aussprache im Internet. So wird dem Informationsbedürfnis und dem allgemeinen Persönlichkeitsrecht des einzelnen Aktionärs ausgewogen Rechnung getragen. Bei dieser Vorgehensweise besteht nach Auffassung des Aufsichtsrats und des Vorstands der AUDI AG kein Anlass, die Erreichbarkeit eines Stimmrechtsvertreters des Unternehmens (Ziffer 2.3.3 Satz 3 Halbsatz 2) für abwesende Aktionäre während der Hauptversammlung zu ermöglichen. Darüber hinaus enthält die erfolgsorientierte Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats keine auf den langfristigen Erfolg bezogenen Bestandteile (Ziffer 5.4.6 Abs. 2 Satz 2). Diesbezüglich soll weiterhin die Diskussion in der Fachöffentlichkeit verfolgt werden.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben in ihrer Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex vom Dezember 2011 mitgeteilt, dass die MAN SE den Empfehlungen des Kodex nach Maßgabe ihrer Entsprechenserklärung vom Dezember 2010 beziehungsweise der Ergänzung vom Mai 2011 und der Mitteilung zu dieser Ergänzung vom Juli 2011 entsprochen hat und den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 entsprechen wird. Die Entsprechenserklärung der MAN SE ist auf der Internetseite www.man.eu/MAN/de/Investor_Relations, Rubrik „Corporate Governance“, Menüpunkt „Corporate Governance bei MAN“ veröffentlicht. Auch Vorstand und Aufsichtsrat der börsennotierten Renk Aktiengesellschaft, eine Tochtergesellschaft der MAN SE, haben eine Entsprechenserklärung abgegeben, die auf der Internetseite unter www.renk.eu veröffentlicht 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 zum Beispiel dem Schwedischen Corporate Governance Kodex. Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance der Scania AB und deren Entsprechenserklärung zum Schwedischen Corporate Governance Kodex sind auf der Internetseite www.scania.com/scania-group/corporate-governance/corporate-governance-report veröffentlicht.

ZUSAMMENSETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG strebt im Hinblick auf den betriebenen Unternehmensgegenstand, die Größe der Gesellschaft und den Umfang der internationalen Geschäftstätigkeit an, bei der Zusammensetzung dieses Gremiums 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 Aufsichtsmitglieder Personen sein, die weder eine Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern des Volkswagen Konzerns wahrnehmen noch in einer geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zur Volkswagen AG oder deren Vorstand stehen, die einen Interessenkonflikt begründen könnte.
- › Mindestens zwei Aufsichtsratsmandate sollen von Frauen wahrgenommen werden; dabei soll wenigstens ein Mandat 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 drei 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

Die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns wird eng zwischen Vorstand und Aufsichtsrat abgestimmt. Beide Gremien diskutieren in regelmäßigen Abständen gemeinsam den Stand der Strategieumsetzung und erörtern weitere Maßnahmen. 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 turnusmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form informiert.

 **ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG**
www.volkswagenag.com/ir

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

 **ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER MAN SE**
www.man.eu/MAN/de/Investor_Relations

 **ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER SCANIA AB**
www.scania.com/scania-group/corporate-governance/corporate-governance-report

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 19 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 139 bis 142 dieses Geschäftsberichts.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

COMPLIANCE

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns sorgt – dem Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechend – dafür, dass die gesetzlichen Vorgaben und die unternehmensinternen Richtlinien eingehalten und konzernweit beachtet werden. Volkswagen fühlt sich seit jeher nicht nur an gesetzliche und interne Bestimmungen gebunden; auch freiwillig eingegangene Verpflichtungen und ethische Grundsätze sind integrale Bestandteile unserer Unternehmenskultur und zugleich Richtschnur bei Entscheidungen. Unsere Compliance-Aktivitäten basieren auf einer konzernweiten Strategie, die einen präventiven Ansatz verfolgt. Diese Aktivitäten wurden im Volkswagen Konzern im Berichtsjahr weiter vorangetrieben.

Die im Jahr 2010 eingeführten, weltweit gültigen Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) des Volkswagen Konzerns haben wir im vergangenen Jahr nicht nur erfolgreich in viele bestehende Prozesse integriert, sondern auch in zahlreichen Gesellschaften umgesetzt. Parallel dazu wurde der Ausbau der umfassenden, konzernweiten Compliance-Organisation fortgeführt, um Konzerngesellschaften, Standorte und Geschäftseinheiten dabei zu unterstützen, die Compliance zu fördern und zu sichern. Weltweit wurden in den Marken und Gesellschaften weitere Chief Compliance Officer, Compliance Officer und Compliance-Beauftragte ernannt, die für die Umsetzung der Maßnahmen sorgen und somit den Group Chief Compliance Officer bei seiner Aufgabe unterstützen, präventive Maßnahmen einzuleiten, zu steuern und zu überwachen sowie auf Regeleinhaltung hinzuwirken. Der Group Chief Compliance Officer berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG.

Unsere Compliance-Arbeit wird darüber hinaus durch die in den Konzernstellen bereits vorhandene Compli-

ance-Expertise unterstützt: Das Compliance-Kernteam, unter anderem besetzt mit Experten aus Konzern-Revision, -Sicherheit und -Datenschutz, tagt regelmäßig, und der Compliance-Rat hat auf Ebene des Top-Managements als Multiplikatoren-Gremium im Berichtsjahr seine Arbeit aufgenommen.

Die Aktivitäten im Rahmen des Compliance-Programms konzentrierten sich 2011 im Wesentlichen auf präventive Maßnahmen im Bereich des Wettbewerbs- und Kartellrechts. Wichtige Aktionen waren dabei die direkte Aufforderung des Vorstandsvorsitzenden Prof. Dr. Martin Winterkorn an die Führungskräfte, die Compliance zu verinnerlichen sowie die Erstellung vielfältiger schriftlicher Informationsunterlagen und ihre Verteilung unter anderem an den Oberen Managementkreis und den Top-Managementkreis der Volkswagen AG. Darüber hinaus fanden in der zweiten Jahreshälfte zielgruppenspezifische Informationsveranstaltungen statt, in denen sich über 1.800 Beschäftigte aus Schwerpunktbereichen qualifizierten. Unterstützt wurde das Compliance-Programm durch den zeitgleichen Einsatz interner Kommunikationsmedien.

Weiterhin wurde im Jahr 2011 das Thema Compliance etwa 6.000 Beschäftigten in fast 200 vertiefenden Präsenzveranstaltungen vermittelt. Der Teilnehmerkreis reichte von neu eingestellten Mitarbeitern über Auszubildende, Beschäftigte in direkten und indirekten Bereichen sowie Führungsnachwuchskräfte bis hin zu Mitgliedern des Oberen Managementkreises. Zusätzlich zu diesen Veranstaltungen erhalten die Mitarbeiter auch über die internen Kommunikationsmedien in regelmäßigen Abständen aktuelle Informationen zu allen Compliance-relevanten Themen. Die Informationen stehen zudem im Intranet jederzeit zum Abruf bereit.

Maßnahmen zur Vorbeugung von Korruption umzusetzen, war im Berichtsjahr ein weiterer Schwerpunkt unserer Compliance-Aktivitäten. Das Angebot eines Online-Lernprogramms zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption wurde auf weitere Mitarbeitergruppen ausgedehnt, nachdem es sich im ersten Schritt an die Mitglieder der oberen Managementkreise gerichtet hatte. Auf diesem Weg qualifizierten sich bisher über 40.000 Mitarbeiter der Volkswagen AG und der Konzernmarken. Die Implementierung von Online-Lernprogrammen zur gezielten Aufklärung der Beschäftigten schreitet in zahlreichen Konzerngesellschaften voran und ist ein fester Bestandteil unserer Compliance-Arbeit.

Damit Hinweisgeber eine Anlaufstelle bei Korruptionsverdachtsfällen im Konzern haben, wurde im Januar 2006 bei der Volkswagen AG ein weltweites System zur Verhinderung von Korruption aufgebaut, bestehend aus unabhängigen Rechtsanwälten als Ombudsmänner und einem internen Antikorruptionsbeauftragten. Im Jahr 2011 haben die Ombudsmänner unter Wahrung der Vertraulichkeit für die Hinweisgeber 36 Hinweise an den

internen Antikorruptionsbeauftragten der Volkswagen AG weitergeleitet. Allen Hinweisen wird nachgegangen.

Darüber hinaus haben die Mitarbeiter die Möglichkeit, über eine E-Mail-Adresse Kontakt zur Compliance-Organisation aufzunehmen. Neben den Vorgesetzten und den Ansprechpartnern in den Fachbereichen ist diese E-Mail-Adresse eine zusätzliche Anlaufstelle bei allen Compliance-relevanten Fragen. In über 400 Fällen wurde diese Möglichkeit genutzt, Rat und Hilfe zu erhalten.

Die Bewertung und die frühzeitige Identifikation von Risiken sind Gegenstand des konzernweit integrierten Ansatzes aus Governance, Risk & Compliance. Wie in den Jahren zuvor wurden auch 2011 alle relevanten und aktuellen Compliance-Themen konzernintern einer Risikoanalyse unterzogen, um die Themen des Compliance-Programms für das Jahr 2012 festzulegen. Vor dem Hintergrund des globalen Wachstums des Konzerns wird das Thema Vermeidung von Korruption den Schwerpunkt bilden. Dazu werden vielfältige Präventionsmaßnahmen ergriffen, deren wesentliche Bausteine die Schulung und die Information der Mitarbeiter bleiben.

RISIKOMANAGEMENT

Der sorgsame Umgang mit potenziellen Risiken für das Unternehmen hat in unserer täglichen Arbeit einen hohen Stellenwert. Wir haben deshalb ein Risikomanagementsystem installiert, das uns dabei hilft, Risiken zu identifizieren und bestehende Risikopositionen zu optimieren. Dieses System passen wir fortlaufend an die sich ändernden Rahmenbedingungen an. Eine ausführliche Erläuterung des Risikomanagement-Systems und die Beschreibung unseres rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems finden Sie im Risikobericht auf den Seiten 220 bis 221.

Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements einschließlich des internen Kontrollsystens und der Compliance. Zusätzlich zählen die Überwachung der notwendigen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, die Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer sowie die Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und die Honorarvereinbarung zu seinen Aufgaben. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche, verfügt der Empfehlung in Ziffer 5.3.2 des Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechend über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ

Der Volkswagen Konzern veröffentlicht in seinem Geschäftsbericht, den Zwischenberichten und auf der Internetseite www.volksagenag.com/ir einen Finanzkalender, der alle für seine Aktionäre wichtigen Termine enthält. Zusätzlich sind auf dieser Seite auch die Einladungen und die Tagesordnungen zu Aktionärsversammlungen sowie eingegangene Gegenanträge zu finden. Die Aktionäre haben die Wahl, auf den Aktionärsversammlungen das Stimmrecht selbst auszuüben, dieses Recht durch einen von ihnen bevollmächtigten Dritten ausüben zu lassen oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft entsprechend zu beauftragen. Zudem bieten wir unseren Aktionären die Möglichkeit, die Versammlungen bis zum Ende der Generaldebatte im Internet zu verfolgen.

Nachrichten und Informationen über den Volkswagen Konzern stehen auf unserer Internetseite unter www.volksagenag.com/ir 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.

Das Jährliche Dokument nach § 10 WpPG enthält eine detaillierte Auflistung aller im Jahr 2011 veröffentlichten kapitalmarktbezogenen Mitteilungen. Es ist ebenfalls auf der oben genannten Internetseite unter der Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“ abrufbar.

Mitteilungen über Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG können unter www.volksagenag.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.

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.

BEZÜGE DES VORSTANDS

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands entspricht den gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) sowie weitestgehend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Insbesondere ist die Vergütungsstruktur gemäß dem Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG; § 87 Abs. 1 AktG) auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Die Empfehlungen des Kodex in der aktuellen Fassung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) werden umgesetzt. Das Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder wurde durch die Hauptversammlung am 22. April 2010 mit 99,44 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

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.

VORSTANDSVERGÜTUNGEN 2011 (VORJAHRESWERTE IN KLAMMERN)*

€	Fix	Bonus	LTI	LTI Nachzahlung 2010	Gesamt
Martin Winterkorn	1.886.206 (1.730.210)	11.040.000 (4.800.000)	3.670.000 (2.800.000)	860.000 –	17.456.206 (9.330.210)
Francisco Javier Garcia Sanz	1.093.154 (1.109.693)	4.600.000 (2.250.000)	1.630.000 (1.250.000)	380.000 –	7.703.154 (4.609.693)
Jochem Heizmann	1.101.878 (969.155)	4.100.000 (2.000.000)	1.630.000 (1.250.000)	380.000 –	7.211.878 (4.219.155)
Christian Klingler	964.336 (888.407)	4.600.000 (2.250.000)	1.630.000 (1.250.000)	380.000 –	7.574.336 (4.388.407)
Michael Macht	958.878 (215.625)	4.600.000 (500.000)	1.630.000 (312.500)	95.000 –	7.283.878 (1.028.125)
Horst Neumann	1.042.151 (998.077)	4.600.000 (2.250.000)	1.630.000 (1.250.000)	380.000 –	7.652.151 (4.498.077)
Hans Dieter Pötsch	1.015.613 (962.902)	5.100.000 (2.000.000)	1.630.000 (1.250.000)	380.000 –	8.125.613 (4.212.902)
Rupert Stadler	969.273 (885.408)	4.600.000 (2.250.000)	1.630.000 (1.250.000)	380.000 –	7.579.273 (4.385.408)
Summe	9.031.491 (7.759.479)	43.240.000 (18.300.000)	15.080.000 (10.612.500)	3.235.000 –	70.586.491 (36.671.979)

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

Die Mitglieder des Vorstands erhielten im Geschäftsjahr 2011 eine fixe Vergütung von insgesamt 9.031.491 (7.759.479) €. Die fixen Bezüge enthalten in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, insbesondere die Überlassung von Dienstwagen und die Gewährung von Versicherungsschutz. Steuern, die auf Sachzuwendungen entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils vorangegangenen zwei Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem – vorbehaltlich der Einführungsphase – eine Betrachtung der jeweils vier vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt.

Die Höhe des Bonus orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

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 208 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 legt der Aufsichtsrat die Höhe des LTI-Zielbetrags in jedem Geschäftsjahr neu fest. 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. Da der Ist-Wert 2011 gegenüber der Prognose höher ausgefallen ist, ergibt sich eine entsprechende Nachzahlung für 2010, die bei der Auszahlung des LTI im Jahr 2012 berücksichtigt wird. Im Jahr 2012 wird die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 und 2011 sowie im Jahr 2013 die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 bis 2012 bei der Berechnung berücksichtigt. 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).

Seit Abgabe der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex am 20. November 2009 wird bei Neuabschlüssen von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap nach Maßgabe der Regelung des Deutschen Corporate Governance Kodex vereinbart, nicht jedoch bei Abschlüssen von Verträgen mit Vorständen ab deren dritter Amtszeit. Hier wird ein Bestandsschutz eingeräumt.

Während des Geschäftsjahres 2011 haben sich keine Änderungen bei laufenden Verträgen ergeben.

LEISTUNGEN NACH BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Im Falle der Beendigung ihrer Tätigkeit sind den Mitgliedern des Vorstands 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 beziehungsweise werden, gilt: Die nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung wird mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt.

Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts, das den wesentlichen Teil der in der Tabelle auf Seite 139 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 und Macht haben zum Jahresende 2011 einen Ruhegehaltsanspruch von 70%, die Herren Neumann und Pötsch von 68% und die Herren Klingler und Stadler von 54 % ihres fixen Grundgehalts erreicht.

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.

Die Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 betragen am 31. Dezember 2011 für Mitglieder des Vorstands 78.627.844 (63.824.850)€, der Rückstellung wurden nach IAS 19 im Berichtsjahr 7.945.505 (5.611.836)€ zugeführt. Die nach handelsrechtlichen Vorschriften bewerteten Pensionsverpflichtungen betrugen 71.818.192 (61.157.564)€, der Rückstellung wurden handelsrechtlich im Berichtsjahr 16.970.145 (24.804.582)€ 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 8.618.915 (8.562.867)€ erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 109.452.277 (109.898.944)€ beziehungsweise nach handelsrechtlichen Vorschriften in Höhe von 104.212.838 (107.392.431)€.

LEISTUNGEN BEI VORZEITIGER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Für den Fall, dass die Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund vorzeitig endet, ist keine Abfindung vorgesehen. Darüber hinaus wird seit dem 20. November 2009 beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen der Empfehlung aus Ziffer 4.2.3 Abs. 4 des Deutschen Corporate Governance Kodex (Abfindungs-Cap) entsprochen, soweit es sich nicht um Abschlüsse von Verträgen mit Vorständen ab deren dritter Amtszeit handelt; hier wird ein Bestandsschutz eingeräumt. Ansprüche aus dem Dienstvertrag sind auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt.

PENSIONEN DES VORSTANDS 2011 (VORJAHRESWERTE IN KLAMMERN)¹

€	Zuführung zur Pensionsrückstellung	Barwert zum 31. Dezember ²
Martin Winterkorn	875.002 (900.970)	19.669.807 (17.857.178)
Francisco Javier Garcia Sanz	724.514 (633.839)	8.453.909 (6.840.953)
Jochem Heizmann	1.130.354 (1.007.244)	9.515.593 (7.559.496)
Christian Klingler	470.933	1.522.411 (856.479)
Michael Macht	698.942	6.703.362 (5.195.764)
Horst Neumann	2.040.977 (1.781.918)	15.094.711 (11.735.728)
Hans Dieter Pötsch	1.460.569 (1.287.865)	10.831.395 (8.382.115)
Rupert Stadler	544.214	6.836.656 (5.397.137)
Summe	7.945.505 (5.611.836)	78.627.844 (63.824.850)

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 27 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 2011 haben die Mitglieder des Aufsichtsrats 7.376.151 (5.348.561) € erhalten. Auf die fixen Vergütungsbestandteile (inklusive Sitzungsgelder) entfielen 380.521 (360.042) €, auf die variablen Vergütungsbestandteile 6.995.630 (4.988.520) €.

VERGÜTUNGEN VON MITGLIEDERN DES AUFSICHTSRATS¹

€	FIX	VARIABEL	GESAMT	
			2011	2010
Ferdinand K. Piëch	60.500	789.722	850.222	592.800
Berthold Huber ²	38.000	551.000	589.000	278.785
Hussain Ali Al-Abdulla	11.000	237.500	248.500	126.064
Jassim Al Kuwari (ab 04.05.2011)	6.958	156.684	163.642	–
Jörg Bode ³	14.000	356.250	370.250	208.376
Annika Falkengren (ab 04.05.2011)	6.958	156.684	163.642	–
Michael Frenzel	15.000	356.250	371.250	249.146
Babette Fröhlich ²	15.000	356.250	371.250	271.250
Hans Michael Gaul (bis 03.05.2011)	4.063	121.224	125.286	271.250
Jürgen Großmann (bis 03.05.2011)	4.042	80.816	84.858	180.833
Peter Jacobs ²	12.000	237.500	249.500	182.833
David McAllister ³	15.000	356.250	371.250	133.643
Hartmut Meine ²	12.000	237.500	249.500	182.833
Peter Mosch ²	27.500	294.500	322.000	238.133
Bernd Osterloh ²	15.000	356.250	371.250	271.250
Hans Michel Piëch	23.000	275.500	298.500	221.033
Ferdinand Oliver Porsche	33.500	532.000	565.500	415.967
Wolfgang Porsche	13.000	356.250	369.250	271.250
Wolfgang Ritmeier	12.000	237.500	249.500	223.603
Jürgen Stumpf ²	15.000	356.250	371.250	207.376
Bernd Wehlauer ²	15.000	356.250	371.250	270.250
Thomas Zwiebler ²	12.000	237.500	249.500	113.766
Im Vorjahr ausgeschiedene Aufsichtsräte	–	–	–	438.120
Summe	380.521	6.995.630	7.376.151	5.348.561

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 2011. 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. Sie entwickelt einerseits 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 Volkswagen Financial Services AG sowie 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 EnWG ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Bereich des Elektrizitätssektors übt sowohl die Volkswagen AG als auch ein Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung (Standorte Wolfsburg und Kassel), Vertrieb 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 139 bis 142, im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf der Seite 351 und im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG auf Seite 42.

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. Die 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 Aufsichtsgremien 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 dem Erwerb des Vertriebsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg geht der Volkswagen Konzern einen weiteren bedeutsamen Schritt auf dem Weg zum Integrierten Automobilkonzern mit Porsche. Die Übertragung der Vertriebsgesellschaft erfolgte zum 1. März 2011 zu einem Preis von 3,3 Mrd. €. Die Porsche Holding Salzburg ist eine der erfolgreichsten und profitabelsten Handelsorganisationen der Automobilwelt, mit einer starken Präsenz insbesondere in Österreich, West- und Südosteuropa sowie in China.

Im Laufe des Berichtsjahres hat Volkswagen 9,75 % der Stimmrechte der SGL Carbon SE, Wiesbaden, erworben. Der SGL-Konzern ist ein weltweit führender Hersteller des besonders leichten und gleichzeitig sehr festen Werkstoffs Carbon (Kohlenstoff), mit dem auch das Gewicht von Fahrzeugen reduziert werden kann.

Die Volkswagen AG hat am 9. November 2011 nach Abgabe eines Pflichtangebots an die Aktionäre der MAN SE, München, ihren Anteil an dieser Gesellschaft auf 55,90 % der Stimmrechte beziehungsweise 53,71 % des Grundkapitals erhöht. Durch eine engere Zusammenarbeit von MAN, Scania und Volkswagen können zukünftig erhebliche Synergien in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Produktion erschlossen werden.

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- 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 2011 belief sich das Grundkapital der Volkswagen AG auf 1.190.995.443,20 (1.190.882.163,20) €; es setzte sich aus 295.089.817 Stamm- und 170.142.778 Vorzugsaktien zusammen. Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

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 gehören 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 am 24. November 2011 bekannt gegeben, den Europäischen Gerichtshof anzurufen, weil sie der Auffassung sei, dieses Mehrheitserfordernis entspreche nicht dem 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 EG-Vertrag.

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 343 bis 351 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 gewählte 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 EG-Vertrag auf Seite 145).

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 3. Mai 2011 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, bis zum 2. Mai 2016 das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien und/oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien, gegen Bareinlage und/oder Sacheinlage einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 110,0 Mio. € (das entspricht circa 43 Mio. Aktien) zu erhöhen. Außerdem besteht noch eine Ermächtigung des Vor-

stands, bis zum 2. Dezember 2014 das Grundkapital 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 Wandlungsbeziehungsweise Optionsrechte von Inhabern beziehungsweise Gläubigern von bis zum 21. April 2015 auszugebenden Wandel- oder Optionsschuldverschreibungen befriedigen zu können. Weitere Einzelheiten zur Möglichkeit der Ausgabe neuer Aktien und zu deren Verwendungsmöglichkeiten sind im Anhang des Konzernabschlusses auf Seite 303 dargestellt.

Die Möglichkeiten, eigene Aktien zu erwerben, bestimmen sich nach § 71 AktG. Zuletzt wurde der Vorstand auf der Ordentlichen Hauptversammlung am 3. Mai 2011 ermächtigt, eigene Aktien zu erwerben. Diese Ermächtigung gilt bis zum 3. November 2012 und wurde bisher nicht genutzt.

Wesentliche Vereinbarungen des Mutterunternehmens im Falle eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots

Am 28. Juli 2011 hat ein Bankenkonsortium der Volkswagen AG eine neue syndizierte Kreditlinie über 5,0 Mrd. € mit einer Laufzeit bis Juli 2016 (zusätzlich zwei Verlängerungsoptionen um je ein Jahr) eingeräumt. Diese Kreditlinie ersetzt die ursprüngliche Kreditlinie, die nach Reduzierungen zuletzt die Aufnahme von bis zu 7,8 Mrd. € ermöglicht hätte.

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

Beschränkungen, die die Übertragung von Aktien betreffen, sind dem Vorstand zum Berichtszeitpunkt nicht bekannt.

Organe

(Teil des Konzernanhangs)

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2011

PROF. DR. RER. NAT. DR.-ING. E.H.

MARTIN WINTERKORN (64)

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 (54)

Beschaffung

01.07.2001*

Mandate:

Criteria CaixaHolding S.A., Barcelona

PROF. DR. RER. POL.

HORST NEUMANN (62)

Personal und Organisation

01.12.2005*

Mandate:

Wolfsburg AG, Wolfsburg

HANS DIETER PÖTSCH (60)

Finanzen und Controlling

01.01.2003*

Vorstand für Finanzen der

Porsche Automobil Holding SE

25.11.2009*

Mandate:

Bertelsmann AG, Gütersloh

CHRISTIAN KLINGER (43)

Vertrieb und Marketing

01.01.2010*

RUPERT STADLER (48)

Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

01.01.2010*

Mandate :

FC Bayern München AG, München

DR.-ING. E.H. MICHAEL MACHT (51)

Produktion

01.10.2010*

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 2011

HON.-PROF. DR. TECHN. H.C.

DIPL.-ING. ETH

FERDINAND K. PIËCH (74)

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
- Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Porsche Piech Holding AG, Salzburg

BERTHOLD HUBER (61)

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 (80)

02.07.1987 – 03.05.2006*

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats der
Volkswagen AG (seit 03.05.2006)

DR. HUSSAIN ALI AL-ABDULLA (55)

Vice Chairman der Qatar Holding LLC

22.04.2010*

Mandate:

- Qatar Investment Authority, Doha
- Qatar Holding, Doha (stv. Vorsitz)
- Masraf Al Rayan, Doha (Vorsitz)
- Qatar Exchange, Doha (Vorsitz)
- Qatar Airways, Doha
- Gulf Investment Corporation, Safat/Kuwait

KHALIFA JASSIM AL-KUWARI (35)

Chief Operating Officer der Qatar
Investment Authority und der Qatar

Holding LLC

03.05.2011*

Mandate:

- Songbird Estates plc, London
- Qatar Exchange, Doha
- Qatar & Oman Investment Company, Doha

DR. JUR. MICHAEL FRENZEL (64)

Vorsitzender des Vorstands

der TUI AG

07.06.2001*

Mandate:

- AWD Holding AG, Hannover
- AXA Konzern AG, Köln
- Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Vorsitz)
- TUI Cruises GmbH, Hamburg
- TUI Deutschland GmbH, Hannover (Vorsitz)
- TUIfly GmbH, Hannover (Vorsitz)
- TUI China Travel Co. Ltd., Peking
- TUI Travel PLC, London

BABETTE FRÖHLICH (46)

Industriegewerkschaft Metall,
FB Koordination der Vorstandsaufgaben
und Planung

25.10.2007*

Mandate:

- MTU Aero Engines Holding AG, München

JÖRG BODE (41)

Niedersächsischer Minister für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

04.11.2009*

Mandate:

- Deutsche Messe AG, Hannover

DR. JUR. HANS MICHAEL GAUL (69)

19.06.1997 – 03.05.2011*

DR.-ING. JÜRGEN GROSSMANN (59)

03.05.2006 – 03.05.2011*

ANNIKA FALKENGREN (49)

Präsidentin und Vorsitzende des Vorstands der
Skandinaviska Enskilda Banken AB

03.05.2011*

Mandate:

- Münchener Rückversicherungs-
Gesellschaft AG, München
- Securitas AB, Stockholm

- 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.

PETER JACOBS (54)

Vorsitzender des Betriebsrats Werk Emden
der Volkswagen AG
19.04.2007*

Mandate:

- Volkswagen Belegschaftsgenossenschaft für Regenerative Energien am Standort Emden eG, Emden
- Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

DAVID MCALLISTER (41)

Niedersächsischer Ministerpräsident
01.07.2010*

HARTMUT MEINE (59)

Bezirksleiter des IG Metall Bezirks
Niedersachsen und Sachsen-Anhalt
30.12.2008*

Mandate:

- Continental AG, Hannover
- KME AG, Osnabrück

PETER MOSCH (40)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AUDI AG
18.01.2006*

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

BERND OSTERLOH (55)

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. FERDINAND OLIVER PORSCHE (50)

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. JUR. HANS MICHEL PIËCH (70)

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 AG, Salzburg (Vorsitz)
- Schmitthenhöhebahn AG, Zell am See
- Volksoper Wien GmbH, Wien

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (68)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE;
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
24.04.2008*

Mandate:

- 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 AG, Salzburg (stv. Vorsitz)
- Schmitthenhöhebahn AG, Zell am See

WOLFGANG RITMEIER (63)	AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS	Mitglieder des Ausschusses für Geschäfte mit Großaktionären
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association (VMA)	Stand 31.12.2011	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH
19.04.2007*	Mitglieder des Präsidiums	Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Mandate:	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH	Berthold Huber (stv. Vorsitz)
④ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg	Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)	Jörg Bode
	Berthold Huber (stv. Vorsitz)	Dr. Michael Frenzel
	David McAllister	Bernd Osterloh
	Bernd Osterloh	Dr. Wolfgang Porsche
	Dr. Wolfgang Porsche	Jürgen Stumpf
JÜRGEN STUMPF (57)	Bernd Wehlauer	Bernd Wehlauer
Vorsitzender des Betriebsrats		
Werk Kassel der Volkswagen AG		
01.01.2005*		
BERND WEHLAUER (57)	Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz	Mitglieder des Ausschusses Integrierter Automobilkonzern
Stv. Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH
01.09.2005*	Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)	Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Mandate:	Berthold Huber (stv. Vorsitz)	Bernd Osterloh (stv. Vorsitz)
① Wolfsburg AG, Wolfsburg	David McAllister	David McAllister
④ Sitech Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	Bernd Osterloh	Bernd Wehlauer
④ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg		
④ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg		
	Mitglieder des Prüfungsausschusses	
	Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)	
	Bernd Wehlauer (stv. Vorsitz)	
	Babette Fröhlich	
	Dr. jur. Michael Frenzel	
THOMAS ZWIEBLER (46)		
Vorsitzender des Betriebsrats		
Volkswagen Nutzfahrzeuge	Mitglieder des Nominierungsausschusses	
15.05.2010*	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH	
	Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)	
	David McAllister	
	Dr. Wolfgang Porsche	

Lagebericht

Das Ziel, seinen Marktanteil im Geschäftsjahr 2011 weiter zu steigern, hat der Volkswagen Konzern erreicht. Mit seiner einzigartigen Markenvielfalt, den attraktiven Modellen und innovativen Finanzdienstleistungen rund um das Automobil begeistern wir unsere Kunden weltweit.

WELTWEITER PKW-MARKTANTEIL DES VOLKSWAGEN KONZERNNS

in Prozent



LAGEBERICHT

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

Geschäftsverlauf

Auslieferungen an Kunden übertreffen erstmals die Marke von 8 Millionen Fahrzeugen

Der Volkswagen Konzern konnte die Erholung der Weltwirtschaft und der Automobilbranche im Geschäftsjahr 2011 zu einer weiteren Stärkung seiner Marktposition nutzen: Zum ersten Mal überschritten die Auslieferungen an Kunden die Marke von acht Millionen Fahrzeugen und übertrafen damit den Vorjahreswert um 14,3 %.

WELTWIRTSCHAFT WÄCHST WEITER

Das Wachstum der Weltwirtschaft hat sich im Geschäftsjahr 2011 fortgesetzt. Allerdings schwächte sich das Tempo der Erholung im zweiten Halbjahr ab – vor allem in Westeuropa. In den meisten Schwellenländern blieb das Wachstum kräftig, verlor aber ebenfalls an Dynamik. Die in vielen Ländern weiterhin expansive Geldpolitik und das hohe Niveau der Rohstoff- und Ölpreise führten zu einer Zunahme der Inflationstendenzen. Insgesamt betrug das Weltwirtschaftswachstum im Berichtsjahr 3,0%, nachdem es im Vorjahr bei 4,3 % gelegen hatte.

Europa/Übrige Märkte

Westeuropa verzeichnete mit einem durchschnittlichen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,5 (1,9)% nur ein geringes Wachstum, wobei die südeuropäischen Länder einen starken Konjunktureinbruch erlebten. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote im Euroraum lag wie im Vorjahr bei circa 10 %, in Spanien war sie mehr als doppelt so hoch. In Mittel- und Osteuropa betrug die Zuwachsrate des BIP im Durchschnitt 4,5 (4,4) %.

Südafrika erzielte trotz der Abschwächung der Weltkonjunktur mit einer Zuwachsrate des BIP von 3,1 (2,9)% ein höheres Wachstum als im Vorjahr. Die Inflationsrate stieg im Verlauf des Jahres allerdings deutlich.

Deutschland

Dank seiner Exportstärke wies Deutschland im Berichtsjahr mit 3,0 (3,7)% ein höheres Wachstum auf als alle anderen großen Industrieländer. Nach einem dynami-

schen Beginn kam es allerdings im weiteren Verlauf des Jahres zu einer deutlichen Abschwächung des Wachstums. Durch die positive Entwicklung des Arbeitsmarktes und die damit verbundenen Einkommenszuwächse verlagerten sich die Wachstumsimpulse von der Auslands- zur Binnennachfrage.

Nordamerika

Die US-Wirtschaft verzeichnete im Jahr 2011 ein Wachstum von 1,7%, nachdem sie im Vorjahr noch um 3,0% gewachsen war. Die Arbeitslosigkeit blieb trotz der weiterhin sehr expansiven Geldpolitik auf hohem Niveau. Der US-Dollar schwächte sich bis zur Jahresmitte gegenüber dem Euro ab, erholte sich aber in der zweiten Jahreshälfte deutlich. Das BIP Kanadas stieg um 2,3 (3,2)%; die mexikanische Wirtschaft wuchs um 3,9 (5,4)%.

Südamerika

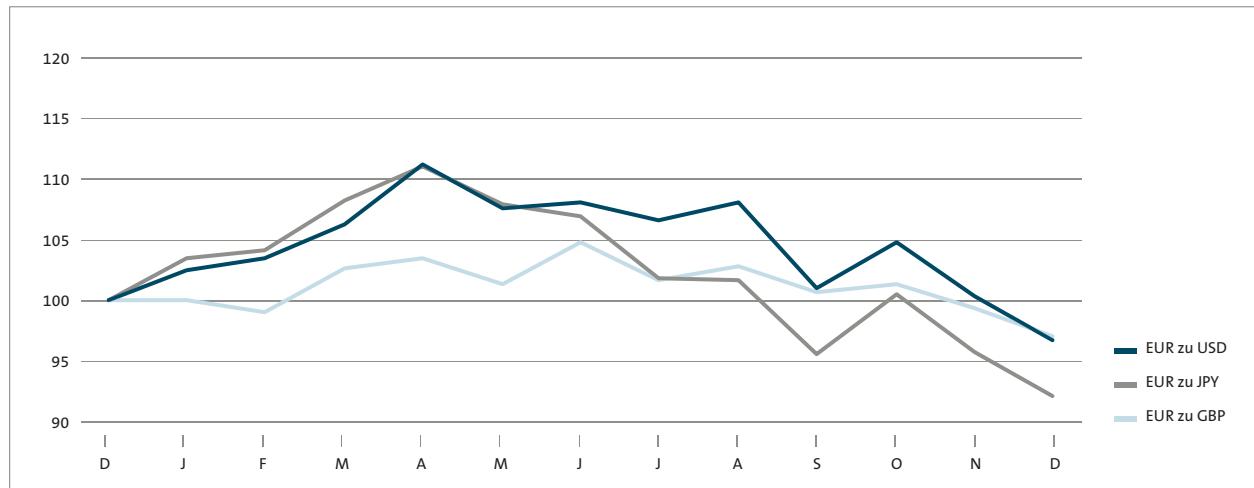
In Brasilien sank die Wachstumsrate des BIP auf 2,9 (7,5)%, in Argentinien erreichte sie mit 9,2 % den Vorjahreswert. Der Inflationsdruck hielt in beiden Ländern an.

Asien-Pazifik

Die meisten asiatischen Schwellenländer entwickelten sich auch im Geschäftsjahr 2011 dynamisch. Chinas Wirtschaftswachstum lag mit 9,2 (10,4)% nur leicht unter dem des Vorjahrs. Indiens Wirtschaft wuchs um 7,0 (8,8)%. In Japan führten die Naturkatastrophen zu einem Rückgang des BIP um 0,7 (+4,4)%.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2010 BIS DEZEMBER 2011

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2010 = 100



NACHFRAGE NACH PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN STEIGT WEITER

Die weltweiten Pkw-Verkäufe stiegen im Geschäftsjahr 2011 um 4,8 % auf 62,0 Mio. Fahrzeuge. Damit übertraf die Branche den bisherigen Rekordwert aus dem Jahr 2007. Zu diesem Wachstum trugen vor allem die Einzelmärkte USA, China und Russland bei. Auch die Region Südamerika entwickelte sich positiv und übertraf den Rekordwert des Vorjahrs. Die Nachfrage in Westeuropa lag – vor allem dank der Erholung des deutschen Marktes – nur leicht unter dem Vorjahresniveau, während die Märkte in Zentral- und Osteuropa ihre Erholung fortsetzen. In der Region Asien-Pazifik ohne China verfehlten die Neuzulassungen wegen des drastischen Markteinbruchs in Japan infolge der Naturkatastrophen das Vorjahresergebnis. In Südafrika stiegen die Pkw-Verkäufe weiter, erreichten allerdings nicht das Niveau von 2007.

Die Weltautomobilproduktion stieg im Berichtszeitraum um 3,6 % auf 80,3 Mio. Einheiten, davon entfielen 66,3 Mio. auf Pkw (+ 4,6 %).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die etablierten Pkw-Märkte haben sich im Jahr 2011 unterschiedlich entwickelt. Während einige Industrieländer von der Schuldenkrise und deren Folgen belastet wurden, profitierten andere – darunter insbesondere Deutschland – in der ersten Hälfte des Jahres von der robusten Nachfrage auf den Wachstumsmärkten. Zudem sind wie erwartet negative Effekte aus dem Ende der staatlichen Fördermaßnahmen in Westeuropa eingetreten.

Durch aktives Risikomanagement der Hersteller und des Handels sowie eine enge Zusammenarbeit mit Finanzdienstleistern ließen sich die Auswirkungen gut bewältigen.

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

In vielen Märkten Asiens, Afrikas und Lateinamerikas zeichnet sich eine weitere Erleichterung des Freihandels ab. Im Falle eines erneuten Einbruchs der Weltkonjunktur ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass dort Maßnahmen ergriffen werden, um den Protektionismus wieder zu verstärken.

Europa/Übrige Märkte

Auf den westeuropäischen Märkten gingen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum insgesamt leicht zurück (-1,5 %). Mit 12,8 Mio. Pkw wurde der Vorjahreswert erneut verfehlt und das niedrigste Gesamtmarktvolumen der vergangenen 16 Jahre registriert. Der Rückgang ergab sich in den meisten Volumenmärkten hauptsächlich aus einem – im Vergleich zum Vorjahr – sehr schwachen ersten Quartal 2011; diese Entwicklung war insbesondere auf die im Jahresverlauf 2010 ausgelauften staatlichen Fördermaßnahmen zurückzuführen. Außerdem trugen das geringe Wirtschaftswachstum, die steigende Arbeitslosigkeit und die Schuldensituation in einigen Ländern dazu bei, dass die Marktvolumina zum Teil deutlich unter die Vorjahreswerte fielen. Einbußen im

Geschäftsjahr 2011 erlitten Spanien (-17,7 %), Italien (-11,6 %), Großbritannien (-4,4 %) und Frankreich (-2,1 %). Dagegen legte der deutsche Pkw-Markt (+8,8 %) im Vergleich zum sehr niedrigen Niveau 2010 wieder kräftig zu. Der Marktanteil der Dieselfahrzeuge in Westeuropa stieg im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr nochmals deutlich an und übertraf mit 55,4 (51,7) % den bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2007.

Die Pkw-Märkte Zentral- und Osteuropas setzten im Geschäftsjahr 2011 ihre Erholung fort. Mit einem Zuwachs von 26,0 % auf 3,7 Mio. Pkw lag die Nachfrage allerdings noch weit unter dem Rekordniveau von 2008. Der Anstieg resultierte zudem fast ausschließlich aus der sehr positiven Entwicklung des russischen Marktes. Staatliche Unterstützungsmaßnahmen und ein deutlich größeres Verbrauchertrauen ließen in Russland die Pkw-Verkäufe um 39,8 % auf 2,5 Mio. Einheiten steigen. Von diesem Absatzboom profitierten vor allem Hersteller mit Produktionsstätten vor Ort. Im Gegensatz zum Jahr 2010 verzeichneten auch die zentraleuropäischen EU-Staaten insgesamt mehr Neuzulassungen: Positiv entwickelte sich der Pkw-Markt in den baltischen Staaten (+83,9 %), Bulgarien (+19,9 %), in der Slowakei (+6,5 %), Ungarn (+3,2 %) und Tschechien (+2,4 %). Weniger Pkw-Neuzulassungen als im Vorjahr gab es hingegen in Polen (-10,6 %), Rumänien (-8,9 %) und Slowenien (-2,2 %). In der Türkei erreichten die Pkw-Verkäufe mit 578 Tsd. Einheiten (+13,4 %) eine neue Bestmarke.

Auf dem südafrikanischen Pkw-Markt hielt im Berichtszeitraum der Aufwärtstrend des Vorjahres an. Die Neuzulassungen übertrafen den Vergleichswert 2010 um 18,4 % und kletterten auf 399 Tsd. Einheiten. Positiv wirkte sich unter anderem ein erhöhter Absatz an Autovermietern aus.

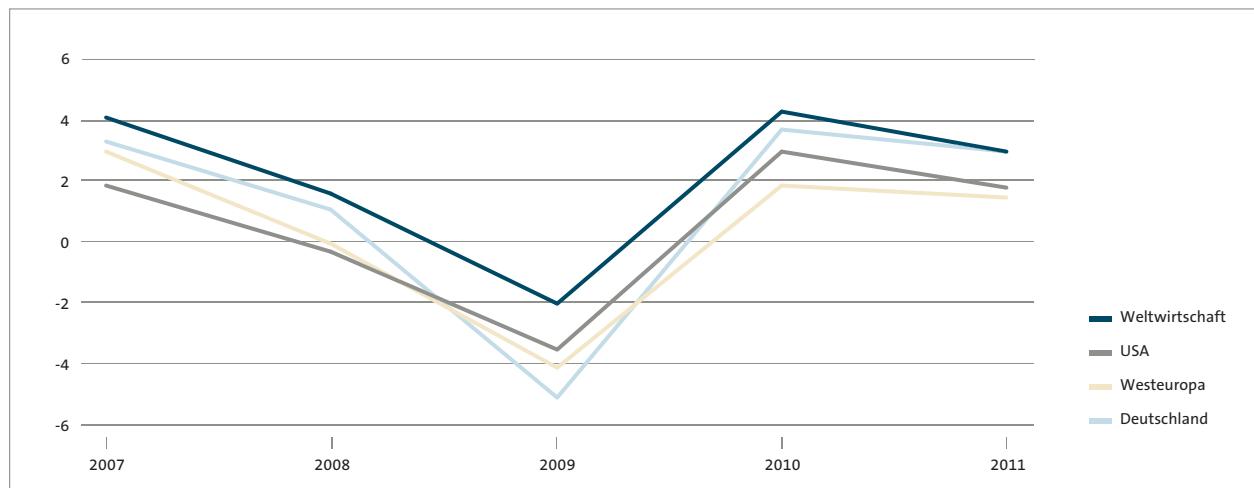
Deutschland

Die Pkw-Nachfrage in Deutschland stieg im Geschäftsjahr 2011 um 8,8 % auf 3,2 Mio. Fahrzeuge. Das sehr niedrige Vorjahresniveau und der wirtschaftliche Aufschwung im Jahr 2011 haben die hohe Steigerung begünstigt. Der Markt für leichte Nutzfahrzeuge wuchs – wie bereits im Vorjahr – vor allem aufgrund des gestiegenen Transportbedarfs zweistellig um 18,3 % auf 241 Tsd. Fahrzeuge. Im Berichtsjahr 2011 erzielten die deutschen Hersteller neue Höchstwerte bei Produktion und Export und übertrafen damit deutlich die bisherigen Rekordstände aus dem Vorkrisenjahr 2007. Gegenüber 2010 nahm die inländische Pkw-Produktion um 5,6 % auf 5,9 Mio. Fahrzeuge zu; die Pkw-Ausfuhren erhöhten sich um 6,6 % auf 4,5 Mio. Einheiten.

Nordamerika

Die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) auf dem nordamerikanischen Markt erhöhte sich 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 9,3 % auf 15,3 Mio. Fahrzeuge. Von der Absatzsteigerung profitierten fast ausschließlich Fahrzeuge aus nordamerikanischer Fertigung. In den USA führten trotz der konjunkturellen Eintrübung der Gesamtwirtschaft die Vielzahl neuer Modelle und ein erhöhter Ersatzbedarf dazu, dass die Automobilverkäufe deutlich zunahmen. Allerdings lag der Absatz von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit 12,8 Mio. Einheiten (+10,3 %) immer noch deutlich unter dem Niveau des Jahres 2007. In Kanada hat sich das Wachstum im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr verlangsamt, der Absatz stieg um 1,8 % auf 1,6 Mio. Fahrzeuge. Auf dem mexikanischen Markt entsprach das Verkaufsplus von 9,7 % auf 0,9 Mio. Fahrzeuge dagegen annähernd der Steigerungsrate des Vorjahres.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM
BIP-Veränderung in Prozent



Südamerika

In der Region Südamerika sind 2011 die Fahrzeugverkäufe im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen und haben den bisherigen Höchststand des Jahres 2010 noch übertroffen. Der brasilianische Markt übertraf nochmal leicht den Rekordwert des Vorjahrs: Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen lag im Berichtsjahr um 0,1 % über dem Vorjahr. Trotz weitgehend stabiler Wirtschaftslage hat sich die Automobilnachfrage in der zweiten Hälfte des Jahres deutlich abgeschwächt. Verantwortlich für diese Entwicklung war die Verunsicherung der Konsumenten aufgrund steigender Inflation und hoher Zinsen. Deutliches Wachstum verzeichneten die Importfahrzeuge, begünstigt durch den starken Real. Um die lokale Industrie zu schützen, hat die brasilianische Regierung im September 2011 eine Erhöhung der Industriesteuer auf eingeführte Fahrzeuge beschlossen (wirksam seit dem 15. Dezember 2011). Die brasilianischen Fahrzeugexporte erreichten mit 542 Tsd. Einheiten (+7,7 %) erneut einen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr.

In Argentinien, dem zweitgrößten Automobilmarkt der Region, übertraf die Pkw-Nachfrage mit 620 Tsd. Einheiten (+28,4 %) deutlich den bisherigen Rekord aus dem Vorjahr. Grund dafür war neben den relativ günstigen Konsumentenkrediten vor allem das Verhalten der Verbraucher: Sie investierten aufgrund der hohen Inflation in Sachwerte wie Autos, um sich vor dem Kaufkraftverlust zu schützen.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik wurden im Berichtszeitraum insgesamt 2,5 % mehr Pkw neu zugelassen als ein Jahr zuvor. Der chinesische Automobilmarkt verzeichnete dabei eine Steigerung um 876 Tsd. auf 12,3 Mio. Pkw. Anders als in den Jahren 2009 und 2010, in denen die Fahrzeugverkäufe in China hohe zweistellige Wachstumsraten verzeichneten, stiegen die Verkaufszahlen 2011 hier nur noch vergleichsweise moderat (+7,6 %); der Grund war, dass einige staatliche Förderprogramme ausgelaufen waren. In Japan sanken die Pkw-Neuzulassungen um 16,3 % auf 3,5 Mio. Fahrzeuge. Verantwortlich für diesen starken Einbruch waren die allgemeine wirtschaftliche Unsicherheit, vor allem aber hohe Produktionsausfälle infolge der Naturkatastrophen vom 11. März 2011 und die vorgezogenen Neuwagenverkäufe im Jahr 2010, damals noch begünstigt von staatlichen Förderprogrammen. Mit einem Plus von 5,6 % auf 2,3 Mio. Pkw verbuchte der indische Pkw-Markt einen weiteren Rekordwert, allerdings bei gedämpftem Wachstum. Hauptgründe für die eher verhaltene Nachfrageentwicklung waren hier, insbesondere in der zweiten Jahreshälfte, hohe Zinsen und gestiegene Kraftstoffpreise.

NACHFRAGE NACH LKW UND BUSSEN WEITERHIN AUF HOHEM NIVEAU

Im Geschäftsjahr 2011 übertraf der Absatz von mittelschweren und schweren Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t das hohe Vorjahresniveau. Weltweit wurden 2,7 Mio. Fahrzeuge abgesetzt, was einem Wachstum von 7,1 % entspricht. Die Entwicklung in den einzelnen Regionen war dabei sehr unterschiedlich: In Europa, Nordamerika und Russland konnte sich die Nachfrage nach den starken Einbrüchen infolge der Finanzkrise weiter erholen. Südamerika und Indien befanden sich auch im Geschäftsjahr 2011 auf einem stabilen, den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen folgenden Wachstums pfad. China als weltweit größter Markt konnte das hohe Niveau des Jahres 2010 nicht erreichen.

In Westeuropa haben sich die Fahrzeugverkäufe im Geschäftsjahr 2011 sehr positiv entwickelt. Insgesamt wurden 262 Tsd. Einheiten abgesetzt; das waren 27,5 % mehr als ein Jahr zuvor. Insbesondere die Neuzulassungen von schweren Lkw profitierten von Ersatzbeschaffungen im Zuge der konjunkturellen Erholung. Auch in Zentral- und Osteuropa waren die Zuwächse bei mittelschweren und schweren Lkw sehr hoch: Dort wurden im Berichtsjahr insgesamt 140 Tsd. Einheiten verkauft und der Vorjahreswert damit um 67,3 % übertroffen. In Russland, dem größten Einzelmarkt der Region, lag die Nachfrage im Jahr 2011 um 71,2 % über dem Vergleichswert 2010.

Aufgrund der positiven Entwicklung in den relevanten Wirtschaftssektoren stiegen in Nordamerika die Verkaufszahlen für mittelschwere und schwere Lkw um 35,9 % auf 377 Tsd. Einheiten. Davon entfielen 306 Tsd. Einheiten auf den US-amerikanischen Markt, der gegenüber dem Vorjahr um 40,7 % wuchs.

In Südamerika konnte im Geschäftsjahr 2011 ebenfalls ein Marktwachstum bei mittelschweren und schweren Lkw verzeichnet werden. Mit 223 Tsd. Einheiten wurden insgesamt 13,9 % mehr Fahrzeuge abgesetzt als ein Jahr zuvor. Die Lkw-Verkäufe in Brasilien erhöhten sich um 8,4 % auf 165 Tsd. Fahrzeuge.

In der Region Asien-Pazifik – ohne Berücksichtigung des chinesischen Marktes – übertraf das Verkaufsvolumen im Geschäftsjahr 2011 erneut das des Vorjahrs. Die Neuzulassungen stiegen um 9,9 % und beliefen sich somit auf 529 Tsd. Einheiten. Die Nachfrage in China für mittelschwere und schwere Lkw erreichte das hohe Vorjahresniveau nicht. Insgesamt wurden dort 1,2 Mio. Einheiten ausgeliefert; dies entspricht einem Rückgang um 8,9 %.

China bleibt jedoch weiterhin der mit Abstand größte Einzelmarkt. In Indien erhöhten sich die Verkäufe von mittelschweren und schweren Lkw im Vergleich zum Vorjahr um 10,7 % auf 313 Tsd. Einheiten.

Der Weltmarkt für Busse konnte im Geschäftsjahr 2011 einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. In Westeuropa, Nordamerika und der Region Asien-Pazifik erhöhte sich die Nachfrage auf vergleichsweise moderatem Niveau. Der brasilianische Markt für Busse wies einen starken Anstieg der Fahrzeugverkäufe auf.

NACHFRAGE NACH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobilbezogene Finanzdienstleistungen wurden im Berichtsjahr insgesamt weiterhin stark nachgefragt. Auf den europäischen Märkten nahmen vor allem die gewerblichen Kunden verstärkt Finanzdienstleistungen rund um das Automobil in Anspruch.

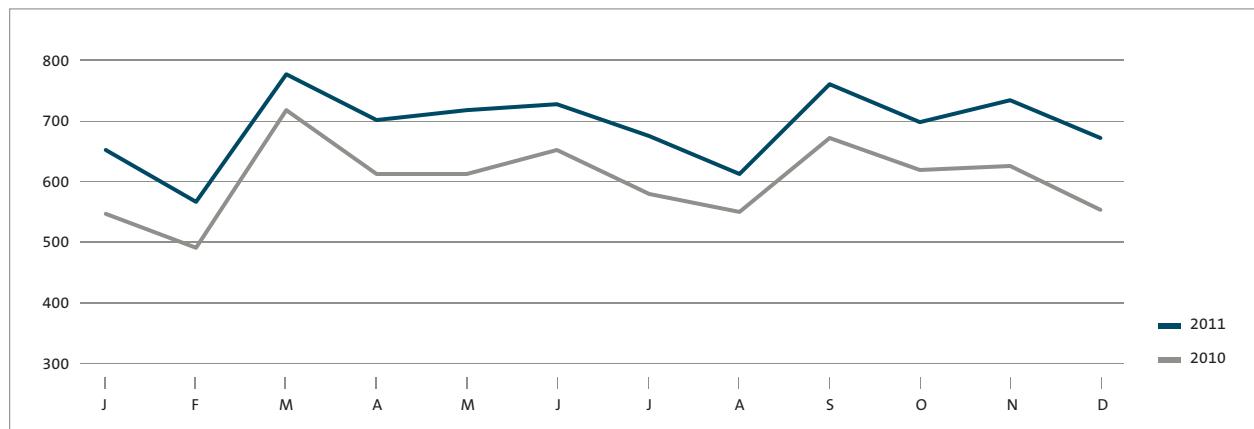
In Deutschland hielt das Wachstum der Leasingbranche sowohl im Nutzfahrzeug- als auch im Pkw-Sektor an. Auch die Märkte in Nord- und Südamerika sowie im Raum Asien-Pazifik entwickelten sich deutlich besser als im Vorjahr.

In den USA wuchs der Markt für Finanzdienstleistungen dank der steigenden Nachfrage nach Leasing- und Kreditangeboten. Bei den Gebrauchtwagen war eine Erholung der Restwerte zu beobachten. In Mexiko wuchs der Markt für Finanzdienstleistungen aufgrund stabiler Kreditbedingungen und Zinsen sowie Laufzeiten bis zu 60 Monaten. Darüber hinaus führten verschiedene Aktionen, beispielsweise attraktive Versicherungsangebote, und Subventionen dazu, dass die Aktivitäten auf dem lokalen Finanzdienstleistungsmarkt zunahmen.

Der brasilianische Markt ist, gestärkt durch vermehrte Vergabe von Krediten an Privatkunden, weiter auf einem Wachstumspfad. Der deutliche Ausbau der individuellen Mobilitätsbedürfnisse führte dazu, dass der Vertrieb von Consorcio, einer Kombination aus Finanzierung und Lotterie, substanzell zunahm.

Auch in China stieg die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen. Bei gegenwärtig nur etwa 10 % kreditfinanzierten Fahrzeugkäufen existiert Potenzial, um Neukunden für automobile Finanzdienstleistungen zu gewinnen. Ein anhaltendes Wachstum der Nachfrage nach Finanzdienstleistungen war in Indien zu beobachten. In Japan nahm trotz der Naturkatastrophen Anfang des Jahres das Vertragsvolumen gegenüber dem Vorjahr kräftig zu.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN
in Tsd. Fahrzeuge



NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2011

Der Volkswagen Konzern hat im Berichtsjahr seine Modellpalette in wichtigen Segmenten gezielt ausgebaut. Das Angebot umfasst rund 240 Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle und deren Derivate. Mit einem Angebot vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen im Pkw-Bereich und vom kleinen Pickup bis zum schweren Lkw im Nutzfahrzeugsektor deckt der Konzern damit nahezu alle wesentlichen Segmente und Karosserieformen ab. Wir werden, sofern es wirtschaftlich ist, offene Marktsegmente schrittweise erschließen.

Die Marke Volkswagen Pkw präsentierte im Jahr 2011 eine Vielzahl neuer Modelle. Highlights waren das neue Golf Cabriolet, der neue Beetle als Nachfolger der Automobil-Ikone und der up!, der die Modellpalette der Marke um einen Kleinwagen ergänzt. Der kompakte Stadtflitzer beeindruckt mit maximalem Raum auf minimaler Fläche, Sicherheitsausstattungen wie ESP und City-Notbremsfunktion sowie einer überzeugenden Qualität. Mit dem neuen Passat für den chinesischen und dem Passat für den US-amerikanischen Markt wurden weitere wichtige Modelle eingeführt, die in ihren Proportionen und Ausstattungen speziell an die lokalen Kundenbedürfnisse angepasst sind. Hinzu kamen Produktaufwertungen für das erfolgreiche Modell Tiguan sowie neue Ausstattungsversionen wie der Polo BiFuel und der Passat BlueMotion, die das Angebot umweltfreundlicher Fahrzeuge der Marke Volkswagen Pkw erweitern.

Die Marke Audi wurde auch im Jahr 2011 ihren hohen Ansprüchen gerecht. Mit dem Audi RS 3 Sportback, dem Q5 hybrid quattro als erstem Hybridmodell, der neuen Generation des A6 als Limousine und Avant, dem R8 GT Spyder sowie dem A8 L W12 als Zwölfzylinder-Derivat gingen sowohl sportlich als auch technisch überlegene

Fahrzeuge an den Start. Hervorzuheben ist darüber hinaus der Q3, mit dem die Marke erstmals das Segment der kompakten SUV betritt. Das Modell vermittelt durch seine coupéhafte Linienführung Sportlichkeit und Progressivität.

Die tschechische Marke ŠKODA präsentierte mit dem Citigo, einem Derivat des Volkswagen up!, ebenfalls einen neuen Kleinwagen, der in seinem Außendesign das typische ŠKODA Gesicht trägt und im Inneren mit pfiffigen Ideen ausgestattet ist. Ein weiterer Höhepunkt war der zunächst im indischen Markt eingeführte Rapid, der als neue Einstiegs-Stufenhecklimousine in der Kompaktklasse künftig auch in anderen Märkten die Lücke zwischen den Modellen Fabia und Octavia schließen wird.

Der im Berichtsjahr neu eingeführte und spezifisch an das Design der Marke SEAT angepasste Mii – gleichermaßen ein Schwesternmodell des Volkswagen up! – ergänzt das Produktangebot unserer spanischen Marke um einen neuen Kleinwagen. Ein weiteres Highlight war das Facelift des Exeo, das den dynamischen Charakter des Modells durch den Einsatz neuester LED-Technologie stärker unterstreicht.

Auch die Luxusmarken des Konzerns führten im Jahr 2011 faszinierende neue Modelle und Derivate in den Markt ein. Bei Bentley debütierten die Nachfolger des Continental GT und des Continental GT Cabriolet. Lamborghini feierte mit dem Gallardo Spyder Performante LP 570-4 die Premiere einer Leichtbau-Version des Gallardo Spyder. Ein besonderes Highlight war die Markteinführung des Aventador Coupé LP 700-4, des ersten Produkts der neuen Modellreihe, die die Nachfolge des Murciélagos antritt. Bugatti bestätigte seine Ausnahmestellung mit dem Veyron L'or Blanc, bei dem innen wie außen in Zusammenarbeit mit der Königlichen Porzellan-Manufaktur Berlin edelste Porzellanelemente verwendet wurden. Sie machen das Fahrzeug zu einem Kunstwerk auf vier Rädern.

Volkswagen Nutzfahrzeuge stellte mit dem Multivan BlueMotion einen Spar-Riesen im Van-Segment vor. Mit 6,4 l Diesel auf 100 km erreicht er einen für diese Klasse einzigartig niedrigen Verbrauchswert. Derivate des Caddy und des Caddy Maxi mit BiFuel-Antrieben ergänzen das Angebot verbrauchsschonender Nutzfahrzeuge. Im Pick-up-Segment wurde das Angebot des Amarok um die Einzelkabinen-Version ergänzt, die mehr Ladefläche bietet. Der überarbeitete Crafter überzeugt durch drehmomentstarke und extrem effiziente Motoren, eine höhere Nutzlast und modernes Design im Interieur und Exterieur.

Mit der Einführung der V8-Baureihe im Jahr 2010 verfügt Scania über die technischen Lösungen sowie die erforderliche Motorenplattform, um die Euro-6-Abgasnorm zu erfüllen, die Ende 2013 in Kraft tritt. Die 324 kW (440 PS) und 353 kW (480 PS) starken Euro-6-Motoren hat Scania im Geschäftsjahr 2011 vorgestellt.

MAN weitete konsequent das Angebot an Ausstattungspaketen aus, die zur Steigerung der Transporteffizienz beitragen.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNES

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2011 weltweit 8.265.012 Fahrzeuge an Kunden aus, das waren 1.061.828 beziehungsweise 14,7% mehr als im Vorjahr. Die Grafik auf Seite 158 zeigt, dass die Auslieferungszahlen in allen zwölf Monaten des Berichtsjahrs höher waren als in den jeweiligen Vorjahresmonaten. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf die Auslieferungen von Lkw und Bussen getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNES

	2011	2010	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	8.160.154	7.139.472	+14,3
Lkw und Busse	104.585	63.712	+64,6
Gesamt	8.265.012	7.203.184	+14,7

AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHEN NUTZFAHRZEUGEN WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Marken weltweit auf allen relevanten Automobilmärkten vertreten. Die Region Westeuropa sowie die Länder China, Brasilien, USA, Russland, Argentinien und Mexiko gehören aktuell zu den Hauptabsatzmärkten des Konzerns. Dank des attraktiven und umweltfreundlichen Modellangebots konnte der Konzern seine gute Wettbewerbsposition auch im Jahr 2011 weiter ausbauen. In wichtigen Kernmärkten haben wir unsere Marktanteile gesteigert und weltweit erneut einen erfreulichen Nachfragezuwachs verzeichnet.

Weltweit lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 8.160.154 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Damit wurde der Rekordwert aus dem Vorjahr um 14,3 % übertroffen. Mit Ausnahme von Bugatti konnten alle Konzernmarken die Verkaufszahlen des Vorjahres übertreffen. Beachtliche Wachstumsraten erreichten insbesondere die Marken Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA, Bentley, Lamborghini und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Auch im Geschäftsjahr 2011 war auf nahezu allen Märkten die Nachfrage nach Modellen des Volkswagen Konzerns höher als im Vorjahr. Einen Überblick über die Auslieferungen an Kunden nach Märkten sowie über die jeweiligen Pkw-Marktanteile des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2011 vermittelt die Tabelle auf Seite 161. Nachfolgend erläutern wir die Entwicklung der Nachfrage nach Konzernmodellen in den einzelnen Märkten.

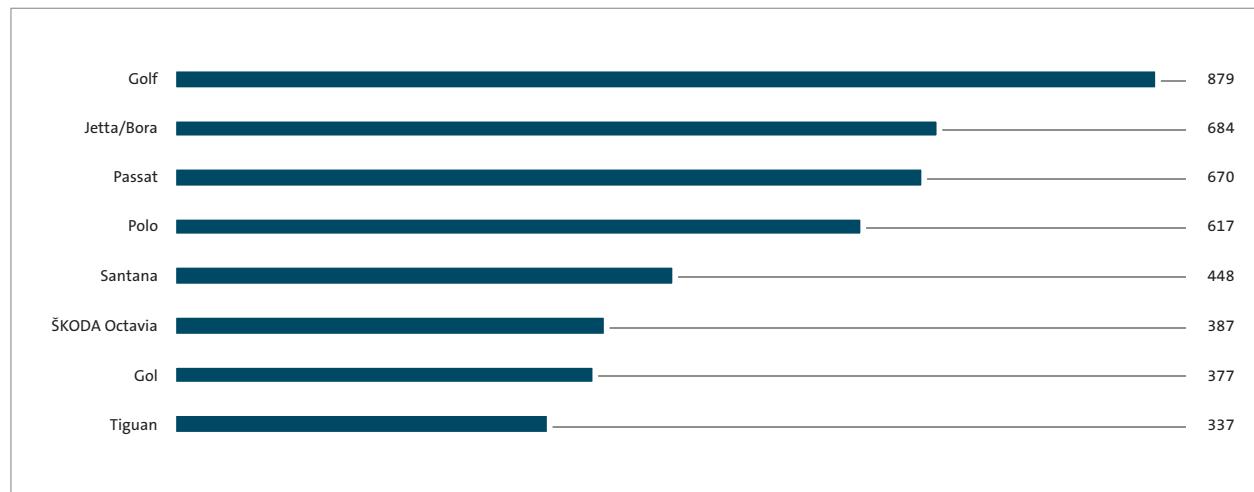
Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Im Geschäftsjahr 2011 lagen die Auslieferungen an Kunden in Westeuropa – trotz eines leicht rückläufigen Pkw-Marktes in einigen Ländern – über dem Niveau des Vorjahres. Gemessen am Auslieferungsvolumen des Konzerns verkauften wir 38,4 (40,3)% unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge in Westeuropa. Im Berichtsjahr haben alle Volumenmarken ihre Verkäufe gegenüber dem Vorjahr gesteigert. Die höchsten Zuwachsrate erzielten die Modelle Touran, Passat Limousine, Passat Variant, ŠKODA Fabia Combi, ŠKODA Yeti, ŠKODA Octavia Combi und Caddy. Die Nachfrage nach unseren neuen Modellen Jetta, Sharan, Audi A1, Audi A7 Sportback, SEAT Ibiza ST und SEAT Alhambra entwickelte sich ebenfalls sehr erfreulich. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns am Pkw-Gesamtmarkt in Westeuropa erhöhte sich von 21,0 % auf 23,0 %. In Zentral- und Osteuropa übertrafen die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns den Vorjahreswert um 29,4 %. Die größten Zuwächse verzeichneten unsere Verkaufszahlen in Russland und in der Ukraine. Auf dem russischen Pkw-Markt haben wir im Berichtsjahr 74,4 % mehr Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr. In Zentral- und Osteuropa wurden fast alle Modelle der Marke Volkswagen Pkw, der A6 und der A8 der Marke Audi, sämtliche Modelle der Marke ŠKODA, der SEAT Altea sowie der Multivan/Transporter und der Caddy stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die neuen Modelle Sharan, Polo Stufenheck, Audi A1, Audi A7 Sportback, SEAT Ibiza ST, SEAT Alhambra und Amarok erfreuten sich ebenfalls einer hohen Nachfrage.

In Südafrika konnte der Volkswagen Konzern vom Aufschwung im Automobilsektor profitieren und seine Verkaufszahlen um 39,4 % steigern. Besonders begehrt waren unsere Einstiegsmodelle. Der Marktanteil des Konzerns in Südafrika erhöhte sich auf 22,7 (19,9) %.

In der Region Nahost verzeichnete der Volkswagen Konzern eine höhere Nachfrage als im Vorjahr (+20,8 %).

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2011 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLE
in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Deutschland

Im Geschäftsjahr 2011 stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns auf dem deutschen Pkw-Markt um 11,4 %. Das Auslieferungsvolumen im Vorjahr war durch das Ende der staatlichen Umweltprämie beeinträchtigt. Die größten Steigerungsraten wiesen die Modelle Touran, Tiguan, Passat Limousine, Passat Variant, Audi TT, ŠKODA Fabia Kurzheck, ŠKODA Yeti, ŠKODA Octavia Combi, SEAT Altea und Caddy auf. Die neuen Modelle Jetta, Sharan, Audi Q3, Audi A7 Sportback, SEAT Ibiza ST und SEAT Alhambra wurden ebenfalls positiv vom Markt aufgenommen. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes standen Ende des Jahres 2011 sechs Konzernmodelle an der Spitze ihres jeweiligen Segments: Polo, Golf, Passat, Touran, Tiguan und Caddy. Die Liste der in Deutschland am häufigsten zugelassenen Pkw führte weiterhin unangefochten der Golf an. Wir haben im Jahr 2011 den Pkw-Marktanteil des Konzerns in Deutschland auf hohem Niveau auf 35,9 (35,1) % erhöht und damit unsere Marktführerschaft weiter ausgebaut.

Auslieferungen in Nordamerika

Im Berichtsjahr stiegen die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns auf dem US-amerikanischen Markt um 23,3 %. Die Nachfrage nach den Modellen Jetta, Tiguan, Touareg, Audi TT, Audi Q5, Audi Q7 und Audi A8 entwickelte

sich erfreulich. Auf dem kanadischen Markt erhöhten sich unsere Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr um 16,3 %. Die größten Steigerungsraten wiesen hier die Modelle Jetta, Touareg, Audi A4, Audi Q5 und Audi Q7 auf. In Mexiko lieferte der Konzern 18,4 % mehr Fahrzeuge aus als im Vorjahr. Stark nachgefragt wurden die Modelle Jetta und SEAT Ibiza.

Auslieferungen in Südamerika

Die Nachfrage auf den Märkten in Südamerika stieg 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 %. Auf dem brasilianischen Markt entwickelten sich unsere Verkaufszahlen leicht rückläufig (-1,0 %). Neben der hohen Wettbewerbsintensität auf diesem Markt war die Verunsicherung der Kunden aufgrund der Ende des Jahres erhöhten Steuern auf Importfahrzeuge der Hauptgrund dafür. Die Modelle Space Fox und Voyage erfreuten sich großer Beliebtheit. Die Verkaufszahlen der leichten Nutzfahrzeuge Saveiro und T2 nahmen insgesamt um 7,6 % zu. In Argentinien stieg die Zahl der verkauften Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahr um 33,0 %. Zu diesem Ergebnis trug vor allem die große Nachfrage nach den Modellen Fox, Gol, Voyage und Bora bei. Die Marktführerschaft in Argentinien konnte der Konzern mit einem Pkw-Marktanteil von 25,1 (24,2) % ausbauen.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)	VERANDE-RUNG (%)	PKW-MARKTANTEIL (%)	
			2011	2010
Europa/Übrige Märkte	3.990.283	3.561.669	+12,0	
Westeuropa	3.129.835	2.881.876	+8,6	23,0
davon: Deutschland	1.153.070	1.034.850	+11,4	35,9
Großbritannien	408.875	377.496	+8,3	19,3
Frankreich	299.317	267.856	+11,7	12,8
Italien	244.953	241.121	+1,6	13,1
Spanien	212.549	244.811	-13,2	24,7
Zentral- und Osteuropa	547.582	423.209	+29,4	13,7
davon: Russland	228.977	131.278	+74,4	8,8
Tschechische Republik	82.873	81.226	+2,0	45,4
Polen	73.375	80.133	-8,4	22,6
Übrige Märkte	312.866	256.584	+21,9	
davon: Türkei	107.899	84.666	+27,4	13,7
Südafrika	99.407	71.302	+39,4	22,7
Nordamerika²	666.847	549.238	+21,4	3,9
davon: USA	444.331	360.287	+23,3	3,5
Mexiko	153.016	129.208	+18,4	16,9
Kanada	69.500	59.743	+16,3	4,4
Südamerika	933.259	887.867	+5,1	18,9
davon: Brasilien	704.706	711.523	-1,0	22,3
Argentinien	178.170	134.004	+33,0	25,1
Asien-Pazifik	2.569.765	2.140.698	+20,0	11,3
davon: China	2.258.614	1.923.454	+17,4	18,2
Indien	111.637	53.341	x	4,9
Japan	71.729	63.996	+12,1	2,0
Weltweit	8.160.154	7.139.472	+14,3	12,3
Volkswagen Pkw	5.090.849	4.502.832	+13,1	
Audi	1.302.659	1.092.411	+19,2	
ŠKODA	879.184	762.600	+15,3	
SEAT	350.009	339.501	+3,1	
Bentley	7.003	5.117	+36,9	
Lamborghini	1.602	1.302	+23,0	
Volkswagen Nutzfahrzeuge	528.810	435.669	+21,4	
Bugatti	38	40	-5,0	

¹ Die Auslieferungen und Marktanteile von 2010 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.² Gesamtmarkte in den USA, Mexiko und Kanada enthalten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Nachdem im Jahr 2010 die Region Asien-Pazifik mit Blick auf die Pkw-Verkäufe die mit Abstand am stärksten wachsende Region war, stieg im Jahr 2011 die Nachfrage nach Pkw nur leicht, da einige staatliche Förderprogramme ausließen. Der Volkswagen Konzern setzte in der Region trotzdem 20,0 % mehr Fahrzeuge als im Vorjahr ab. Auf dem chinesischen Pkw-Markt verkaufte der Konzern im Vergleich zum Vorjahr 17,4 % mehr Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Nahezu alle Modelle trugen zu diesem positiven Ergebnis bei. Mit einem Marktanteil von 18,2 (16,8) % bauten wir unsere Marktführerschaft in China aus. Auf dem japanischen Markt konnten wir unsere Verkaufszahlen gegenüber dem Vorjahreswert um 12,1 % steigern. Die Modelle Touran, Passat Variant und Audi Q7 wurden verstärkt nachgefragt. Auf den übrigen Märkten der Region Asien-Pazifik entwickelten sich unsere Auslieferungen an Kunden unvermindert positiv. Auf dem indischen Pkw-Markt hat der Konzern seine Verkäufe gegenüber dem Vorjahr erneut mehr als verdoppelt. Die größten Steigerungsraten verzeichneten die Modelle Polo Kurzheck, Polo Stufenheck und ŠKODA Fabia Kurzheck.

AUSLIEFERUNGEN VON LKW UND BUSSEN

Im Geschäftsjahr 2011 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 104.858 Lkw und Busse an Kunden aus (+64,6 %),

auf Lkw entfielen dabei 93.778 Einheiten. Die Verkaufszahlen der Marke MAN sind für den Zeitraum 9. November bis 31. Dezember 2011 enthalten. Scania konnte die Auslieferungen an Kunden gegenüber dem Vorjahr um 25,7 % auf 80.108 Einheiten steigern.

In Westeuropa beliefen sich die Verkäufe auf 38.073 Fahrzeuge, von denen 35.466 auf Lkw entfielen. Der Konzern profitierte auf diesem Markt vor allem bei Lkw überproportional von Ersatzbeschaffungen im Zuge der konjunkturellen Erholung. Auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa verkauften wir insgesamt 15.194 Fahrzeuge, das waren im Vergleich zum Vorjahr mehr als doppelt so viel. Auf Lkw entfielen 14.920 Einheiten. In den übrigen Märkten Europas lieferten wir 14.259 Fahrzeuge an Kunden aus (+30,4 %), darunter 12.382 Lkw.

Auf den nordamerikanischen Märkten verkauften wir im Berichtsjahr aufgrund der positiven Entwicklung in den relevanten Wirtschaftssektoren 813 Einheiten (davon 73 Lkw).

In Südamerika belief sich die Nachfrage nach Lkw und Bussen aus dem Volkswagen Konzern auf 29.709 Fahrzeuge (+49,9 %), darunter 25.309 Lkw. Auf dem brasilianischen Markt lieferten wir 20.222 Lkw und 3.275 Busse aus.

Auf den Märkten in der Region Asien-Pazifik beliefen sich die Verkäufe an Kunden auf 6.810 Einheiten (+33,8 %), von denen 5.628 auf Lkw entfielen. In China wurden 1.579 Lkw und 93 Busse ausgeliefert.

AUSLIEFERUNGEN VON LKW UND BUSSEN AN KUNDEN NACH MÄRKTN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2011	2010	
Europa/Übrige Märkte			
Westeuropa	67.526	38.463	+ 75,6
Zentral- und Osteuropa	38.073	21.228	+ 79,4
Übrige Märkte	15.194	6.298	x
Nordamerika	14.259	10.937	+ 30,4
Südamerika	813	340	x
Brasilien	29.709	19.820	+ 49,9
Asien-Pazifik	23.497	16.267	+ 44,4
China	6.810	5.089	+ 33,8
Weltweit	1.672	1.195	+ 39,9
Scania	104.858	63.712	+ 64,6
MAN	80.108	63.712	+ 25,7
	24.750	-	-

¹ Die Auslieferungen der Marke MAN sind nur für den Zeitraum 9. November bis 31. Dezember 2011 enthalten.

AUFRAGSLAGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN WESTEUROPA

In Westeuropa (einschließlich Deutschland) entwickelte sich die Nachfrage nach Konzernmodellen im Berichtsjahr deutlich besser als im Vorjahr. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Auftragseingängen für Westeuropa insgesamt wider, die gegenüber dem Vorjahr um 2,6 % anstiegen. In Westeuropa ohne Deutschland lagen die Auftragseingänge auf Vorjahresniveau.

Die Auftragsbilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2011: Inländischer Auftragsbestand 300.600 Fahrzeuge und 323.300 vorliegende Bestellungen aus dem westeuropäischen Ausland. Der Auftragsbestand war damit um 4,0 % niedriger als am Vorjahrestichtag.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES KONZERNS

Im Geschäftsjahr 2011 waren die Produkte und Services von Volkswagen Finanzdienstleistungen bei den Kunden sehr beliebt. Weltweit wurden im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft 3,1 Mio. neue Verträge abgeschlossen; das waren 16,2 % mehr als im Vorjahr. Der Gesamtvertragsbestand übertraf am 31. Dezember 2011 mit 8,2 Mio. den Wert des Vorjahrestichtags um 10,2 %. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing nahm der Vertragsbestand um 6,1 % auf 5,6 Mio. zu, im Bereich Service/Versicherungen erhöhte er sich um 19,8 %. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den weltweiten Auslieferungen des Konzerns belief sich bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 36,3 (34,9) %.

In Europa stieg die Zahl der Neuverträge auf 2,3 (2,0) Mio., der Vertragsbestand lag am 31. Dezember 2011 bei 6,2 (5,6) Mio. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete am Ende des Berichtsjahrs 3,7 (3,5) Mio. Kontrakte. Mit 36,8 (34,5) % war der Anteil der in Europa geleasten oder finanzierten Fahrzeuge höher als im Vorjahr. Als wirksam erwies sich dabei die intensi-

vierte Kooperation mit den Automobilmarken des Konzerns, die den Schwerpunkt hatte, gemeinsam attraktive und kundenorientierte Kampagnen zu entwickeln.

Deutschland war auch 2011 ein Stabilitätsfaktor und Wachstumstreiber im Euroraum. Entsprechend positiv hat sich hier auch das Automobil- und Finanzdienstleistungs-geschäft des Volkswagen Konzerns entwickelt. Bei Neu- und Gebrauchtwagen konnten die Vertragszahlen im Bereich Finanzierung und Leasing signifikant um insgesamt 46.892 Verträge – das entspricht einem Zuwachs von 7,2 % gegenüber dem Vorjahr – gesteigert werden. Mit einer Penetrationsrate von 50,3 (48,8) % wird mittlerweile mehr als jedes zweite Fahrzeug aus dem Volkswagen Konzern in Deutschland durch Volkswagen Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast.

In Nordamerika wurden insgesamt 500 Tsd. neue Verträge abgeschlossen; der Vorjahreswert wurde damit um 16,2 % übertroffen. Der Vertragsbestand war mit 1,3 Mio. Kontrakten um 5,7 % höher als Ende 2010. Auf den Bereich Kundenfinanzierung/Leasing entfielen 1,1 (1,1) Mio. Verträge. In Nordamerika lag der Anteil geleasteter oder finanziertener Fahrzeuge mit 51,2 (52,2) % leicht unter Vorjahr.

In Südamerika stieg der Vertragsbestand um 13,5 % auf 605 Tsd. Kontrakte, die fast ausschließlich auf den Bereich Kundenfinanzierung/Leasing entfielen. In dieser Region belief sich der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge auf 25,1 (27,3) %.

Die Zahl der Vertragszugänge in Asien-Pazifik war im Berichtsjahr mit 67 Tsd. Kontrakten um 26,5 % höher als im Vorjahr. Der Vertragsbestand stieg um 12,9 % auf 205 Tsd. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing nahm der Bestand im Vergleich zum Vorjahr um 8,7 % auf 128 Tsd. Verträge zu. Im Geschäftsjahr 2011 wurden in Asien-Pazifik 30,6 (22,0) % der ausgelieferten Fahrzeuge geleast oder finanziert.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Der Volkswagen Konzern setzte im Berichtsjahr einschließlich der Joint Ventures in China weltweit 8.361.294 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab. Das entspricht einem Anstieg um 14,9 % im Vergleich zum Vorjahr. Im Ausland wurden vor allem aufgrund der hohen Nachfrage auf dem chinesischen Pkw-Markt 15,0 % mehr Fahrzeuge abgesetzt. Im Inland lag der Absatz um 14,4 % über dem Vorjahreswert, der noch durch das Ende der staatlichen Umweltprämie belastet worden war. Die Inlandsquote verringerte sich leicht auf 14,5 (14,6) %.

Der Golf war mit 901.903 weltweit an die Handelsorganisation abgesetzten Einheiten und einem Anteil von 10,8 % am Konzernabsatz auch im Berichtsjahr unser Hauptvolumenträger. Die Modelle Polo, Sharan, Tiguan, Touareg, Audi A5 Sportback, Audi A1, Audi A4, Audi A8, ŠKODA Fabia, ŠKODA Octavia, SEAT Alhambra und Caddy verzeichneten deutliche Zuwächse. Zudem waren die in China angebotenen Versionen der Modelle Passat und Jetta sowie der Santana sehr gefragt.

PRODUKTION

Im Berichtsjahr fertigte der Volkswagen Konzern weltweit 8.494.280 Fahrzeuge und damit 15,5 % mehr als im Vorjahr. Unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen weiteten aufgrund der nach wie vor guten Nachfragesituation in China ihr Produktionsvolumen um 15,1 % aus. Auch die Produktionsstätten des Konzerns in Deutschland, Spanien, Tschechien, Mexiko und Südafrika erhöhten ihre Fertigungszahlen deutlich. Der Anteil der im Inland hergestellten Fahrzeuge sank leicht auf 27,8 (28,7) %. Durchschnittlich fertigten unsere Werke weltweit arbeitstäglich 34.456 Fahrzeuge; das entspricht einer beachtlichen Steigerung von 16,4 % gegenüber dem Vorjahr. In diesen Produktionszahlen 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 nicht enthalten.

LAGERBESTÄNDE

Aufgrund der anhaltend positiven Nachfrageentwicklung auf den weltweiten Automobilmärkten haben wir unser Produktionsvolumen im Berichtsjahr nochmals deutlich gesteigert. Daraus ergab sich unter anderem ein Lageraufbau bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie bei den unfertigen Erzeugnissen. Zum 31. Dezember 2011 lagen die weltweiten Fahrzeugbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation über denen des Vorjahrs.

MITARBEITERZAHL

Der Volkswagen Konzern beschäftigte im Geschäftsjahr 2011 einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 454.025 Mitarbeiter (+16,9 %). In China werden seit 2010 neben den fahrzeugproduzierenden Joint Ventures auch die Belegschaften der Komponentenwerke berücksichtigt. Bei unseren inländischen Gesellschaften standen im Durchschnitt 195.657 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft reduzierte sich auf 43,1 (45,9) %. Am Bilanzstichtag 2011 hatte der Volkswagen Konzern 482.447 aktive Mitarbeiter (+25,6 %). Darüber hinaus befanden sich 4.488 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit sowie 15.021 junge Menschen (+42,4 %) in einem Ausbildungsverhältnis. Die Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns umfasste am Ende des Berichtsjahres 501.956 Personen (+25,7 %). Dieser Anstieg ist neben dem Aufbau neuer Produktionsstätten und der Ausweitung des Produktionsvolumens im In- und Ausland vor allem auf die im Berichtsjahr erfolgten Vollkonsolidierungen der Porsche Holding Salzburg und der MAN SE zurückzuführen. Im Inland waren 224.851 Mitarbeiter beschäftigt (+24,0 %), im Ausland 277.105 (+27,1 %).

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Den Verlauf des Geschäftsjahres 2011 beurteilt der Vorstand der Volkswagen AG positiv. In einem volatilen Marktumfeld hat der Volkswagen Konzern die Erholung der Weltwirtschaft und der Automobilbranche zu einer weiteren Stärkung seiner Marktposition genutzt und die für das Jahr 2011 prognostizierten Werte für Auslieferungen, Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis deutlich übertroffen. Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile lag bedingt durch das deutliche Umsatzwachstum trotz höherer Sachinvestitionen leicht unter dem erwarteten Wert. Mit 8,3 Mio. verkauften Fahrzeugen konnte ein neuer Auslieferungsrekord erzielt werden. Die höchsten absoluten Verkaufszuwächse haben wir in China, Deutschland, Russland und den USA verzeichnet. Unsere Verkäufe

an Kunden wuchsen überproportional zu den Gesamtmarkten, sodass wir unseren weltweiten Marktanteil weiter steigern konnten.

Diese positive Entwicklung ist vor allem auf unsere attraktive und umweltfreundliche Modellpalette zurückzuführen, mit der wir weltweit die Kunden begeistern. 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.

Detaillierte Informationen zu den finanziellen Kennzahlen finden Sie im Kapitel Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, das auf der Seite 174 beginnt.

SOLL-IST-VERGLEICH

Kennzahl	Prognose für 2011	Ist 2011
Auslieferungen	> 7,2 Mio.	8,3 Mio
Marktanteil weltweit	> 11,4 %	12,3 %
Umsatzerlöse	> 126,9 Mrd. €	159,3 Mrd. €
Operatives Ergebnis	> 7,2 Mrd. €	11,3 Mrd. €
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile	rund 6 %	5,6 %

Aktie und Anleihen

Aktien der Volkswagen AG entwickelten sich besser als der Gesamtmarkt

Die Aktionäre der Volkswagen AG erlebten 2011 als abwechslungsreiches Börsenjahr. Die Kurse der Stamm- und der Vorzugsaktien waren starken Schwankungen ausgesetzt und schlossen das Jahr mit einem leichten Rückgang. An den Refinanzierungsmärkten konnte der Konzern erneut seine starke Position nutzen.

AKTIENMÄRKTE

Der DAX entwickelte sich 2011 deutlich volatiler, als dies noch zu Jahresbeginn von vielen Analysten erwartet worden war. Getragen von guten Unternehmensergebnissen setzte sich der positive Trend des vorangegangenen Jahres im ersten Quartal zunächst noch fort und der DAX stieg auf über 7.500 Punkte. Infolge der politischen Unruhen in Nordafrika und der Naturkatastrophen in Japan kamen die Kurse erheblich unter Druck. Nach einer kurzen Erholung bewegte sich der deutsche Leitindex im zweiten Quartal vorwiegend seitwärts. Im Zuge der sich verschärfenden Schuldenkrise im Euroraum, der Unsicherheit über die Anhebung des Schuldenlimits in den USA und der zunehmenden Sorge vor einer Abschwächung der Weltkonjunktur trübte sich die Stimmung an den Aktienmärkten im weiteren Jahresverlauf spürbar ein. In dieser Zeit wuchs zudem die Angst vor einer erneuten Finanzmarktkrise. Diese Konstellation führte dazu, dass der DAX im dritten Quartal zeitweise bis unter die 5.000-Punkte-Marke fiel. Gegen Ende des dritten Quartals zeigten sich am deutschen Aktienmarkt jedoch die charakteristischen Anzeichen einer charttechnischen Bodenbildung. Diese vorläufige Stabilisierung ging mit der Markterwartung einher, dass eine mögliche Systemkrise verhindert werden könnte, bevor die Turbulenzen auf den Finanzmärkten auf die Realwirtschaft übergreifen. Dennoch blieb die Verunsicherung der Marktteilnehmer auch

im vierten Quartal groß, was sich in den teilweise sprunghaften Kursentwicklungen widerspiegelte. Vor allem die Gefahr einer Ausbreitung der Krise in Griechenland auf weitere Mitglieder der europäischen Währungsunion verhinderte eine stärkere Erholung der Aktienkurse im Schlussquartal.

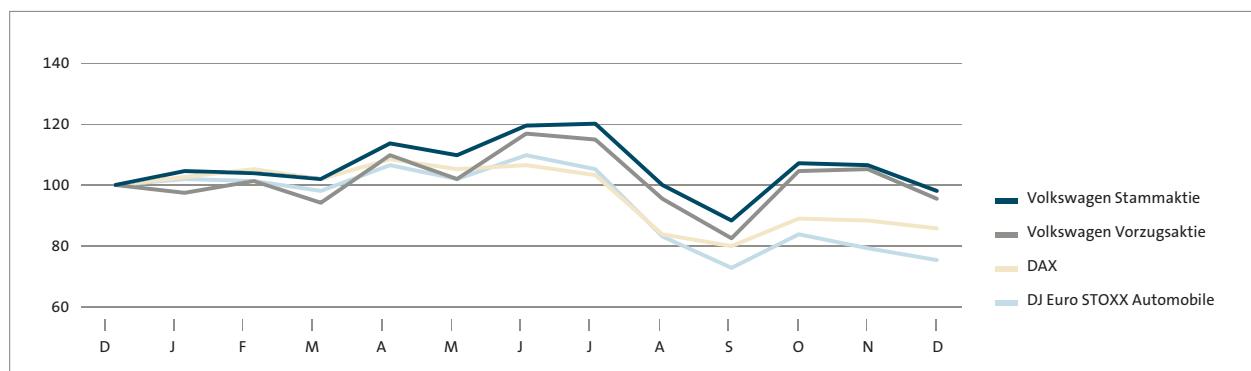
Am Ende des Jahres 2011 lag der DAX mit 5.898 Punkten deutlich unter dem Vorjahreswert ($-14,7\%$). Der DJ Euro STOXX Automobile & Parts schloss am Jahresende bei 250 Punkten und verbuchte damit im Jahresvergleich einen Rückgang um $24,8\%$.

KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIE

Der sehr wechselhaften Marktentwicklung des vergangenen Jahres konnten sich auch die Stamm- und die Vorzugsaktie der Volkswagen AG nicht entziehen. Beide Papiere schnitten jedoch auf Jahressicht besser ab als der Gesamtmarkt. Nachdem sich die Entwicklung der Kurse beider Aktiengattungen in den vergangenen Jahren weitgehend voneinander entkoppelt hatte – vor allem aufgrund der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG, des Wechsels der im DAX vertretenen Aktiengattung sowie der Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien im Jahr 2010 – verliefen die Kurse von Stamm- und Vorzugsaktie im Jahr 2011 wieder nahezu parallel. Allerdings wurden die Vorzüge nicht zuletzt wegen der höheren Liquidität durchgehend mit einem leichten Aufschlag gehandelt.

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2010 BIS DEZEMBER 2011

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2010 = 100



Nach dem kräftigen Kursanstieg in der zweiten Jahreshälfte 2010 trat sowohl die Stamm- als auch die Vorzugsaktie im ersten Quartal 2011 in eine Konsolidierungsphase ein. Das lag im Wesentlichen an den politischen Unruhen in Nordafrika, durch die sämtliche Titel der Automobilbranche unter Druck gerieten. Im zweiten Quartal erholten sich die Kurse der Volkswagen Aktien und erhöhten sich – getrieben von der Bekanntgabe der sehr positiven Geschäftsentwicklung des Konzerns – deutlich um fast 30 %. Bei anhaltend hoher Volatilität erreichten die Stamm- und die Vorzugsaktie nach der Meldung über die erfreuliche Entwicklung der Auslieferungen des Konzerns im Juli 2011 ihre Jahreshöchststände. Zum Ende des Monats gaben die Volkswagen Aktien, dem Markttrend folgend, jedoch deutlich nach und erreichten Anfang Oktober die Tiefststände des Jahres. Diese erhebliche Schwankungsbreite hatte keine unternehmensspezifischen, fundamentalen Ursachen, sondern war im Wesentlichen auf die allgemeine Unsicherheit am Finanzmarkt zurückzuführen.

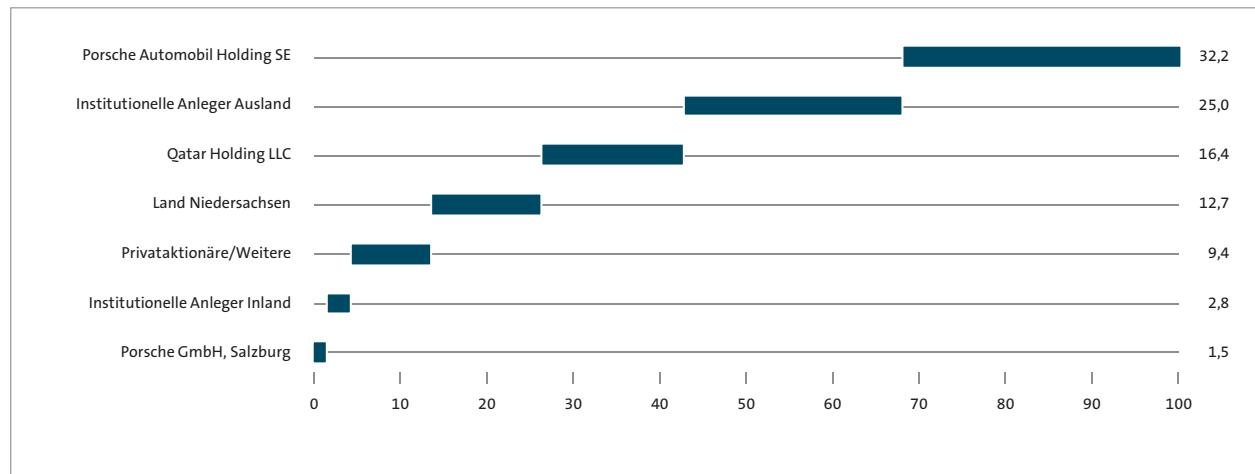
Die positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Jahres sowie optimistische Erwartungen der Marktteilnehmer führten im vierten Quartal dazu, dass sich die Kurse der beiden Aktiengattungen stärker als der Gesamtmarkt erholteten.

Den Jahreshöchststand auf der Basis der Tagesschlusskurse erreichten die Vorzüge am 15. Juli 2011 mit 151,00 €. Den niedrigsten Stand verzeichneten sie am 4. Oktober 2011 mit 88,54 €. Die Volkswagen Vorzugsaktie schloss am letzten Handelstag des Jahres 2011 bei 115,75 €; das entspricht einem Rückgang von 4,7 % im Vorjahresvergleich.

Die Volkswagen Stammaktie, die 2011 ihr 50-jähriges Börsenjubiläum feierte, bewegte sich im Berichtsjahr innerhalb einer Bandbreite von 84,50 € am 4. Oktober 2011 und 136,95 € am 15. Juli 2011. Zum Jahresende 2011 schlossen die Stämme bei 103,65 € und damit um 2,1 % unter dem Wert des Vorjahrs.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2011

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.

Der Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat sieht eine im Vergleich zum Vorjahr um 0,80 € beziehungsweise rund 35 % höhere Dividende für Stamm- und Vorzugsaktien vor. Die Ausschüttungssumme für das Geschäftsjahr 2011 übertrifft in der Folge mit 1,4 Mrd. € den Vorjahreswert um 0,4 Mrd. €. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Ergebnis nach Steuern des Konzerns, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 9,1 (15,1) %. Unter Berücksichtigung der nicht liquidiertwirksamen Erträge, im Wesentlichen aus der Bewertung der Put-/Call-Rechte zum Erwerb der verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH, beläuft sich die bereinigte Ausschüttungsquote auf 15,7 (19,8) %.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs vom 30. Dezember 2011, bei 2,9 %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 2,6 %.

Der Dividendenvorschlag ist im Kapitel Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) auf Seite 189 des vorliegenden Geschäftsberichts zu finden.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2011 betrug 33,10 (15,17) €. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 33,16 (15,23) €. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahrs im Umlauf befindlichen Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktien (siehe hierzu auch die Anhangangabe 11 im Volkswagen Konzernabschluss).

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

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2011

Die Grafik auf Seite 168 zeigt die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2011. Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG stieg zum Ende des Berichtsjahres durch die Wandlung der letzten Tranche des Aktienoptionsplans auf 1.190.995.443,20 €.

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 295.089.817 Stammaktien entfielen auf weitere Aktionäre.

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

WANDLUNG VON AKTIENOPTIONEN

Am 30. Juni 2011 endete der Aktienoptionsplan der Volkswagen AG. Zu diesem Termin wurden alle bis dahin noch bestehenden Schuldverschreibungen in Stammaktien gewandelt. Bereits zuvor hatten viele Mitarbeiter im Verlauf des Berichtsjahres die attraktive Möglichkeit der Wandlung genutzt. Daraus entstanden 44.250 neue Stammaktien beziehungsweise 0,1 Mio. € Gezeichnetes Kapital. Weitere Angaben zu unserem Aktienoptionsplan finden Sie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses ab Seite 304.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 3. Mai 2011 fand im Congress Center Hamburg die 51. Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Bei einer Präsenz von 92,0 % des stimmberechtigten Kapitals stimmten die Stammaktionäre der Volkswagen AG für die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, für die Schaffung eines Genehmigten Kapitals und die entsprechende Satzungsänderung, für die Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien und für eine Satzungsänderung zum Zwecke der Festlegung eines einheitlichen Gerichtsstands am Sitz der Gesellschaft. Mit Ablauf der Hauptversammlung endeten turnusgemäß die Amtszeiten der Herren Dr. Hans Michael Gaul und Dr. Jürgen Großmann; die Hauptversammlung wählte Frau Annika Falkengren, Präsidentin und Vorsitzende des Vorstands der Skandinaviska Enskilda Banken AB, und Herrn Khalifa Jassim Al-Kuwari, Chief Operating Officer der Qatar Investment Authority und der Qatar

Holding LLC, als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat. Außerdem beschloss die Hauptversammlung, für das Geschäftsjahr 2010 eine Dividende in Höhe von 2,20 € je Stammaktie und 2,26 € je Vorzugsaktie auszuschütten.

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.

Hinsichtlich der Außerordentlichen Hauptversammlung vom 3. Dezember 2009 hatte die Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V., Berlin, eine Auskunftsklage eingelebt. Sie wurde vom Landgericht Hannover am 17. März 2011 vollumfänglich abgewiesen. Dagegen legte die Klägerin Beschwerde ein. Diese Beschwerde hat das Oberlandesgericht Celle am 17. November 2011 ebenfalls in vollem Umfang abgewiesen. Eine Rechtsbeschwerde wurde nicht zugelassen.

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. Beziiglich der Auskunftsfrage 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. Da das Gericht eine Revision nicht zuließ, hat die Klägerin Nichtzulassungsbeschwerde erhoben.

VOLKSWAGEN IN NACHHALTIGKEITSINDIZES

Volkswagen ist als eines von nur drei Automobilunternehmen im renommierten DJ Sustainability World Index vertreten, der weltweit als der bedeutendste Nachhaltigkeitsindex gilt. Einzelheiten dazu finden Sie im Kapitel Wertsteigernde Faktoren auf Seite 219 dieses Berichts.

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

KENNZAHLEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

Dividendenentwicklung			2011	2010	2009	2008	2007
Anzahl der Stückaktien am 31.12.							
Stammaktien	Tsd. Stück	295.090	295.046	295.005	294.920	291.337	
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	170.143	170.143	105.238	105.238	105.238	
Dividende							
je Stammaktie	€	3,00	2,20	1,60	1,93	1,80	
je Vorzugsaktie	€	3,06	2,26	1,66	1,99	1,86	
Dividendenausschüttung ¹	Mio. €	1.406	1.034	754	778	720	
auf Stammaktien	Mio. €	885	649	472	569	524	
auf Vorzugsaktien	Mio. €	521	385	282	209	196	
Wertentwicklung der Aktie ²			2011	2010	2009	2008	2007
Stammaktie							
Jahresendkurs	€	103,65	105,90	77,00	250,00	156,10	
Jahreshöchstwert	€	136,95	118,50	298,85	945,00	197,90	
Jahrestiefstwert	€	84,50	62,30	72,41	148,43	82,60	
Kursentwicklung	%	-2,1	+37,5	-69,2	+60,2	+81,7	
Vorzugsaktie							
Jahresendkurs	€	115,75	121,40	65,74	38,02	100,00	
Jahreshöchstwert	€	151,00	136,90	81,72	108,30	131,00	
Jahrestiefstwert	€	88,54	55,83	30,24	29,30	54,14	
Kursentwicklung	%	-4,7	+84,7	+72,9	-62,0	+76,8	
Beta-Faktor ³	Faktor	1,09	0,99	0,87	0,89	0,88	
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	50,3	51,9	29,6	77,7	56,0	
Eigenkapital vor Minderheiten am 31.12.	Mrd. €	57,5	46,0	35,3	35,0	31,9	
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,87	1,13	0,84	2,22	1,75	
Kennzahlen je Aktie			2011	2010	2009	2008	2007
Ergebnis je Stammaktie ⁴							
unverwässert	€	33,10	15,17	2,37	11,92	10,43	
verwässert	€	33,10	15,17	2,37	11,88	10,34	
Operatives Ergebnis ⁵	€	24,23	15,87	4,64	15,91	15,60	
Cash-flow laufendes Geschäft ⁵	€	18,27	25,46	31,84	27,13	39,72	
Eigenkapital ⁶	€	123,68	98,84	88,15	87,49	80,38	
Kurs-Gewinn-Verhältnis							
Stammaktie	Faktor	3,1	7,0	32,5	21,0	15,0	
Vorzugsaktie	Faktor	3,5	8,0	26,9	3,2	9,5	
Kurs-Cash-flow-Verhältnis ⁷	Faktor	5,7	4,2	2,4	9,2	3,9	
Dividendenrendite							
Stammaktie	%	2,9	2,1	2,1	0,8	1,2	
Vorzugsaktie	%	2,6	1,9	2,5	5,2	1,9	
Umsätze an deutschen Börsen ⁸			2011	2010	2009	2008	2007
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	5,4	6,3	23,5	136,5	103,1	
	Mio. Stück	48,9	81,4	129,6	562,8	877,3	
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien	Mrd. €	47,5	27,0	8,5	10,0	34,1	
	Mio. Stück	396,3	337,8	147,6	120,2	474,3	
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	4,7 ⁹	3,2 ⁹	3,2 ⁹	8,0	5,3	

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2007 bis 2010 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2011 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.

7 Zur Ermittlung wurden die Jahresendkurse der Stammaktien verwendet.

8 Orderbuchumsätze an deutschen Börsen.

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

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

JÄHRLICHES DOKUMENT NACH § 10 WPPG

Das Jährliche Dokument, in dem die nach § 10 Abs. 1 WpPG relevanten Veröffentlichungen des Geschäftsjahrs 2011 (und darüber hinaus) aufgelistet sind, ist unter www.volkswagenag.com/ir abrufbar. Sollte ein Abruf nicht möglich sein, kann ein Dokument in Papierform angefordert werden.

INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN

Auch im Jahr 2011 informierte das Investor-Relations-Team Investoren und Analysten an allen wichtigen Finanzplätzen der Welt umfassend über die strategische Ausrichtung und die geschäftliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns und seiner Marken. Während sich diese Veranstaltungen in den Vorjahren überwiegend auf Europa konzentrierten, finden sie seit dem Berichtsjahr auch verstärkt in Nord- und Südamerika sowie vor allem in Asien statt. Der Kontakt zu den Kapitalmarktteilnehmern wurde bei mehr als 630 Roadshows, Konferenzen, Präsentationen und Einzelgesprächen gepflegt. Im Vergleich zum bereits hohen Vorjahreswert stieg damit die Zahl der Veranstaltungen weiter an. Viele dieser Investor-Relations-Aktivitäten fanden mit Beteiligung von Mitgliedern des Vorstands und des Top-Managements statt.

Auch zahlreiche Veranstaltungen für Privataktionäre standen für die Mitarbeiter des Investor-Relations-Teams auf der Agenda. Zudem hat Investor Relations den Bereich Konzern-Treasury wie in den vergangenen Jahren bei seinen weltweiten Kapitalmarktaktivitäten unterstützt.

Unsere Website registrierte rund 2,9 Mio. Aufrufe und damit erneut einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Dies unterstreicht die wachsende Bedeutung des Internets als Informationsquelle für Anleger.

Das Konzernergebnis des Jahres 2010 wurde auf der Jahrespressekonferenz im März 2011 vorgestellt; zeitgleich konnte die Veranstaltung im Internet verfolgt werden. Die Quartalsergebnisse 2011 des Volkswagen Konzerns wurden bei fest terminierten Telefonkonferenzen erläutert, die auch im Internet übertragen wurden.

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

HIGHLIGHTS IM INVESTOR-RELATIONS-KALENDER

Auf der jährlichen Analysten- und Investorenkonferenz des Volkswagen Konzerns in der Autostadt am Stammsitz Wolfsburg berichtete der Konzernvorstand am 10. März 2011 über die Ergebnisse des Geschäftsjahrs 2010 und erläuterte die Aussichten für 2011. Am Tag zuvor präsentierte Mitglieder des Vorstands der AUDI AG im Audi Forum am Münchener Flughafen den Investoren und Analysten die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres und standen für Fragen zur Entwicklung des Premiumsegments zur Verfügung.

Am 9. Mai 2011 teilte die Volkswagen AG mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der MAN SE die Schwelle von 30 % überschritten hat und allen außenstehenden MAN-

Aktionären ein Pflichtangebot zum Erwerb ihrer Aktien an der MAN SE unterbreitet wird. In einer Telefonkonferenz erläuterte Finanzvorstand Hans Dieter Pötsch die strategischen Hintergründe dieses Schritts und beantwortete zahlreiche Fragen zu diesem Thema.

Auf der German and Austrian Corporate Conference der Deutschen Bank in Frankfurt am Main am 19. Mai 2011 berichtete Hans Dieter Pötsch über die Fortschritte des Volkswagen Konzerns bei der Umsetzung seiner Strategie 2018.

Ein Highlight des Jahres war die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) im September 2011 in Frankfurt am Main, auf der der Volkswagen Konzern unter dem Motto „Zukunft serienmäßig“ mit zahlreichen neuen Modellen das Publikum begeisterte. Sowohl bei der Volkswagen Group Night, die am Vorabend der offiziellen Messe-Eröffnung stattfand, als auch an den Folgetagen konnten Investoren und Analysten beim Besuch der Messestände die neuesten Modelle der verschiedenen Konzernmarken begutachten und Fragen zur aktuellen Entwicklung des Unternehmens stellen. Für Gespräche standen Produktexperten, Vertreter des Managements und die Mitarbeiter der Investor-Relations-Abteilung zur Verfügung.

Ein weiterer Höhepunkt im diesjährigen Investor-Relations-Veranstaltungskalender war die „Volkswagen Group Americas Investor and Analyst Conference“ vom 25. bis 27. September 2011. Mehr als 50 der wichtigsten Investoren und Analysten der Volkswagen AG nahmen die Einladung nach Chattanooga an, um sich umfassend über die Ziele des Konzerns auf dem amerikanischen Kontinent zu informieren und unseren Ansatz der Lokalisierung von Produkten direkt vor Ort zu erleben. Hans Dieter Pötsch erläuterte den Teilnehmern, wie der Konzern weiterhin profitabel wachsen und auch in einem herausfordernden Marktumfeld erfolgreich sein wird. Vertreter des lokalen Top-Managements gaben zudem bei Präsentationen und Einzelgesprächen detaillierte Einblicke in die Strategie von Volkswagen und Audi auf den transatlantischen Märkten. Ein Vorstandsmitglied unserer wesentlichen Beteiligung, der Porsche AG, berichtete zudem über Produktneuheiten, Ziele und Ergebnisse des Sportwagenherstellers. Eine Besichtigung unseres neuen Werkes in Chattanooga sowie Testfahrten mit verschiedenen Modellen der Marken, vor allem dem vor Ort produzierten Passat für den nordamerikanischen Markt, rundeten das Programm ab.

REFINANZIERUNG

Die positive Liquiditätsentwicklung im Volkswagen Konzern bestimmt auch im Jahr 2011 unsere Refinanzierungsaktivitäten. Vor allem im Konzernbereich Automobile bestand nur geringer Bedarf für zusätzliche Kapitalaufnahmen an den Finanzmärkten. Fällige Refinanzierungsinstrumente wurden zurückgeführt, ohne dafür Neuemissionen zu begeben.

Um das langfristige Wachstum des Konzerns in China zu unterstützen, emittierte Volkswagen im Mai 2011 erstmals eine Anleihe in der lokalen Währung Renminbi und etablierte sich damit an den Finanzmärkten vor Ort. Dazu haben wir im Refinanzierungsmarkt Hongkong eine Anleihe über 1,5 Mrd. chinesische Renminbi mit fünfjähriger Laufzeit bei Investoren platziert und dabei einen erheblichen Preisvorteil gegenüber einer lokalen Mittelaufnahme erzielt. Die Emissionserlöse dienen dazu, den Ausbau unserer Kapazitäten in China zu finanzieren.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen war Volkswagen im Jahr 2011 mit einer Vielzahl von Geld- und Kapitalmarkttransaktionen aktiv. Insgesamt wurden im europäischen Raum 5,0 Mrd. € über vier Benchmark-Anleihen und 6,3 Mrd. € über Asset-Backed-Securities (ABS)-Emissionen finanziert. Diese Transaktionen haben wir durch eine Reihe von Privatplatzierungen ergänzt und dabei häufig Zins- und Währungsopportunitäten genutzt. Durch den Abschluss von Derivaten wurden in allen Fällen Zins- und Währungsrisiken ausgeschlossen.

Darüber hinaus hat Volkswagen seine Refinanzierungsaktivitäten im nordamerikanischen Kapitalmarkt weiter ausgebaut. Im März 2011 emittierte der Konzern seine zweite große Anleihe im US-Markt und konnte erneut eine vorteilhafte Preiskonstellation nutzen. Das Volumen von 2,7 Mrd. US-Dollar ist für das Unternehmen die bisher größte Transaktion an einem außereuropäischen Kapitalmarkt. Zusätzlich wurden drei ABS-Emissionen in Höhe von insgesamt 3,1 Mrd. US-Dollar durchgeführt.

Im kanadischen Kapitalmarkt begab Volkswagen in einem attraktiven Marktumfeld Anleihen im Volumen von 500 Mio. kanadischen Dollar. Auch zukünftig wird Volkswagen die Diversifikation seiner Refinanzierung vorantreiben, um durch gute Konditionen das Wachstum des Konzerns finanziell zu unterstützen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Grad der Nutzung unserer Geld- und Kapitalmarktprogramme zum 31. Dezember 2011 und veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Programme	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2011 Mrd. €
Commercial Paper	25,6	5,2
Medium Term Notes	69,6	30,2
andere Kapitalmarktprogramme	20,7	4,3
Asset Backed Securities	41,5	13,4

Die Volkswagen AG hat am 28. Juli 2011 ihre bis dahin bestehende syndizierte Kreditlinie durch eine neue Fazilität in Höhe von 5,0 Mrd. € mit einer Laufzeit bis Juli 2016 und zusätzlich die zweimalige Option, diese um jeweils ein Jahr zu verlängern, erfolgreich ersetzt. Die Ausschreibung war nahezu doppelt überzeichnet, die Kreditlinie ist ungenutzt. Bei weiteren Konzerngesellschaften bestehen syndizierte Kreditlinien über insgesamt 4,6 Mrd. €, die ebenfalls nicht gezogen sind. Daneben haben Konzerngesellschaften in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale Kreditlinien über insgesamt 32,9 Mrd. € vereinbart, von denen 15,4 Mrd. € nicht gezogen 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 2011 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 und für die Volkswagen Financial Services AG. Der Ausblick wurde aufgrund des positiven Geschäftsverlaufs für beide Gesellschaften auf „stabil“ angehoben. Das kurz- und das langfristige Rating der Volkswagen Bank GmbH wurde von Standard & Poor's mit A–2 beziehungsweise A– bestätigt und der Ausblick mit „stabil“ beibehalten. Die Gründe dafür waren vor allem die verbesserte Gewinnerwartung für die Jahre 2011 und 2012, die starke Kapitalisierung sowie der Anteil des stabilen Einlagevolumens am Refinanzierungsmix der Volkswagen Bank GmbH.

Moody's Investors Service stuft die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG weiterhin mit P–2 beziehungsweise A3 ein; der Ausblick wurde für beide Gesellschaften auf „positiv“ angehoben. Das kurz- und langfristige Rating der Volkswagen Bank GmbH wurde wegen einer Methodenänderung bei Moody's auf P–2 beziehungsweise A3 angepasst. Den Ausblick für die Volkswagen Bank GmbH hat Moody's auf „positiv“ angehoben.

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.volksagenag.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 Depository Receipts)
 Telefon +1 703 364 7000

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG			VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG			VOLKSWAGEN BANK GMBH		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
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	stabil	negativ	negativ	stabil	negativ	negativ	stabil	stabil	negativ
Moody's Investors Service									
kurzfristig	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–1	P–1
langfristig	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A2	A2
Ausblick	positiv	stabil	stabil	positiv	stabil	stabil	positiv	stabil	RfD*

* Review for Downgrade.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Volkswagen Konzern erzielt 2011 erneut ein Rekordergebnis

Im Geschäftsjahr 2011 steigerte der Volkswagen Konzern die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis deutlich und verzeichnete ein neues Rekordergebnis. Selbst nach Investitionen in Beteiligungen lag die Netto-Liquidität am Jahresende 2011 weiterhin auf einem hohen Niveau.

Nach der Vollkonsolidierung der MAN SE zum 9. November 2011 umfasst die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns 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.

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 (einschließlich der Holdingfunktionen) erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung. Die Zuordnung der Kaufpreisallokationen von Scania, MAN und Porsche Holding Salzburg folgt deren Abbildung in den Segmenten.

Der im weiteren Verlauf dieses Kapitels erläuterte Konzernbereich Automobile umfasst nach der Vollkonsolidierung der MAN SE 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.

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 stehenden Dienstleistungen.

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

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen beinhaltet die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Banken- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement.

KENNZAHLEN NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahreuge	Lkw und Busse	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	138.692	11.723	662	17.244	168.322	-8.985	159.337
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	9.886	937	-6	1.298	12.115	-844	11.271
in % der Umsatzerlöse	7,1	8,0	-1,0	7,5			7,1

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns übertrafen im Geschäftsjahr 2011 das Vorjahresniveau deutlich und waren mit 159,3 Mrd. € vor allem volumenbedingt um 25,6 % höher. Der größte Teil der Umsatzerlöse wurde mit 78,3 (77,4) % im Ausland erwirtschaftet. Das Bruttoergebnis konnte volumenbedingt sowie aufgrund verbesserter Produktkosten auf 28,0 Mrd. € gesteigert werden, da sich die Kosten der Umsatzerlöse nur unterproportional um 24,6 % erhöhten. Infolgedessen verbesserte sich die Bruttomarge von 16,9 % auf 17,6 %. Das Operative Ergebnis betrug 11,3 (7,1) Mrd. € und fiel damit deutlich höher aus als im Vorjahr. Die operative Umsatzrendite lag mit 7,1 (5,6) % über dem Niveau des Vorjahrs.

KONZERNERGEBNIS

Im Jahr 2011 erzielte der Volkswagen Konzern erneut ein Rekordergebnis und konnte das Ergebnis vor Steuern auf 18,9 (9,0) Mrd. € mehr als verdoppeln. Die Umsatzrendite vor Steuern verbesserte sich von 7,1 % im Vorjahr auf 11,9 %. Mit 15,8 Mrd. € fiel das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahr um 8,6 Mrd. € höher aus. Die Steuerquote lag bei 16,5 %, da Effekte aus der Neubewertung der Optionen bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH keine Auswirkung auf den Steueraufwand haben.

ERTRAGSLAGE IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Im Konzernbereich Automobile erreichten die Umsatzerlöse im Jahr 2011 einen Wert von 142,1 Mrd. € und übertrafen damit den Vergleichswert 2010 um 26,0 %. Für den Anstieg waren neben einem höheren Volumen ein verbesserter Typ- und Ländermix sowie Erstkonsolidierungen, insbesondere des Automobilhandelsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg zum 1. März 2011, verantwortlich. Die positive Entwicklung auf dem Pkw-Markt in China wirkt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns aus, da unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen At Equity bilanziert werden. Im Berichtsjahr stiegen die Kosten der Umsatzerlöse im Vergleich zu den Umsatzerlösen unterproportional um 24,4 %. In der Folge konnte das Bruttoergebnis auf 24,2 (18,1) Mrd. € gesteigert werden. Die Bruttomarge verbesserte sich auf 17,1 (16,0) %.

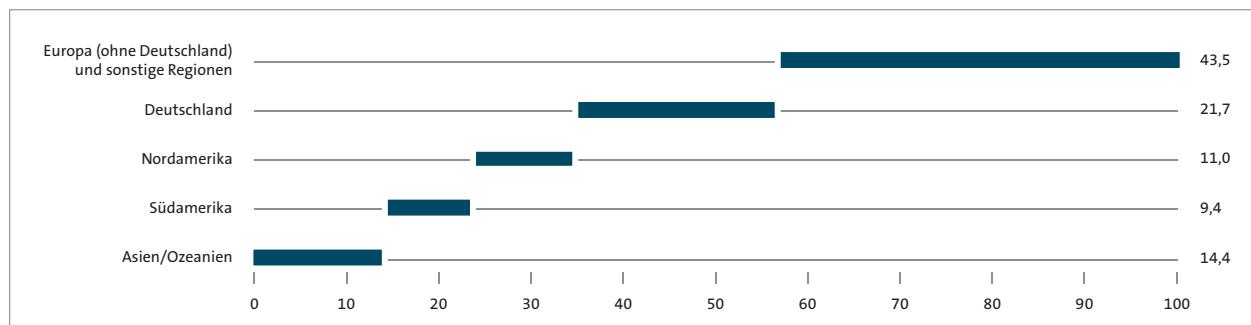
Aufgrund der Geschäftsausweitung erhöhten sich die Vertriebskosten um 20,7 %, ihr Anteil am Umsatz konnte jedoch gesenkt werden. Die Verwaltungskosten stiegen um 0,9 Mrd. € auf 3,6 Mrd. €; dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Geschäftsvolumens und die Erstkonsolidierung von Gesellschaften zurückzuführen. Das Sonstige betriebliche Ergebnis übertraf mit 3,1 Mrd. € den Vorjahreswert um 0,9 Mrd. €. Belastungen aus Wechselkursen standen positive Effekte aus der Auflösung von Rückstellungen gegenüber. Die Auflösung wird als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst, während der Aufwand aus der Neubildung von Rückstellungen direkt den Funktionsbereichen zugeordnet ist.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE*		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Umsatzerlöse	159.337	126.875	142.092	112.806	17.244	14.069
Kosten der Umsatzerlöse	-131.371	-105.431	-117.853	-94.746	-13.518	-10.685
Bruttoergebnis	27.965	21.444	24.239	18.060	3.727	3.384
Vertriebskosten	-14.582	-12.213	-13.808	-11.442	-774	-770
Verwaltungskosten	-4.384	-3.287	-3.562	-2.659	-822	-628
Sonstiges betriebliches Ergebnis	2.271	1.197	3.104	2.231	-832	-1.034
Operatives Ergebnis	11.271	7.141	9.973	6.189	1.298	952
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.174	1.944	2.041	1.819	133	125
Übriges Finanzergebnis	5.481	-91	5.510	-131	-30	39
Finanzergebnis	7.655	1.852	7.551	1.689	104	164
Ergebnis vor Steuern	18.926	8.994	17.524	7.878	1.402	1.116
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.126	-1.767	-2.702	-1.456	-424	-312
Ergebnis nach Steuern	15.799	7.226	14.822	6.422	978	804
Ergebnisannteil von Minderheiten	391	392	370	384	20	8
Ergebnisannteil der Aktionäre der Volkswagen AG	15.409	6.835	14.451	6.038	957	797

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

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTN 2011 GEMÄSS SEGMENTBERICHTERSTATTUNG
in Prozent



Im Berichtsjahr erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile ein Operatives Ergebnis in Höhe von 10,0 Mrd. € und übertraf damit den Wert des Vorjahres deutlich um 3,8 Mrd. €. Positiv auf das Ergebnis wirkten sich insbesondere das höhere Volumen und eine im Verhältnis zum Umsatz bessere Kostenrelation aus. Nicht im Operativen Ergebnis des Konzerns schlägt sich die äußerst positive Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen nieder, da diese At Equity bilanziert werden. Der Anteil des Operativen Ergebnisses am Umsatz war mit 7,0 (5,5) % Umsatz erneut höher als im Vorjahr.

Das Finanzergebnis des Konzernbereichs Automobile verbesserte sich um 5,9 Mrd. € auf 7,6 Mrd. €. Positiv wirkten sich leicht gesunkene Finanzierungsaufwendungen, die stichtagsbezogene Bewertung derivativer Finanzinstrumente zur Devisensicherung und verbesserte Beteiligungserträge aus den At Equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften – vor allem der chinesischen Joint Ventures und der Porsche Zwischenholding GmbH – aus. Die aktualisierte Bewertung der Put-/Call-Rechte bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH führte insbesondere zu einem positiven Ergebniseffekt. Dieser ergab sich im Wesentlichen daraus, dass eine Verschmelzung im Rahmen des in der Grundlagenvereinbarung mit der Porsche Automobil Holding SE vorgesehenen Zeitplans nicht umsetzbar war. Neben der Umstellung der Bilanzierung der Suzuki-Anteile von At Equity auf Fair Value ergab sich im Finanzergebnis aus dem Übergang zur Vollkonsolidierung von MAN ein buchhalterischer, nicht auszahlungswirksamer Aufwand.

Ertragslage im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mio. €	2011	2010
Umsatzerlöse	129.706	104.627
Bruttoergebnis	22.108	16.328
Operatives Ergebnis	9.042	5.139

Die Umsatzerlöse des Bereichs Pkw und leichte Nutzfahrzeuge beliefen sich im Jahr 2011 auf 129,7 (104,6) Mrd. € und lagen damit volumenbedingt und aufgrund der Einbeziehung der Porsche Holding Salzburg um 24,0 % über dem Vorjahreswert. Darüber hinaus wirkten sich ein verbesserter Typ- und Ländermix und Produktkostenoptimierungen positiv aus. Das Bruttoergebnis belief sich auf 22,1 (16,3) Mrd. €. Im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge konnte das Operative Ergebnis um 75,9 % auf 9,0 (5,1) Mrd. € gesteigert werden.

Ertragslage im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering

Mio. €	2011	2010
Umsatzerlöse	12.386	8.179
Bruttoergebnis	2.131	1.732
Operatives Ergebnis	931	1.050

Im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering erzielten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 12,4 (8,2) Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus dem höheren Volumen und der Konsolidierung von MAN seit dem 9. November 2011. Das Bruttoergebnis fiel mit 2,1 Mrd. € um 23,0 % höher aus als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis sank von 1,1 Mrd. € im Vorjahr auf 0,9 Mrd. € im Geschäftsjahr 2011. Darin enthalten sind belastende Effekte aus den vorzunehmenden Abschreibungen auf die Kaufpreisallokationen von MAN und Scania.

ERTRAGSLAGE IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren volumenbedingt und aufgrund der Einbeziehung des Finanzdienstleistungsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg im Geschäftsjahr 2011 mit 17,2 Mrd. € um 22,6 % höher als im Vorjahr. Das Bruttoergebnis stieg auf 3,7 (3,4) Mrd. €. Die Vertriebs- und die Verwaltungskosten lagen im Berichtsjahr neben dem gestiegenen Volumen aufgrund strategischer Projekte und höherer Aufwendungen zur Erfüllung bankenaufsichtsrechtlicher Anforderungen über dem Vorjahreswert. Das Sonstige betriebliche Ergebnis betrug -0,8 (-1,0) Mrd. €. Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 36,4 % auf 1,3 Mrd. €. Damit leistete der Finanzdienstleistungsbereich erneut einen wesentlichen Beitrag zum Ergebnis des Konzerns. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern lag mit 14,0 (12,9) % über dem Niveau des Vorjahrs.

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.

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 im Anhang des Konzernabschlusses 2011 auf den Seiten 227 bis 228.

FINANZIELLE SITUATION UND ZAHLUNGSMITTELBESTAND DES KONZERNS

Die Finanzlage des Volkswagen Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2011 von dem Erwerb der Porsche Holding Salzburg, der Beteiligung an der SGL Carbon SE sowie von der Erhöhung des Anteils am Grundkapital der MAN SE beeinflusst. Im Folgenden geben wir einen Überblick über die Liquiditätsentwicklung des Konzerns und stellen danach die operativen Ursachen nach Konzernbereichen dar.

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns lag mit 18,9 Mrd. € im Berichtsjahr um 3,3 Mrd. € über dem Vorjahr. Die Mittelbindung im Working Capital erhöhte sich im Jahr 2011 um 6,3 Mrd. € auf 10,4 Mrd. €. In der Folge ging der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft auf 8,5 (11,5) Mrd. € zurück.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns stieg im Jahr 2011 um 72,5 % auf 16,0 Mrd. €. Davon entfielen 8,1 Mrd. € auf Sachinvestitionen und 6,4 Mrd. € auf den Erwerb und Verkauf von Beteiligungen. Der Netto-Cash-flow sank um 9,7 Mrd. € auf -7,5 Mrd. €.

Der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns belief sich am 31. Dezember 2011 laut Kapitalflussrechnung auf 16,5 Mrd. € und lag damit unter Vorjahresniveau. Die Brutto-Liquidität stieg um 1,0 Mrd. € auf 28,7 Mrd. €. Die Netto-Liquidität des Konzerns betrug -64,9 (-49,3) Mrd. €.

FINANZIELLE SITUATION IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile war im Geschäftsjahr 2011 mit 15,4 (12,4) Mrd. € ergebnisbedingt höher als im Vorjahr. Trotz des gestiegenen Geschäftsvolumens konnten aufgrund eines stringenten Managements im Working Capital Mittel in Höhe von 1,7 (1,6) Mrd. € freigesetzt werden. In der Folge stieg der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft deutlich auf 17,1 (13,9) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft war im Geschäftsjahr 2011 mit 16,0 Mrd. € um 6,9 Mrd. € höher als im Vorjahr. Die Sachinvestitionen beliefen sich auf 7,9 Mrd. €; sie lagen damit um 2,3 Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Die Sachinvestitionsquote lag bedingt durch das deutliche Umsatzwachstum mit 5,6 (5,0) % nur leicht über dem Vorjahreswert. Wir investierten vor allem in unsere Fertigungsstandorte sowie in Modelle, die wir in

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.228	18.235	17.002	16.362	1.226	1.873
Ergebnis vor Steuern	18.926	8.994	17.524	7.878	1.402	1.116
Ertragsteuerzahlungen	-3.269	-1.554	-2.784	-1.364	-484	-190
Abschreibungen	10.346	10.097	7.843	7.751	2.503	2.346
Veränderung der Pensionen	13	77	8	72	6	5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ²	-7.164	-2.073	-7.208	-1.981	44	-91
Brutto-Cash-flow	18.853	15.540	15.382	12.355	3.471	3.185
Veränderung Working Capital	-10.353	-4.086	1.728	1.575	-12.080	-5.661
Veränderung der Vorräte	-4.234	-2.507	-3.594	-2.035	-640	-471
Veränderung der Forderungen	-2.241	-1.980	-944	-1.910	-1.297	-70
Veränderung der Verbindlichkeiten	3.077	4.064	2.698	3.350	379	714
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	3.946	2.577	3.712	2.377	234	199
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-4.090	-3.138	-394	-98	-3.695	-3.040
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.811	-3.102	249	-108	-7.061	-2.993
Cash-flow laufendes Geschäft	8.500	11.455	17.109³	13.930³	-8.609	-2.476
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-16.002	-9.278	-15.998	-9.095	-4	-183
davon: Sachinvestitionen	-8.087	-5.758	-7.929	-5.656	-158	-102
Entwicklungskosten (aktiviert)	-1.666	-1.667	-1.666	-1.667	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen ⁴	-6.388	-2.150	-6.626	-2.061	238	-89
Netto-Cash-flow	-7.502	2.176	1.112	4.835	-8.613	-2.659
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Darlehen	-2.629	-1.770	-1.285	-1.432	-1.344	-338
Investitionstätigkeit	-18.631	-11.048	-17.283	-10.527	-1.348	-521
Finanzierungstätigkeit	8.316	-852	-4.267	-3.161	12.583	2.309
davon: Kapitalerhöhung aus Vorzugsaktien	-	4.099	-	4.099	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	82	438	106	397	-24	41
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.733	-8	-4.334	640	2.601	-647
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.⁵	16.495	18.228	12.668	17.002	3.827	1.226
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	12.163	9.437	8.966	7.482	3.197	1.954
Brutto-Liquidität	28.658	27.664	21.634	24.484	7.024	3.180
Kreditstand	-93.533	-77.012	-4.683	-5.845	-88.849	-71.166
Netto-Liquidität	-64.875	-49.347	16.951	18.639	-81.826	-67.986

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 17.868 (14.481) Mio. €.

4 Im Wesentlichen Erwerb des operativen Geschäftsbetriebs der Porsche Holding Salzburg, Österreich, für 3.314 Mio. €, der Anteile an der MAN SE, München, für 3.498 Mio. € sowie der Beteiligung an der SGL Carbon SE, Wiesbaden, für 224 Mio. €, abzüglich erworbener Zahlungsmittel Porsche Holding Salzburg und MAN SE.

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

den Jahren 2011 und 2012 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise noch einführen werden. Im Wesentlichen sind dies der up!, der Passat für den amerikanischen Markt und der Audi Q3 sowie die Nachfolgermodelle des Golf, des Beetle, des Audi A3, des Audi A4 und des Audi A6. Weitere Schwerpunkte bildeten die ökologische Ausrichtung der Modellpalette sowie der Ausbau der Modularen Baukästen. Die aktivierten Entwicklungskosten lagen mit 1,7 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahrs. Innerhalb der Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft führte der Erwerb von Beteiligungen zu einem Mittelabfluss in Höhe von 6,6 Mrd. €. Darin enthalten sind der Erwerb der Porsche Holding Salzburg, die Beteiligung an der SGL Carbon SE und die Aufstockung des Anteils an der MAN SE. Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile ging aufgrund der höheren Beteiligungsinvestitionen um 3,7 Mrd. € auf 1,1 Mrd. € zurück.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile kam es zu einem Mittelabfluss in Höhe von 4,3 (3,2) Mrd. €, der insbesondere auf die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten und Dividendenzahlungen zurückzuführen war. Trotz der Investitionen in Beteiligungen lag die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile am Ende des Geschäftsjahres 2011 mit 17,0 (18,6) Mrd. € weiterhin auf einem hohen Niveau.

Finanzielle Situation im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mio. €	2011	2010
Brutto-Cash-flow	13.733	11.110
Veränderung Working Capital	1.326	1.477
Cash-flow laufendes Geschäft	15.060	12.587
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-15.544	-9.009
Netto-Cash-flow	-484	3.578

Der Brutto-Cash-flow des Bereichs Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lag im Wesentlichen ergebnisbedingt mit 13,7 Mrd. € um 23,6 % über dem Vorjahreswert. Im Working Capital kam es trotz des Volumenanstiegs zu einer Mittelfreisetzung in Höhe von 1,3 (1,5) Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich infolgedessen um 2,5 Mrd. € auf 15,1 Mrd. €. Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft belief sich auf 15,5 (9,0) Mrd. € und beinhaltet den Mittelabfluss für den Erwerb der Porsche Holding Salzburg, die Beteiligung an der SGL Carbon SE und die Aufstockung des Anteils an der MAN SE. Gegenüber Vor-

jahr sind die Sachinvestitionen um 37,6 % gestiegen, während die aktivierten Entwicklungskosten auf dem Vorjahresniveau lagen. Selbst nach gestiegenen Beteiligungs- und Sachinvestitionen war der Netto-Cash-flow mit -0,5 Mrd. € nur leicht negativ.

Finanzielle Situation im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering

Mio. €	2011	2010
Brutto-Cash-flow	1.648	1.245
Veränderung Working Capital	401	99
Cash-flow laufendes Geschäft	2.049	1.344
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-454	-86
Netto-Cash-flow	1.596	1.257

Im Bereich Lkw und Busse, Power Engineering lag der Brutto-Cash-flow bei 1,6 (1,2) Mrd. €. Im Working Capital kam es zu einer Mittelfreisetzung von 401 (99) Mio. €, der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich auf 2,0 (1,3) Mrd. €. Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft, im Wesentlichen Investitionen in Sachanlagen, betrug 454 (86) Mio. €. Der Netto-Cash-flow verbesserte sich um 0,3 Mrd. € auf 1,6 Mrd. €.

FINANZIELLE SITUATION IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Im Geschäftsjahr 2011 lag der Brutto-Cash-flow des Finanzdienstleistungsbereichs mit 3,5 Mrd. € ergebnisbedingt um 9,0 % über dem Vorjahreswert. Die Mittelbindung im Working Capital erhöhte sich aufgrund der gestiegenen Geschäftstätigkeit, der daraus resultierenden höheren Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie der Veränderung des Bestandes an Vermietvermögen auf 12,1 (5,7) Mrd. €. Mit 4,0 Mio. € war die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts niedriger als im Vorjahr. Zur Finanzierung des gestiegenen Geschäftsvolumens wurden – unter anderem durch die Begebung von Anleihen – Mittel in Höhe von 12,6 (2,3) Mrd. € zugeführt. Die Brutto-Liquidität des Finanzdienstleistungsbereichs war mit 7,0 Mrd. € um 3,8 Mrd. € höher als im Vorjahr. Der Anstieg des Kreditstands auf 88,8 (71,2) Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus der Ausweitung der Geschäftstätigkeit sowie aus der Einbeziehung der Finanzdienstleistungsaktivitäten von Porsche Holding Salzburg und MAN. Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Finanzdienstleistungsbereichs belief sich am Ende des Geschäftsjahres auf -81,8 (-68,0) Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns übertraf am 31. Dezember 2011 mit 253,6 Mrd. € den Vergleichswert des Vorjahres um 27,2%. Hierzu trugen der Konzernbereich Automobile durch sein originäres Wachstum sowie

der Erwerb der Porsche Holding Salzburg und die Vollkonsolidierung von MAN maßgeblich bei. Auf Seite 181 ist die Struktur der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011 grafisch dargestellt. Die Eigenkapitalquote des Volkswagen Konzerns erhöhte sich leicht auf 25,0 (24,4) %.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	147.986	113.457	86.278	62.133	61.708	51.325
Immaterielle Vermögenswerte	21.992	13.104	21.861	13.023	131	82
Sachanlagen	31.916	25.847	31.454	25.440	462	407
Vermietete Vermögenswerte	16.626	11.812	3.278	384	13.348	11.428
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	42.450	35.817	-600	-22	43.050	35.840
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte ²	35.002	26.877	30.286	23.309	4.717	3.568
Kurzfristige Vermögenswerte	105.640	85.936	59.755	49.394	45.885	36.541
Vorräte	27.551	17.631	25.378	16.393	2.173	1.238
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33.754	30.164	-816	-238	34.570	30.403
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	19.897	13.970	15.494	10.446	4.404	3.524
Wertpapiere	6.146	5.501	5.235	5.375	911	126
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.291	18.670	14.464	17.419	3.827	1.251
Bilanzsumme	253.626	199.393	146.033	111.527	107.593	87.866
Passiva						
Eigenkapital	63.354	48.712	52.488	39.546	10.865	9.166
Eigenkapital vor Minderheiten	57.539	45.978	46.891	37.048	10.647	8.930
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	5.815	2.734	5.597	2.498	218	236
Langfristige Schulden	89.216	73.781	49.074	42.364	40.142	31.417
Finanzschulden	44.443	37.159	7.663	8.989	36.780	28.170
Rückstellungen für Pensionen	16.787	15.432	16.592	15.265	194	167
Sonstige Schulden ³	27.986	21.190	24.819	18.110	3.167	3.080
Kurzfristige Schulden	101.057	76.900	44.471	29.617	56.586	47.283
Finanzschulden	49.090	39.852	-2.979	-3.143	52.069	42.996
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.325	12.544	15.245	11.628	1.081	916
Sonstige Schulden	35.642	24.504	32.205	21.132	3.436	3.372
Bilanzsumme	253.626	199.393	146.033	111.527	107.593	87.866

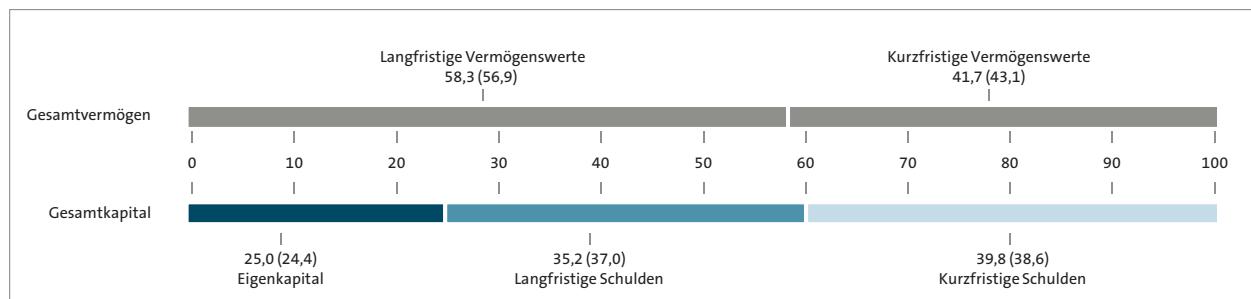
1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

2 Inklusive At Equity bewerteter Anteile und latenter Steuern.

3 Inklusive latenter Steuern.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2011

in Prozent



BILANZSTRUKTUR IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Die Konsolidierung des automobilen Handelsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg wirkte sich vor allem auf den Vorratsbestand und auf das Fremdkapital erhöhend aus. Als Folge der Konsolidierung der Teilkonzerne MAN Nutzfahrzeuge und Power Engineering erhöhten sich die Langfristigen Vermögenswerte, insbesondere die Immateriellen Vermögenswerte, sowie das Eigenkapital und die Schulden. Eine Allokation des Kaufpreises für die übernommenen Vermögenswerte und Schulden ist zum Stichtag dieses Abschlusses noch vorläufig.

Die Langfristigen Vermögenswerte des Automobilbereichs lagen am Jahresende 2011 um 38,9% über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Zugang von MAN und der stichtagsbezogenen Neubewertung der Optionen bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und den Investitionen in neue Produkte. Die Kurzfristigen Vermögenswerte waren um 21,0% höher als am 31. Dezember 2010. Die Erstkonsolidierungen sowie die Steigerung des Geschäftsvolumens führten hier zu einem Anstieg der Vorräte und Forderungen. Bedingt durch den Erwerb der Porsche Holding Salzburg und der Anteilserhöhung an der MAN SE lag der Zahlungsmittelbestand mit 14,5 (17,4) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahrs.

Ende 2011 übertraf das Eigenkapital vor Anteilen von Minderheitsgesellschaftern des Konzernbereichs Automobile mit 46,9 Mrd. € den Vorjahreswert um 26,6 %. Den Auswirkungen einer guten Ergebnisentwicklung standen gegenläufige Effekte aus der Dividendenzahlung, direkt im Eigenkapital verrechneten Bewertungsergebnissen aus der Fair Value Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten und höhere versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung der Pensionsrückstellungen gegenüber. Mit 52,5 Mrd. € übertraf das Eigenkapital inklusive der Anteile von Minderheitsgesellschaftern, die im Wesentlichen auf die Minderheitsgesellschafter an Scania und MAN entfielen, den Vergleichswert des Vorjahrestichtags um 12,9 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote lag mit 35,9 (35,5)% leicht über dem Wert des Vorjahrs. Die

Lang- und Kurzfristigen Schulden stiegen um 15,8 % beziehungsweise 50,2 %. Dies resultierte vor allem aus den Erstkonsolidierungen sowie dem gestiegenen Geschäftsvolumen. Die Langfristigen Finanzschulden gingen um 14,8 % zurück. 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 Finanzdienstleistungsbericht gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert für den Berichtszeitraum negativ.

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile war am 31. Dezember 2011 mit 146,0 Mrd. € um 30,9 % höher als Ende Dezember 2010.

Bilanzstruktur im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mio. €	2011	2010
Langfristige Vermögenswerte	60.505	53.264
Kurzfristige Vermögenswerte	45.597	45.762
Bilanzsumme	106.102	99.026
Eigenkapital	32.411	31.604
Langfristige Schulden	41.030	40.427
Kurzfristige Schulden	32.661	26.995

Die Langfristigen Vermögenswerte des Bereichs Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertrafen am Jahresende 2011 mit 60,5 Mrd. € den Vergleichswert des Vorjahres um 13,6 %. Die kurzfristigen Vermögenswerte lagen mit 45,6 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahrs. Die Bilanzsumme belief sich am 31. Dezember 2011 auf 106,1 (99,0) Mrd. €. Das Eigenkapital war mit 32,4 Mrd. € um 2,6 % höher als am 31. Dezember 2010. Die Langfristigen und die Kurzfristigen Schulden stiegen auf 41,0 Mrd. € beziehungsweise 32,7 Mrd. € an. Wesentlichen Einfluss neben dem originären Wachstum hatten der Erwerb der Porsche Holding Salzburg sowie die Bewertung der Put-/Call-Rechte bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH.

**Bilanzstruktur im Bereich Lkw und Busse,
Power Engineering**

Mio. €	2011	2010
Langfristige Vermögenswerte	25.774	8.868
Kurzfristige Vermögenswerte	14.157	3.632
Bilanzsumme	39.931	12.500
Eigenkapital	20.078	7.943
Langfristige Schulden	8.044	1.936
Kurzfristige Schulden	11.810	2.621

Aufgrund der Vollkonsolidierung von MAN lagen die Werte der Bilanzpositionen des Bereichs Lkw und Busse, Power Engineering zum 31. Dezember 2011 deutlich über den Vorjahreswerten. Die Kaufpreisallokationen für die übernommenen Vermögenswerte und Schulden von MAN wirkten sich insbesondere in den Langfristigen Vermögenswerten und dem Eigenkapital aus. Die Bilanzsumme betrug 39,9 (12,5) Mrd. €. Das Eigenkapital (20,1 Mrd. €) stieg um 12,1 Mrd. € an. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns entfallen im Wesentlichen auf den Bereich Lkw und Busse, Power Engineering.

BILANZSTRUKTUR IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Aufgrund der Konsolidierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg sowie von MAN nahmen im Konzernbereich Finanzdienstleistungen insbesondere die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie die kurzfristigen Finanzschulden zu.

Die Bilanzsumme des Finanzdienstleistungsbereichs war am Ende des Berichtsjahres mit 107,6 Mrd. € um 19,7 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor. Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen um 20,2%; Gründe hierfür waren insbesondere die Geschäftsausweitung und die Einbeziehung von Porsche Holding Salzburg und MAN, die vor allem die Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten. Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 25,6% zu; die darin enthaltenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich volumenbedingt sowie aufgrund der Erstkonsolidierungen. Die Zahlungsmittel erhöhten sich auf 3,8 (1,3) Mrd. €. Rund 42% der Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns entfielen am Bilanzstichtag auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen betrug am Bilanzstichtag 10,9 (9,2) Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Ergebnissituation und Kapitalerhöhungen durch die Volkswagen AG. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 10,1 (10,4)%. Aufgrund der Erstkonsolidierung der Porsche Holding Salzburg und der Finanzierung des gestiegenen Geschäftsvolumens nahmen die Langfristigen Schulden um 27,8% zu. Die Kurzfristigen Schulden lagen vor allem aufgrund der Geschäftsausweitung und den Erstkonsolidierungen um 19,7% über dem Vergleichswert 2010. Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich auf 22,2 (18,9) Mrd. €, davon entfielen 21,4 Mrd. € auf die Volkswagen Bank direct. Das Verhältnis von Kreditstand zu Eigenkapital (debt-to-equity ratio) lag unverändert bei 8:1.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

%	2011	2010	2009	2008	2007
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	17,6	16,9	12,9	15,1	15,0
Personalaufwandsquote	15,0	15,0	15,2	13,9	13,4
Umsatzrendite vor Steuern	11,9	7,1	1,2	5,8	6,0
Umsatzrendite nach Steuern	9,9	5,7	0,9	4,1	3,8
Eigenkapitalquote	25,0	24,4	21,1	22,3	22,0
Dynamischer Verschuldungsgrad ¹ (in Jahren)	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3
Konzernbereich Automobile²					
Absatzveränderung ³	+ 14,9	+ 15,4	+ 0,6	+ 1,3	+ 8,2
Umsatzveränderung	+ 26,0	+ 21,2	- 9,3	+ 3,9	+ 2,9
Operatives Ergebnis in % der Umsatzerlöse	7,0	5,5	1,4	5,3	5,3
EBITDA (in Mio. €) ⁴	17.815	13.940	8.005	12.108	12.623
Kapitalrendite nach Steuern ⁵	17,7	13,5	3,8	10,9	9,5
Cash-flow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse ⁶	12,0	12,3	13,8	8,6	13,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse ⁶	11,3	8,1	11,0	11,2	6,6
Sachinvestitionen in % der Umsatzerlöse	5,6	5,0	6,2	6,6	4,6
Anlagenintensität ⁷	21,5	22,8	24,9	26,2	25,0
Umlaufintensität ⁸	17,4	14,7	13,8	19,2	17,4
Umschlagshäufigkeit der Vorräte	6,9	7,4	6,0	6,3	7,4
Eigenkapitalquote	35,9	35,5	30,2	32,6	32,3
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	22,5	9,2	1,6	15,4	6,3
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁹	14,0	12,9	7,9	12,1	16,1
Eigenkapitalquote	10,1	10,4	10,2	10,6	10,4

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 und 2007 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. Im Geschäftsjahr 2011 setzte der Volkswagen Konzern seinen profitablen Wachstumskurs erfolgreich fort und erreichte neue Rekordwerte bei Umsatzerlösen und Ergebnis. Neben der Volumensteigerung sind unsere konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin sowie die stetige Optimierung unserer Prozesse für diesen Erfolg verantwortlich.

Wesentlichen Einfluss auf die Finanzlage des Volkswagen Konzerns hatten im Berichtsjahr der Erwerb der Porsche Holding Salzburg und die Aufstockung des Anteils an der MAN SE. Selbst nach dem damit verbundenen Mittelabfluss hat der Konzernbereich Automobile weiterhin eine solide Liquiditätsposition, die uns vor dem Hintergrund der geplanten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche 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 110 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 2011 war der Wertzuwachs des Volkswagen Konzerns um 44,9 % höher als ein Jahr zuvor. Die Wertschöpfung je Mitarbeiter belief sich im Berichtsjahr auf 120,5 Tsd. € (+23,4 %). Die Mitarbeiter, die sich in der passiven Phase der Altersteilzeit befinden, werden nicht in die Ermittlung einbezogen.

WERTSCHÖPFUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNNS

Entstehung in Mio. €	2011	2010
Umsatzerlöse	159.337	126.875
Sonstige Erträge	13.125	10.787
Materialaufwand	-104.648	-79.394
Abschreibungen	-10.346	-10.097
Sonstige Vorleistungen	-9.759	-15.250
Wertschöpfung	47.709	32.922

Verteilung in Mio. €	2011	%	2010	%
an Aktionäre (Dividende)	1.406	2,9	1.034	3,1
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	23.854	50,0	19.027	57,8
an den Staat (Steuern, Abgaben)	4.525	9,5	3.105	9,5
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	3.530	7,4	3.563	10,8
an das Unternehmen (Rücklagen)	14.393	30,2	6.193	18,8
Wertschöpfung	47.709	100,0	32.922	100,0

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

	2011	2010	2009	2008	2007
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	8.361	7.278	6.310	6.272	6.192
im Inland	1.211	1.059	1.288	1.013	1.030
im Ausland	7.150	6.219	5.022	5.259	5.162
Produktion (Automobile)	8.494	7.358	6.055	6.347	6.213
im Inland	2.640	2.115	1.938	2.146	2.086
im Ausland	5.854	5.243	4.117	4.201	4.127
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	454	389	367	357	329
im Inland	196	178	173	178	175
im Ausland	258	210	194	179	154
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	159.337	126.875	105.187	113.808	108.897
Kosten der Umsatzerlöse	131.371	105.431	91.608	96.612	92.603
Bruttoergebnis	27.965	21.444	13.579	17.196	16.294
Vertriebskosten	14.582	12.213	10.537	10.552	9.274
Verwaltungskosten	4.384	3.287	2.739	2.742	2.453
Sonstiges betriebliches Ergebnis	2.271	1.197	1.553	2.431	1.584
Operatives Ergebnis	11.271	7.141	1.855	6.333	6.151
Finanzergebnis	7.655	1.852	-595	275	392
Ergebnis vor Steuern	18.926	8.994	1.261	6.608	6.543
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.126	1.767	349	1.920	2.421
Ergebnis nach Steuern	15.799	7.226	911	4.688	4.122
Materialaufwand	104.648	79.394	67.925	75.954	72.340
Personalaufwand	23.854	19.027	16.027	15.784	14.549
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	147.986	113.457	99.402	91.756	76.841
Kurzfristige Vermögenswerte	105.640	85.936	77.776	76.163	68.516
Gesamtvermögen	253.626	199.393	177.178	167.919	145.357
Eigenkapital	63.354	48.712	37.430	37.388	31.938
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	5.815	2.734	2.149	2.377	63
Langfristige Schulden	89.216	73.781	70.215	65.729	57.351
Kurzfristige Schulden	101.057	76.900	69.534	64.802	56.068
Gesamtkapital	253.626	199.393	177.178	167.919	145.357
Cash-flow laufendes Geschäft*	8.500	11.455	12.741	2.702	9.308
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft*	16.002	9.278	10.428	11.613	7.120
Finanzierungstätigkeit	8.316	-852	5.536	8.123	787

* 2008 und 2007 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 derzeit zu beobachtenden, erhöhten Unsicherheit am Kapitalmarkt von 5,0 % auf 5,5 % 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 2011 wurde ein Beta-Faktor von 1,09 (Vorjahr: 0,99) ermittelt.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2011	2010
Zinssatz für risikofreie Anlagen	2,7	3,0
Marktrisikoprämie MSCI World Index	5,5	5,0
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	0,5	-0,1
(Beta-Faktor Volkswagen)	(1,09)	(0,99)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	8,7	7,9
Fremdkapitalzinssatz	5,2	4,3
Steuervorteil	-1,5	-1,3
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	3,6	3,0
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	7,0	6,3

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 2011 ein effektiver Kapitalkostensatz von 7,0 (6,3) %.

* Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Stewart & Co.

Wertbeitrag und Kapitalrendite im aktuellen Geschäftsjahr

Volkswagen hat zum 1. März 2011 das Vertriebsgeschäft der Porsche Holding Salzburg übernommen. Mit dem Vollzug des Pflichtangebots zum Erwerb von Aktien der MAN SE hielt Volkswagen am 9. November des Berichtsjahres 55,90 % der Stimmrechte und 53,71 % des Grundkapitals des Unternehmens. In der Folge wird MAN seit diesem Zeitpunkt im Konzern vollkonsolidiert. Entsprechend der internen Steuerung und Führung der Marken und Gesellschaften des Konzernbereichs Automobile wurden das Automobilhandelsgeschäft der Porsche Holding Salzburg und die Teilkonzerne MAN Nutzfahrzeuge und MAN Power Engineering 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.

Das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile lag inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der chinesischen Gemeinschaftsunterneh-

men im Geschäftsjahr 2011 bei 9.342 (5.859) Mio. €. Diese signifikante Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf Volumensteigerungen, Mixverbesserungen sowie Produktkostenoptimierungen zurückzuführen.

Das investierte Vermögen ist vor allem aufgrund der Einbeziehung der neuen Gesellschaften auf 52.863 (43.525) Mio. € angestiegen. Multipliziert mit dem gegenüber 2010 höheren Kapitalkostensatz beliefen sich die Kapitalkosten auf 3.700 Mio. €. Infolge des gestiegenen Operativen Ergebnisses nach Steuern ergab sich ein deutlich positiver Wertbeitrag in Höhe von 5.641 (3.117) Mio. €.

Die Kapitalrendite zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Sie hat sich aus den zuvor beschriebenen Gründen im Vergleich zum Vorjahr deutlich auf 17,7 (13,5) % verbessert.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volksag.com/ir unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns“.

WERTBEITRAG KONZERNBEREICH AUTOMOBILE*

Mio. €	2011	2010
Operatives Ergebnis (Ausgangswert)	9.973	6.189
zuzüglich Ergebniseffekte Kaufpreisallokation Scania Vehicles & Services, Automobilhandelsgeschäft der Porsche Holding Salzburg (ab 1. März 2011) sowie MAN Nutzfahrzeuge und MAN Power Engineering (ab 9. November 2011)	757	273
zuzüglich anteiliges Operatives Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	2.616	1.907
Steueraufwand	-4.004	-2.511
Operatives Ergebnis nach Steuern	9.342	5.859
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	52.863	43.525
Kapitalrendite (RoI) in %	17,7	13,5
Kapitalkostensatz in %	7,0	6,3
Kapitalkosten des investierten Vermögens	3.700	2.742
Wertbeitrag	5.641	3.117

* Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Fahrzeugverkäufe erneut gesteigert, Umsatz und Ergebnis legen zu

JAHRESERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Volkswagen AG stiegen im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahreswert um 17,4 % auf 67,2 Mrd. €. Der Anteil der im Ausland erwirtschafteten Umsatzerlöse belief sich auf 62,9 (62,4) %. Die Herstellungskosten waren mit 61,8 Mrd. € um 16,5 % höher als im Jahr 2010. In der Folge verbesserte sich das Bruttoergebnis auf 5,4 Mrd. €.

Die Vertriebs- und Allgemeinen Verwaltungskosten lagen aufgrund der Geschäftsausweitung über dem Vorjahreswert, ihr Anteil am Umsatz konnte jedoch im Vergleich zum Vorjahr auf 8,3 (8,9) % gesenkt werden. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag mit 1,1 (1,0) Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahrs.

Insbesondere höhere Erträge aus Gewinnabführungsverträgen führten dazu, dass das Finanzergebnis um 30,2 % auf 6,2 Mrd. € anstieg.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Volkswagen AG stieg aufgrund des deutlich verbesserten operativen Geschäfts sowie des höheren Finanzergebnisses auf 7,1 (4,9) Mrd. €. Im Außerordentlichen Ergebnis sind die Effekte aus dem Übergang auf die mit dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz in das HGB aufgenommenen Neuregelungen enthalten. Im Geschäftsjahr 2011 ist das der abschließend erfasste Aufwand aus der Höherbewertung der Pensionsrückstellungen. Nach Abzug der Steuern belief sich der Jahresüberschuss des Berichtsjahres auf 3,4 (1,5) Mrd. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2011	2010
Umsatzerlöse	67.178	57.243
Herstellungskosten	61.789	53.059
Bruttoergebnis vom Umsatz	+ 5.389	+ 4.184
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	5.567	5.090
Sonstiges betriebliches Ergebnis	+ 1.082	+ 1.043
Finanzergebnis*	+ 6.239	+ 4.791
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 7.143	+ 4.928
Außerordentliches Ergebnis	- 1.095	- 1.789
Steuern	2.630	1.589
Jahresüberschuss	3.418	1.550
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	6	130
Einstellung in Gewinnrücklagen	1.708	640
Bilanzgewinn	1.715	1.039

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2011	2010
Anlagevermögen	52.543	42.077
Vorräte	3.799	3.230
Forderungen	13.919	14.098
Flüssige Mittel	5.405	7.817
Bilanzsumme	75.666	67.223
Eigenkapital	19.459	17.072
Sonderposten mit Rücklageanteil	53	59
Langfristiges Fremdkapital	10.172	11.861
Mittelfristiges Fremdkapital	19.250	13.474
Kurzfristiges Fremdkapital	26.732	24.757

* Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

VERMÖENS- UND FINANZLAGE

Am Ende des Geschäftsjahres 2011 belief sich die Bilanzsumme auf 75,7 Mrd. € und übertraf damit den Wert des Vorjahrestichtags um 8,4 Mrd. €. Die Investitionen in Sachanlagen (inklusive Immaterieller Vermögensgegenstände) lagen mit 2,0 Mrd. € um 0,8 Mrd. € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der notwendigen Erhöhung der Produkt- und Aggregatekapazitäten. Die Finanzinvestitionen von 10,1 (10,9) Mrd. € enthalten den Erwerb von Anteilen an der MAN SE und den indirekten Erwerb des operativen Vertriebsgeschäfts der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg. Am 31. Dezember 2011 belief sich der Wert des Anlagevermögens auf 52,5 Mrd. €; das waren 24,9 % mehr als ein Jahr zuvor.

Mit 23,1 Mrd. € lag das Umlaufvermögen vor allem aufgrund des Rückgangs der Flüssigen Mittel am Bilanzstichtag unter dem Niveau des Vorjahrs.

Am 31. Dezember 2011 war das Eigenkapital in Höhe von 19,5 Mrd. € aufgrund des mehr als doppelt so hohen Jahresüberschusses um 14,0 % höher als Ende 2010.

Die Eigenkapitalquote lag mit 25,7 (25,4) % auf dem Niveau des Vorjahrs. Die Rückstellungen nahmen um 16,0 % auf 28,8 Mrd. € zu. Gründe für diesen Anstieg waren neben den gestiegenen Steuerrückstellungen hauptsächlich höhere Beträge für Kosten der Belegschaft und Rückstellungen aus der imparitätischen Bewertung unserer Rohstoffpreissicherungsgeschäfte. Die Verbindlichkeiten erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund höherer Verbindlichkeiten

gegenüber verbundenen Unternehmen um 8,2 % auf 27,3 Mrd. €. Entsprechend stieg der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals auf 20,8 (19,8) 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 1.708 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von insgesamt 1,4 Mrd. €, das bedeutet 3,00 € je Stammaktie und 3,06 € je Vorzugsaktie, auszuschütten sowie weitere 0,3 Mrd. € in die Anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2011
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.191 Mio. €)	1.405.906.351,68
davon auf: Stammaktien	885.269.451,00
Vorzugsaktien	520.636.900,68
Einstellung in die Anderen Gewinnrücklagen	300.000.000,00
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	9.563.616,22
Bilanzgewinn	1.715.469.967,90

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2011	%	2010	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	5.960	73,1	4.790	69,5
Soziale Abgaben	1.022	12,5	969	14,1
Bezahlte Ausfallzeiten	774	9,5	749	10,9
Altersversorgung	401	4,9	385	5,6
Gesamtaufwand	8.156	100,0	6.892	100,0

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Geschäftsjahr 2011 setzte die Volkswagen AG insgesamt 2.661.327 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab; das waren 15,2% mehr als im Vorjahr. Im Ausland wurden 69,9 (69,2)% der Fahrzeuge abgesetzt.

PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Emden, Hannover und Wolfsburg insgesamt 1.215.058 Fahrzeuge und übertraf damit die Produktionszahl des Vorjahrs um 10,4%. Die durchschnittliche Tagesproduktion der Volkswagen AG lag mit 5.112 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahrs.

MITARBEITERZAHL

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2011 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 97.691 Personen beschäftigt. Darin enthalten waren 4.667 Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 2.446 Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Belegschaft um 3,1 %.

Die weiblichen Arbeitnehmer machten einen Anteil von 14,8 % an der Gesamtbelegschaft aus. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 3.159 Personen (3,2%). Der Anteil der ausländischen Mitarbeiter betrug 5,8 %. Die Quote der Mitarbeiter im gewerblichen Bereich mit einer abgeschlossenen, für Volkswagen relevanten Ausbildung betrug 83,6 %. Einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss hatten 15,1 % der Beschäftigten. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Berichtsjahr bei 42,3 Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2011 beliefen sich die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB auf 3,2 (3,1) Mrd. €. Am 31. Dezember 2011 waren in diesem Bereich 10.106 Personen beschäftigt.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen an den sechs inländischen Standorten der Volkswagen AG belief sich im Geschäftsjahr 2011 auf 24,5 (20,7) Mrd. €; der Anteil der inländischen Lieferanten betrug 69,9 (70,7) %. Auf Produktionsmaterial entfielen 20,8 Mrd. € des gesamten Beschaffungsvolumens, auf Investitionsgüter und Dienstleistungen entfielen 3,8 Mrd. €.

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. Die Schwerpunkte lagen im Jahr 2011 in den Bereichen des Gewässerschutzes, des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung.

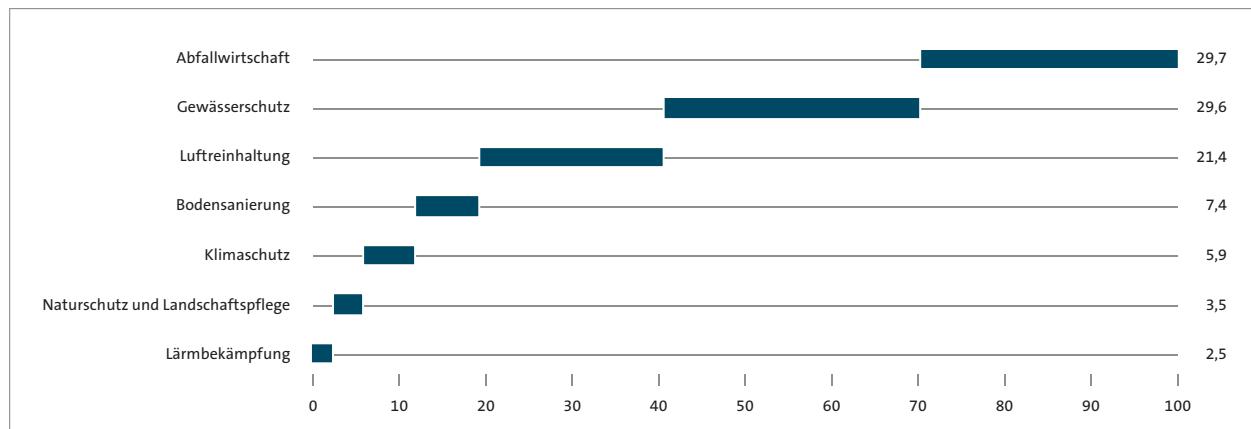
Die Betriebskosten beziehen sich ausschließlich auf produktionsbezogene Umweltschutzmaßnahmen, die die Umwelt vor schädigenden Einflüssen schützen, indem sie Emissionen des Unternehmens vermeiden, verringern oder beseitigen beziehungsweise Ressourcen schonen. Das sind sowohl Ausgaben für den Betrieb von Anlagen, die dem Schutz der Umwelt dienen als auch Ausgaben für nicht anlagenbezogene Maßnahmen.

AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mio. €	2011	2010	2009	2008	2007
Investitionen	18	12	10	8	20
Betriebskosten	200	197	180	185	177

BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2011

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 220 bis 228 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 227 bis 228 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.“

Wertsteigernde Faktoren

Innovative, faszinierende Fahrzeuge – entwickelt und gefertigt von einer Spitzenmannschaft

Unsere fachkundigen und motivierten Mitarbeiter stellen mit großem Engagement und in höchster Qualität Automobile her, die weltweit unsere Kunden begeistern. Der verantwortungsvolle und schonende Umgang mit der Umwelt spielt bereits während der Entwicklung eine wichtige Rolle.

Im Kapitel Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben wir bereits die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns beschrieben. Neben diesen zeugen allerdings auch die nicht finanziellen Leistungsindikatoren davon, 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, aber auch der Umgang der Unternehmensleitung mit den Mitarbeitern, unser Beitrag zum Umweltschutz und die gesellschaftliche Verantwortung, die wir übernehmen. In diesem Kapitel erläutern wir, wie die jeweiligen Bereiche dazu beitragen, den Unternehmenswert von Volkswagen nachhaltig zu erhöhen.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Auch im Geschäftsjahr 2011 konzentrierten sich die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Konzerns darauf, die Produktpalette zu erweitern und die Konzernprodukte im Hinblick auf ihre Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit zu verbessern.

Eine Aufgabe der Forschung und Entwicklung bestand darin, die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios voranzutreiben. Die im Jahr 2010 geschaffene Konzernfunktion, die alle Aktivitäten rund um die Elektromobilität bei Volkswagen koordiniert und steuert, hat ihre Arbeit im Jahr 2011 intensiviert. Sie verfolgt das Ziel, für alle Konzernmarken größtmögliche Synergien auf dem Gebiet der Elektromobilität zu erreichen.

Obwohl die öffentliche Diskussion zu den Themen Klimawandel und kontinuierlich knapper werdende fossile Energieträger zuletzt etwas in den Hintergrund gerückt ist, hat Volkswagen bei der Erweiterung seiner Modellpalette unverändert die Reduktion der CO₂-Emissionswerte im Blick. Unsere Erfolge der vergangenen Jahre auf diesem Gebiet sind beachtlich. Im Vergleich zum Geschäfts-

jahr 2007 ist es uns gelungen, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß unserer Flotte um 27 g CO₂/km zu senken; das entspricht einem Rückgang um mehr als 16 %. Aktuell bietet der Volkswagen Konzern 281 Modellvarianten an, die weniger als 130 g CO₂/km emittieren. 151 Modellvarianten liegen unter 120 g CO₂/km. Mit 26 Modellvarianten unterschreiten wir bereits die Schwelle von 100 g CO₂/km.

Innovative Produkte für die automobile Zukunft

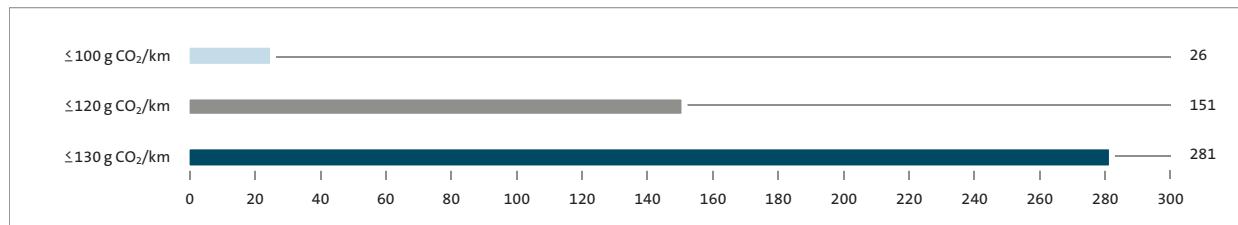
Im Berichtsjahr erhielt die Marke Audi den „Best Innovator Award“, einen vom Magazin WirtschaftsWoche und der Unternehmensberatung A.T. Kearney ausgeschriebenen Preis. In der Kategorie Automobil überzeugte die Marke die Jury mit ihrem erfolgreichen und nachhaltigen Innovationsmanagement. Insbesondere wurde die Fähigkeit von Audi gewürdigt, Innovationen über Modelle und Baureihen hinweg erfolgreich zu verknüpfen und in erstaunlicher Geschwindigkeit umzusetzen.

Nachfolgend stellen wir ausgewählte Innovationen vor – Modelle, Aggregate oder Systeme, die im abgelaufenen Geschäftsjahr in den Markt eingeführt wurden.

Im Mittelpunkt der Innovationen der Marke Volkswagen Pkw stand im Jahr 2011 die Präsentation des neuen up!, mit dem das Angebot der Marke um einen Kleinwagen erweitert wurde. Sein vollständig neu entwickelter 1,0 l Dreizylinder-Motor bietet in kompakter Bauweise Fahrspaß in zwei Leistungsstufen und erfüllt bereits die neue Euro-5-Abgasnorm. Im Zusammenspiel mit der BlueMotion Technology wird ein CO₂-Emissionswert von 96 g/km erreicht. Ein weiteres Highlight im up! ist die automatische Notbremsfunktion City-Safety, die bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h Auffahrunfälle im Stadtgebiet verhindern soll. Unterstützt durch einen Lasersensor, der den vorausfahrenden Verkehr erfasst und analysiert, bremst sie das Fahrzeug automatisch bis zum Stillstand ab, sofern die Verkehrssituation dies erfordert und der Fahrer selbst

CO₂-EMISSIONEN – STATUS QUO

Anzahl Fahrzeuge



nicht entsprechend reagiert. Im Innenraum kombiniert das System maps + more die typischen Autoradiofunktionen mit der Vielseitigkeit eines portablen Navigationssystems. Es ist abnehmbar und bietet dem Fahrer zusätzlich zu den klassischen Infotainment-Funktionen weitere Anwendungen wie die Bluetooth-Telefonie, die Anzeige von optischen Warnsignalen des Parkpiloten und den Verbrauchsmonitor.

Das neue Golf Cabriolet verfügt erstmals über einen automatisch ausfahrenden Überschlagschutz, sodass auf den Überrollbügel verzichtet werden konnte. Das Stoffverdeck öffnet sich vollautomatisch in etwas mehr als neun Sekunden, bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h auch während der Fahrt.

Der überarbeitete Tiguan kam 2011 mit einer Vielzahl von Fahrerassistenzsystemen auf den Markt. Neben den kamerabasierten Fernlichtsystemen Light Assist und Dynamic Light Assist verfügt der SUV über eine Müdigkeitserkennung, die kontinuierlich das Fahrverhalten analysiert und den Fahrer bei erkannter Müdigkeit warnt. Darüber hinaus ist der Tiguan mit dem Parklenkassistenten der neuesten Generation ausgestattet, der sowohl das Einparken in Längs- als auch in Querparklücken übernehmen kann. Weitere Unterstützung beim manuellen Parken oder Rangieren bietet das optische Parksystem 360° OPS. Im Vergleich zum Vorgängersystem wird nun, zusätzlich zum Front- und Heckbereich, auch vor Objekten im Flankenbereich gewarnt.

Mit dem Q3, einem Premium-SUV im Format der Kompaktklasse, hat die Marke Audi im Jahr 2011 ein neues Marktsegment betreten. Der sportliche, an ein Coupé erinnernde Premium SUV wiegt in der Basisversion nur 1.445 kg und verfügt neben einer reichhaltigen Serienausstattung über eine Palette von Fahrerassistenzsystemen, die in dieser Fahrzeugklasse beispiellos ist: Der Parkassistent mit Umgebungsanzeige und Rückfahrkamera unterstützt den Fahrer in vielerlei Hinsicht. Das Auto wählt die Parklücke aus und lenkt und bremst das Fahrzeug

innerhalb der Systemgrenzen hinein. Der Fahrer muss den Parkvorgang nur noch überwachen. Der Audi side assist erleichtert den Spurwechsel per Radar, der Audi active lane assist hilft beim Halten der Spur, und die Tempolimitanzeige stellt vom Fahrzeug erkannte, wichtige Verkehrszeichen dar.

Der Audi A6 der siebten Generation setzt 2011 mit seinem breiten Portfolio an Innovationen und seiner leichten Karosserie einmal mehr Maßstäbe. Die Karosserie bringt dank eines intelligenten Mischbaukonzepts aus Aluminium und Hightech-Stahl etwa 30 kg weniger auf die Waage als das Vorgängermodell. Optional liefert Audi ein sogenanntes Head-up-Display, das wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe projiziert. Über ein UMTS-Modul verbindet sich der A6 mit dem Internet und stellt beispielsweise Bilder, derzeit aus dem Dienst Google Earth, in der Navigation dar. Weitere innovative Online-Dienste wie Google Street View und Verkehrsinformationen online kann der Kunde ebenfalls optional im Fahrzeug nutzen.

Mit dem Citigo, einem Schwesternmodell des Volkswagen up!, hat die Marke ŠKODA 2011 ihre Produktoffensive auf das Kleinwagensegment ausgeweitet. Das Fahrzeug, dessen Front im markentypischen Design gestaltet ist, verfügt neben dem neuen Bremsassistenten City Safe Drive über viele pfiffige „simply clever“ Details. Quer über alle Modellreihen wurden zudem die verfügbaren Infotainmentsysteme aufgewertet.

SEAT stieß im Berichtsjahr mit dem Mii, ebenfalls ein Schwesternmodell des up!, in das Segment der Kleinwagen vor. Die Optik des Fahrzeugs entspricht der sportlichen Design-DNA der spanischen Marke. Das Modell verfügt unter anderem über das Emergency Brake System und das herausnehmbare SEAT Portable System, das Navigationsfunktionen mit weiteren Anwendungen wie Infotainment intelligent verbindet. Außerdem hat die LED-Technologie Einzug in die Beleuchtungssysteme vieler Modelle der Marke gehalten.

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte im Jahr 2011 die Premiere des neuen Multivan BlueMotion. Mit einem Verbrauch von 6,4 l Diesel auf 100 km und einer CO₂-Emission von 169 g/km erreicht der Van für diese Klasse bisher unvorstellbar niedrige Werte – dank eines effizienten und drehmomentstarken Common-Rail-Vierzylinder-Motors in Verbindung mit einem Start-Stopp-System, Rekuperation, besonders rollwiderstandsarmen Reifen und speziellen aerodynamischen Maßnahmen.

Scania feierte im Jahr 2011 die Weltpremiere der neuen Euro-6-Motoren generation. Diese Motoren zeichnen sich durch eine Fülle von innovativen technischen Lösungen und deutlich reduzierten Emissionswerten aus.

Die Marke MAN hat im Geschäftsjahr 2011 ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich der Hybridtechnologie in einem neu geschaffenen Kompetenzzentrum gebündelt. Es bildet künftig die Schnittstelle zu Kooperationspartnern, Lieferanten und weiteren Know-how-Trägern, etwa Hochschulen, und konzentriert sich auf den Technologieeinsatz in unterschiedlichen Produktsegmenten – von der Forschung bis zur Serienentwicklung.

Studien und Konzeptfahrzeuge stoßen auf großes Interesse

In diesem Abschnitt beschreiben wir die wichtigsten Konzeptfahrzeuge und Studien, die wir im Jahr 2011 neben den zahlreichen Serienfahrzeugen vorgestellt haben.

Im Rahmen der Präsentation des neuen up! zeigte die Marke Volkswagen Pkw mit sechs Studien verschiedene Facetten des Modells. Darunter waren der robuste cross up!, der sportliche GT up!, der erdgasbetriebene eco up! – mit einem Emissionswert von nur 79 g CO₂/km – und der rein elektrisch angetriebene e-up!, der im Jahr 2013 als up! Blue-e-Motion in Serie gehen wird.

Mit der seriennahen Studie XL1 hat die Marke die dritte Evolutionsstufe ihrer Strategie des 1-Liter-Autos vorgestellt und damit den Anspruch des Konzerns unterstrichen, bis zum Jahr 2018 auch ökologisch die Führungsrolle in der Automobilbranche zu übernehmen. Die perfekte Aerodynamik der Leichtbau-Karosserie und das Plug-in-Hybrid system sorgen dafür, dass der XL1 nur 24 g CO₂/km emittiert. Der Verbrauch von 0,9 l Kraftstoff (kombiniert) auf 100 km macht ihn zum weltweit sparsamsten Hybridfahrzeug.

Das Konzept Nils ist die Vision eines Pendlerfahrzeugs für den urbanen Bereich. Das einsitzige Elektromobil im futuristischen Design verfügt über Flügeltüren sowie freistehende Räder und bringt nur 460 kg auf die Waage. Gepaart mit einem Space-Frame aus Aluminium ermöglichen die 5,3 kW Lithium-Ionen-Akkus eine Reichweite von 65 km – ideal für täglich zurückzulegende Kurzstrecken.

Eine weitere Konzeptstudie auf Basis der Elektromobilität widmete sich dem urbanen Lieferverkehr. Der eT! überzeugt durch ein ergonomisches Türöffnungs- und Zugangssystem. Sein Raumnutzungskonzept ist an den Ansprüchen des Stadtlieferverkehrs ausgerichtet – und perfekt für die Logistik der Zustellung. Er hat zudem einen besonders kleinen Wendekreis und bietet die automatischen Fahrfunktionen „follow me“ und „come to me“ für geringe Geschwindigkeiten. Dabei folgt das Fahrzeug autonom dem zu Fuß gehenden Fahrzeugführer beziehungsweise kann dieser das Fahrzeug über ein Signal zu sich rufen, wenn er sich in einem Abstand von bis zu 25 m von seinem eT! aufhält.

Die Marke Audi zeigte im Berichtsjahr mit der für Ballungsräume ausgelegten Technikstudie A2 concept ein Premiumfahrzeug mit großzügigem Platzangebot, das einen Ausblick auf das elektrische Fahren in den Megacities der Zukunft gibt. Der 85 kW (116 PS) starke Elektromotor beschleunigt den A2 concept in nur 9,3 Sekunden auf 100 km/h, die Lithium-Ionen-Batterie lässt eine Reichweite von bis zu 200 km zu.

Einen Schritt weiter geht Audi mit den Fahrzeugkonzepten Audi urban concept und Audi urban concept Spyder. Die elektrisch betriebenen Zweisitzer mit Carbon-Karosserie und freigestellten Rädern repräsentieren den emotionalen Einstieg in die Elektromobilität.

Das Forschungsprojekt Audi Urban Mobility, das auf einem Audi TTS als Technikträger basiert, demonstriert, wie ein Auto ohne Fahrer sichere Fahrmanöver ausführen und somit automatisiert fahren kann. Das Fahrzeug entstand in Zusammenarbeit mit der Stanford University im Volkswagen Group Automotive Innovation Laboratory im US-Bundesstaat Kalifornien.

ŠKODA gab mit der seriennahen Studie MissionL einen Ausblick auf die sechste Baureihe der tschechischen Marke.

Die Marke SEAT unterstrich mit den Studien IB^x und IB^L das Erscheinungsbild zukünftiger SEAT Modelle. Die Fahrzeuge – Kombinationen aus SUV beziehungsweise Limousine und Sportcoupé – zeichnen sich durch ein klares und pures Design aus.

Im Geschäftsjahr 2011 erprobte die Deutsche Post DHL den Caddy Blue-e-Motion von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Der elektrisch angetriebene Stadtlieferwagen erwies sich im Stop-and-go-Verkehr für den gewerblichen Flottenbetrieb als sehr geeignet. Der Test fand im Rahmen des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderten Projekts „Erprobung nutzfahrzeugspezifischer E-Mobilität (EmiL)“ statt.

Im Lkw-Fernverkehr liegt das größte CO₂-Einsparpotenzial in einer verbesserten Aerodynamik. Mit dem Concept S hat MAN eine Lkw-Studie vorgestellt, die dank stromlinienförmigem Design Kraftstoff- und CO₂-Einsparungen von rund 25 % erreicht. Voraussetzung für eine Realisierung wären jedoch Änderungen einiger Zulassungsbedingungen innerhalb der EU.

Synergien steigern die Effizienz

Den einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns stehen bei neuen Fahrzeugprojekten sogenannte Modulbaukästen zur Verfügung. Sie gewährleisten, dass Synergieeffekte sowohl zwischen Modellen einer Baureihe als auch bau- reihen- und markenübergreifend optimal genutzt und gesteigert werden. Damit können neue Fahrzeuge für bereits bestehende und noch zu erschließende Märkte effizienter konzipiert werden.

Bei Audi laufen bereits Fahrzeuge vom Band, die auf dem Modularen Längsbaukasten (MLB) basieren. Sie alle haben einen Motor, der längs zur Fahrtrichtung eingebaut ist. Mit der Evolutionsstufe MLB evo wird der Baukasten künftig erweitert. Die nächsten wichtigen Schritte in der Weiterentwicklung der markenübergreifenden Plattform- und Modulstrategie geht der Konzern mit dem Modularen Querbaukasten (MQB) und dem Modularen Standardbaukasten (MSB). Mit dem MQB lassen sich Fahrzeuge konzipieren, deren Architektur die Anordnung des Motors quer zur Fahrtrichtung vorsieht. Er ermöglicht uns, Fahrzeuge mit unterschiedlichen Längen, Breiten und Radständen zu produzieren, und erfüllt die steigenden Ansprüche der Kunden hinsichtlich Vielfalt des Modellangebots, Ausstattung und Design. Dabei reduziert der MQB die Komplexität, die anfallenden Kosten und den Entwicklungsaufwand. Im September 2011 startete am Audi Standort in Ingolstadt auf Basis des MQB die Produktion einer Vorserie

des neuen Audi A3, der 2012 auf den Markt kommt. Der Baukasten bildet künftig das technische Fundament für weit mehr als 40 Modelle der Marken Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Volkswagen gehört mit dem MQB zu den Finalisten des „Innovationspreis der deutschen Wirtschaft – erster Innovationspreis der Welt“.

Der MSB bildet die Basis für Fahrzeuge, deren Motor in Längsrichtung eingebaut ist und die in der Basisvariante über einen Heckantrieb verfügen.

Der Modulare Infotainment Baukasten (MIB) bietet fahrzeugklassen- und markenübergreifend eine Hardwareplattform, die gemäß der spezifischen Anforderungen bestückt werden kann. Mit einem Minimum an Varianten werden so vielfältige Infotainment-Funktionen und individuelle Designs möglich. Damit ist der MIB ein ebenso effizientes Instrument in der Fahrzeugkonzeption wie der Modulare Diesel Baukasten (MDB), mit dem eine völlig neue, noch effizientere und dynamischere Generation von Drei- und Vierzylinder-Dieselmotoren eingeführt wird. Diese debütieren 2012 im neuen Audi A3.

Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln

Entwicklungscooperationen mit anderen Fahrzeugherstellern eignen sich besonders gut, um neue Marktsegmente kostengünstig zu erschließen. In einer strategischen Zusammenarbeit können Investitionsausgaben unter den Partnern aufgeteilt und dank der Konzentration von Know-how und Kompetenzen Entwicklungskosten niedrig gehalten werden. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen im Berichtsjahr die bestehenden Kooperationen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der Daimler AG und der Chrysler Group weitergeführt.

Auch die Zusammenarbeit mit zahlreichen kompetenten Batterieherstellern haben wir 2011 fortgesetzt beziehungsweise intensiviert. Damit unterstützen wir die Entwicklung von Hochvolt-Batteriesystemen für Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge. Im Jahr 2010 hat Volkswagen zusammen mit dem Partner VARTA Microbattery GmbH in Ellwangen die VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG gegründet. Sie verfolgt das Ziel, automobiltaugliche Batteriezellen sowie die dazugehörige Fertigungstechnologie zu erforschen und zu entwickeln. Zudem bauen wir unter Einbindung zahlreicher Hochschulen, wie des Instituts für Physikalische Chemie der Universität Münster, unsere Kompetenzen auf dem Gebiet der Elektrotraktion stetig aus.

Einbindung von externem F&E-Know-how

Neben den konzerneigenen Entwicklungskapazitäten nutzt der Volkswagen Konzern im Entwicklungsprozess auch das Know-how seiner Lieferanten und Entwicklungsdienstleister, um so seine Modelloffensive in den kommenden Jahren konsequent fortsetzen zu können. Weil interne und externe Kapazitäten hierbei frühzeitig und eng zusammenwirken, können wir Projekte in der gewünschten Qualität und innerhalb verkürzter Entwicklungszeiten erfolgreich abschließen. Zentrale Aspekte bei der Einbindung externen Know-hows sind kreative Prozesse und der verstärkte Einsatz virtueller Techniken.

Um den Herausforderungen der kommenden Megatrends gewachsen zu sein, spielt der Aufbau der entsprechenden Kernkompetenzen eine große Rolle.

Das Know-how späterer Serienlieferanten nutzen wir bereits in der Entwicklungsphase von Modulen und Komponenten. Externe Kapazitäten einzusetzen ist darüber hinaus bei unterstützenden Dienstleistungen, in nachgeschalteten Prozessen wie der Serienbetreuung sowie bei nicht kundenrelevanten und nachbessernden Tätigkeiten sinnvoll. Volkswagen wird daher den Weg der Zusammenarbeit zum Nutzen für den Konzern und die Lieferanten konsequent fortsetzen und ausbauen.

Zahlreiche Patente von Mitarbeitern eingereicht

Die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns verfügen über eine große Innovationskraft; dies belegen erneut die hohe Zahl und die technologische Qualität der eingereichten Ideen: Im Berichtsjahr meldeten unsere Mitarbeiter 3.182 Patente an, davon 1.418 in Deutschland und 1.764 im Ausland. Innovationen aus den Bereichen Infotainment, Fahrerassistenzsysteme, Elektroantriebstechnik und Stahl-Leichtbau bildeten dabei den Schwerpunkt.

F&E-Kennzahlen

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Automobilbereichs nahmen 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 15,1% zu. Schwerpunkte waren neben neuen Modellen unter anderem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios und Effizienzsteigerung der Motorenpalette. Die Aktivierungsquote betrug 23,1 (26,6) %. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen auf 7,2 (6,9) Mrd. €. Bedingt durch das deutliche Umsatzwachstum ging ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile auf 5,1 (6,1) % zurück.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am Ende des Geschäftsjahres 2011 konzernweit 34.749 Mitarbeiter (+ 26,8 %) tätig; das entspricht einem Anteil an der Gesamtbelegschaft von 6,9 %. Darin enthalten sind auch die Mitarbeiter der At-Equity-konsolidierten Joint-Venture-Gesellschaften in China.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2011	2010	2009	2008	2007
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	7.203	6.257	5.790	5.926	4.923
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.666	1.667	1.947	2.216	1.446
Aktivierungsquote in %	23,1	26,6	33,6	37,4	29,4
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.697	2.276	1.586	1.392	1.843
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	7.234	6.866	5.429	5.102	5.320

BESCHAFFUNG

Neue Herausforderungen für die Beschaffung ergaben sich im Berichtsjahr dadurch, dass sich die Weltwirtschaft weiter erholt und das Absatzvolumen des Volkswagen Konzerns deutlich zunahm. Neben Maßnahmen, die den gestiegenen Rohstoffpreisen entgegenwirkten, stand vor allem die weitere Optimierung des Lieferanten- und Kaufteilemanagements – unter Einhaltung der Nachhaltigkeitsgrundsätze – im Mittelpunkt der Aktivitäten. Weitere Schwerpunkte waren die Erschließung neuer Märkte und die kontinuierliche Optimierung der Prozesse.

Unsere Beschaffungsstrategie

Die Beschaffung hat sich vier Ziele gesetzt, abgeleitet aus der Konzernstrategie 2018: erstens marktkonforme Top-Qualität und Innovationen zu wettbewerbsfähigen Preisen zu bieten; zweitens die Kostenziele zu erreichen und die Wirtschaftlichkeit unserer Produkte über die gesamte Laufzeit zu gewährleisten; drittens das globale Volumenwachstum durch ständige 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 wurden Handlungsfelder zugeordnet. Aktuell sorgen 30 Programme mit genau definierten Maßnahmen und Verantwortlichkeiten für alle Marken und Regionen dafür, dass diese Ziele erreicht werden. Ein jährlicher Soll-Ist-Vergleich zeigt auf, ob die Programme und damit auch unsere Strategie angepasst oder neue Programme konzipiert werden müssen.

Stabile Versorgungssituation bei Kaufteilen und Rohmaterialien

Der steigende Fahrzeugabsatz und zahlreiche Produktanläufe prägten die Versorgungssituation im Jahr 2011. Insbesondere unsere Fahrzeuge aus chinesischer Produktion waren überproportional stark nachgefragt. Gleichzeitig setzte sich der bereits im Jahr 2010 zu beobachtende Trend zu hochwertig ausgestatteten Fahrzeugen fort. Dadurch stieg beziehungsweise veränderte sich der Bedarf bei den Kaufteilen. Der Beschaffung ist es dennoch gelungen, die Versorgung aller Produktions- und Komponentenwerke mit Kaufteilen sicherzustellen.

Aus den Naturkatastrophen in Japan und Thailand ergaben sich für unsere Beschaffung besondere Herausforderungen. Mit Hilfe einer umgehend installierten marken- und geschäftsbereichsübergreifenden „Taskforce“ gelang es in Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten, etwaige negative Effekte auf die Versorgungssituation zu verhindern. Letztlich konnten wir die maximalen Produktionsvolumina gegenüber der ursprünglichen Jahresplanung sogar noch steigern. Dazu trugen vor allem die stetigen Prozessoptimierungen im Bedarfs-, Kapazitäts- und Kaufteilemanagement sowie die kontinuierlich verbesserte, engere Vernetzung mit allen beteiligten Geschäftsbereichen bei.

Die Rohstoffmärkte waren im Berichtsjahr erneut von einer hohen Nachfrage bei zugleich deutlich gestiegenen Preisen für Roh- und Einsatzstoffe geprägt; sie waren zudem stark volatil.

Diese Effekte waren wegen mehrerer Förder- und Exportbeschränkungen – vor allem in Asien – insbesondere bei den Seltenen Erden zu spüren. Weil sich aber auch australische und amerikanische Unternehmen verstärkt darum bemühten, weitere Vorkommen Seltener Erden zu erschließen, verbesserte sich die Situation gegen Ende des Berichtszeitraums leicht. Der Markt ist jedoch nach wie vor sehr instabil.

Wie schon im Jahr 2010 stiegen die Preise der rohöl-abhängigen Grundstoffe auch im ersten Halbjahr 2011. Im weiteren Jahresverlauf stabilisierte sich der Markt jedoch auf hohem Niveau.

Die Beschaffung hat auf diese Herausforderungen mit langfristigen Verträgen und weiteren Maßnahmen reagiert, sodass Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit weitgehend verhindert werden konnten.

Volkswagen hat sich auf die Situation an den Rohstoffmärkten eingestellt und wirkungsvolle Maßnahmen ergriffen, wie die Aufstellung eines Lieferantenportfolios, die strategische Gestaltung der Vertragszeiträume und die kontinuierliche Optimierung des Materialeinsatzes, zum Beispiel bei Stahl und im Hinblick auf eine Materialsubstitution, vor allem bei Seltenen Erden.

Kaufteile- und Lieferantenmanagement sichert Qualität

Weil die Anzahl der Fahrzeugneuanläufe und Fahrzeugdeivate kontinuierlich steigt und die Lieferantenmärkte immer komplexer werden, haben wir unser Kaufteilemanagement im Berichtsjahr weiter intensiviert. Es verfolgt das Ziel, Probleme und Engpässe vor Produktionsstart zu minimieren, indem es den Planungs- und Produktionsprozess frühzeitig und aktiv begleitet. Es unterstützt zudem die Serienproduktion, beispielsweise bei Betriebsstörungen, Kapazitätsengpässen, Werkzeugverlagerungen, Werkzeuginvestitionsprüfungen und Insolvenzen. Dabei arbeiten Werkzeug- und Prozessexperten aus den Bereichen Beschaffung und Qualitätssicherung eng zusammen – ein wichtiger Erfolgsfaktor. Das Kaufteilemanagement wurde im Jahr 2011 auf weitere Marken und Regionen ausgeweitet und ist dort inzwischen ein fester Bestandteil der Organisationen.

Beschaffung und Qualitätssicherung arbeiten darüber hinaus im fachbereichsübergreifenden Programm „Qualität im Wachstum“ gemeinsam daran, das Lieferantenmanagement zu optimieren. Die zunehmend komplexer werdenden Lieferketten machen es erforderlich, bei der Auftragsvergabe für ausgewählte Bauteile nicht nur die liefernde Instanz selbst, sondern auch die ihr vorgelagerten Wertschöpfungsstufen zu betrachten. Auf diese Weise wird die Sublieferantenkette prozessual intensiver bewertet und hierüber Einfluss auf die Vergabeentscheidung genommen.

Lokalisierung und Tiefenlokalisierung auf neuen Märkten

An neuen Fertigungsstandorten können wir durch Lokalisierung, das heißt die Nutzung lokaler Beschaffungsmärkte, Kosten reduzieren. Durch die Tiefenlokalisierung erhöhen wir darüber hinaus den Wertschöpfungsanteil vor Ort bezogener Bauteile; dafür werden frühzeitig günstige Bezugsquellen für Rohmaterialien in den jeweiligen Regionen identifiziert. In enger Zusammenarbeit mit der technischen Entwicklung und der Qualitätssicherung lassen sich so Materialkosten reduzieren.

Basierend auf den Strategien der Lokalisierung und Tiefenlokalisierung hat das bereits etablierte C3-Sourcing-Programm (Cost-Competitive-Country-Sourcing) die Aufgabe, Kostenvorteile in wettbewerbsfähigen Beschaffungsmärkten für weltweite Fahrzeugprojekte zu nutzen. Dadurch werden Synergien der lokalen Produktion auf Komponenten übertragen, die exportiert und in Werken anderer Länder eingesetzt werden, ohne dass wir dabei Abstriche bei unseren Qualitätsansprüchen machen müssten. Konzerneigene Regionalbüros unterstützen unsere Lieferanten sowohl bei der Tiefenlokalisierung im jeweiligen Land als auch beim Export der Bauteile zu den Fertigungsstätten des Konzerns. Das C3-Sourcing-Programm trägt maßgeblich dazu bei, dass neue Fahrzeugprojekte zum Start der Serienproduktion die Zielkosten erreichen und dass neue kostengünstige Beschaffungsmärkte effizient für uns genutzt werden können.

Prozessoptimierungsprogramm der Beschaffung ausgeweitet

Im Jahr 2011 wurde zum dritten Mal das Prozessoptimierungsprogramm Beschaffung durchgeführt. Als ein wichtiges Element des Volkswagen-Wegs basiert das Programm im Wesentlichen auf den Erfahrungen und dem Prozesswissen der Mitarbeiter dieses Bereichs. Mehr als 150 von ihnen haben in verschiedenen Workshops eine Vielzahl von Maßnahmen erarbeitet, die die Prozesse in der Beschaffung und in angrenzenden Fachbereichen verbessert haben. Im zweiten Quartal 2011 wurden alle Mitarbeiter des Bereichs Beschaffung in Qualifikationsveranstaltungen der Beschaffungsakademie umfassend über die erarbeiteten Prozessverbesserungen informiert. Das elektronische Prozesshandbuch unterstützt die nachhaltige Umsetzung der Maßnahmen; es wird sehr erfolgreich flächendeckend eingesetzt.

In das „Prozessoptimierungsprogramm Beschaffung“ wurden im Jahr 2011 weitere Marken und Regionen eingebunden, und zwar die Marken Audi, SEAT und ŠKODA, Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie die Standorte in Mexiko, Brasilien, Argentinien und Südafrika. Dabei stand unter anderem die Identifikation von Best-Practice-Beispielen im Mittelpunkt.

Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Eine wichtige Aufgabe der Beschaffung ist, Umwelt- und Sozialstandards in das Lieferantenmanagement zu integrieren. Mit dem Konzept „Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen“ übernimmt die Beschaffung seit 2006 gemeinsam mit ihren Geschäftspartnern ökologische, ökonomische und soziale Verantwortung. Seit 2008 wurde das Konzept auf alle Marken und Regionen des Konzerns übertragen. Seine wesentlichen Bausteine sind: Die vom Konzernvorstand für Beschaffung und vom Group Chief Compliance Officer unterzeichneten Nachhaltigkeitsanforderungen als wichtige Basis für unsere Geschäftspartner, ein Früherkennungssystem zur Risikominimierung, die Transparenz im Beschaffungsprozess sowie Lieferantenmonitoring und -entwicklung. Die jeweiligen Konzeptbausteine werden regelmäßig überprüft und bewertet. Zusätzlich werden neue Mitarbeiter in Schulungen dafür sensibilisiert, mögliche Schwachstellen und Verbesserungen

spotenziale bei Lieferanten zielgerichtet und kontinuierlich zu erkennen.

Im Jahr 2011 wurde zudem für unsere Lieferanten ein weltweit verfügbares, Internet-basiertes Qualifizierungsmodul in neun Sprachen entwickelt, das 2012 auf der Konzern Business Plattform bereitgestellt wird.

Das Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit unterstützte auch 2011 die erfolgreiche und zeitgemäße Umsetzung dieses Konzepts weltweit: In Indien fand die dritte Veranstaltungsreihe zur Lieferantenqualifizierung statt.

Beschaffungsvolumen

Das Beschaffungsvolumen des Volkswagen Konzerns umfasst Produktionsmaterial, Dienstleistungen, Investitionen. Es belief sich im Berichtsjahr – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – auf 110,2 Mrd. €; das waren 22,9 % mehr als ein Jahr zuvor. Der Anteil der Zulieferer in Deutschland betrug 39,3 (39,0) %.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN NACH MARKEN UND MÄRKTN

Mrd. €	2011	2010	%
Volkswagen Pkw	69,7	58,4	+ 19,5
Audi (inkl. Lamborghini)	21,0	17,0	+ 23,6
ŠKODA	6,6	5,1	+ 30,3
SEAT	3,4	2,9	+ 17,0
Bentley	0,5	0,3	+ 64,4
Volkswagen Nutzfahrzeuge	2,4	1,9	+ 26,4
Scania	5,1	4,1	+ 22,9
MAN	1,5	–	–
Volkswagen Konzern	110,2	89,7	+ 22,9
Europa/Übrige Märkte	75,4	59,2	+ 27,2
Nordamerika	4,7	4,2	+ 12,7
Südamerika	8,1	7,8	+ 4,6
Asien-Pazifik	22,0	18,5	+ 19,2

PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2011 hat der Volkswagen Konzern seinen Fertigungsverbund ausgeweitet und in die energieeffiziente Gestaltung der Werke investiert. Die kontinuierliche Optimierung sämtlicher Prozesse im direkten und indirekten Bereich ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor bei der nachhaltigen Steigerung unserer Wertschöpfung. Dank der Nutzung der Modularen Baukästen und dem Aufbau von Werken, in denen Fahrzeuge mehrerer Marken hergestellt werden (Mehrmarkenwerke), können wir die lokalen Bedürfnisse zukünftig noch effizienter bedienen.

Produktionsstandorte

Der Fertigungsverbund des Volkswagen Konzerns hat sich durch den Mehrheitserwerb an der MAN SE um 31 Produktionsstätten erweitert. Am Ende des Berichtsjahres bestand er weltweit aus 94 Standorten, von denen 54 Werke Fahrzeuge herstellen. Die Standorte verteilen sich auf die Kontinente Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien.

Unser effizientes Produktionsnetz besteht aus Fahrzeug- und Komponentenwerken, die einen Leistungsverbund bilden und überwiegend die regionalen Bedarfe abdecken. Dadurch können Auswirkungen externer Faktoren wie Wechselkursschwankungen und Zölle auf ein Minimum begrenzt werden. Zu diesem globalen Produktionsnetz gehören auch unsere Montagepartner in Indonesien, Russland und Malaysia. Diese montieren in unserem Auftrag Fahrzeuge und sind Teil unseres Konzepts zum Ausbau von Fertigungskapazitäten.

Im Geschäftsjahr 2011 produzierte der Volkswagen Konzern erstmals mehr als 8 Mio. Fahrzeuge. Um die steigende Kundennachfrage in den einzelnen Märkten befriedigen und unsere Wachstumsziele erreichen zu können, haben wir zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Die Expansion in neue Märkte ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Wachstumsstrategie, von der auch unsere Komponentenwerke in Deutschland sowie die bestehenden Fahrzeugwerke, die Bauteile für die lokale Montage von Fahrzeugen in diesen Märkten liefern, profitieren.

Der chinesische Markt hat sich zum weltweit größten Automobilmarkt entwickelt und wird auch weiterhin deutlich wachsen. Gemeinsam mit unseren Joint Ventures wollen wir nachhaltig an diesem dynamischen Wachstum teilhaben. Mit dem Ausbau der Fertigungskapazitäten in unseren Werken in Changchun, Nanjing und Chengdu sowie dem Aufbau der neuen Fahrzeugstandorte Yizheng, Foshan und Ningbo haben wir auf die Entwicklung des Marktes reagiert. Das Werk in Yizheng wird voraussichtlich 2012 mit der Produktion beginnen, nur ein Jahr später wird die Produktion in Foshan starten. Im Jahr 2014 wird das Werk in Ningbo die Fahrzeugproduktion aufnehmen.

Ebenfalls sehr bedeutend ist der Automobilmarkt in Nordamerika. Im größten Markt dieser Region, den USA, haben wir 2011 unser neues Fahrzeugwerk in Chattanooga in Betrieb genommen. Es ist eines der modernsten Automobilwerke im Konzern, da es höchste Ansprüche an eine nachhaltige und umweltfreundliche Automobilproduktion erfüllt, und zugleich ein wesentlicher Bestandteil unserer Gesamtstrategie in dieser Region, auf deren Basis wir dort unsere langfristigen Volumen- und Profitabilitätsziele erreichen wollen. Die Fabrik benötigt circa 35 % weniger Energie als vergleichbare Standardindustriegebäude. In der Endausbaustufe werden wir in Chattanooga mit rund 2.500 Mitarbeitern 150.000 Fahrzeuge im Jahr fertigen.

Im mexikanischen Silao entsteht ein neues Motorenwerk mit einer Jahreskapazität von 330.000 Motoren der neuesten Generation. Nach der Fertigstellung des Werkes im Jahr 2013 wird es zusammen mit den Fertigungsstandorten Puebla und Chattanooga einen regionalen Produktionsverbund bilden, der unsere Marktposition in Nordamerika deutlich stärken wird. Auf diese Weise können wir die regionale Wertschöpfung erhöhen sowie Kosten und Wechselkursrisiken reduzieren.

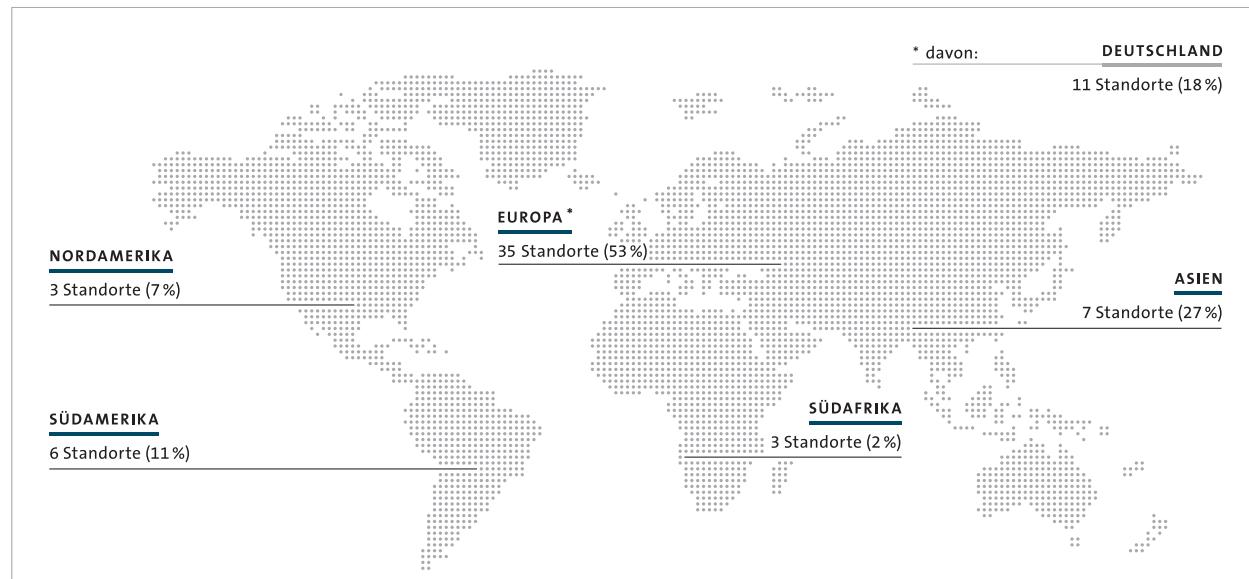
Der indische Automobilmarkt gehört zu den wichtigsten Wachstumsmärkten der Welt. Mit dem lokalen ŠKODA Montagewerk in Aurangabad sind wir dort bereits seit 1999 mit einer lokalen Produktion präsent; somit haben wir unseren Markteintritt dort langfristig vorbereitet. Aktuell werden in diesem Montagewerk Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi und ŠKODA montiert. Darüber hinaus fertigt unser modernes Fahrzeugwerk in Pune, das im Jahr 2009 in Betrieb genommen wurde, Fahrzeuge im Wachstumssegment der Kompakt-Limousine. Die beiden Produktionsstandorte sind die Basis, um von dem Zukunftsmarkt Indien mit seinem starken Wachstum profitieren zu können.

Im Oktober 2011 haben wir in Malaysia mit der lokalen Montage von Fahrzeugen im Rahmen eines partnerbasierten Geschäftsmodells begonnen. Das Produktionsvolumen wird in den nächsten Jahren kontinuierlich auf circa 30.000 Fahrzeuge pro Jahr steigen. Neben dem Produktionsvolumen werden wir auch hier in den nächsten Jahren den lokalen Wertschöpfungsanteil stetig erhöhen.

Unsere Präsenz im wichtigen Wachstumsmarkt Russland bauen wir weiter konsequent aus. Um unsere lokalen Produktionskapazitäten kurzfristig zu erhöhen, produziert unser russischer Partner, die GAZ Gruppe, seit November 2011 bereits erste Fahrzeuge in unserem Auftrag. Das Fertigungsvolumen wird dort bis zum Jahr 2013 auf 100.000 Fahrzeuge pro Jahr steigen.

FAHRZEUGPRODUKTIONSSANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2011 in Prozent

**Neuanläufe und Produktionsjubiläen des Jahres 2011**

Im Jahr 2011 hat der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 30 Neuanläufe in der Produktion erfolgreich gemeistert, 17 davon betrafen neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger. Ein Highlight war der Fertigungsbeginn der neuen Kleinwagen Volkswagen up!, ŠKODA Citigo und SEAT Mii. Die Marke Volkswagen Pkw startete im neuen Werk in Chattanooga die Produktion des speziell auf den US-Markt zugeschnittenen Passat. Zudem waren die Nachfolger von Golf Cabriolet und New Beetle wichtige Meilensteine im Fertigungskalender. Die Marke Audi ergänzte ihre Modellpalette unter anderem um den Q3. Bentley hat mit dem GT und dem GT Cabriolet die Continental-Klasse überarbeitet. Mit dem ŠKODA Rapid wird ein weiteres Fahrzeug komplett im indischen Pune gefertigt.

Im Berichtsjahr konnten im Volkswagen Konzern außerdem eine Reihe wichtiger Produktionsjubiläen gefeiert werden: Bei den Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge rollte zusammen betrachtet das 125-millionste Fahrzeug vom Band. Darüber hinaus verließen die 25-millionste Golf Limousine und der zehnmillionste ŠKODA unsere Werkshallen. Unser Werk in Emden fertigte im Mai das zehnmillionste Fahrzeug. Im Juli feierte FAW-Volkswagen die Produktion des fünf-millionsten Fahrzeugs.

Das Konzern-Produktionssystem

Im Rahmen des Volkswagen-Wegs optimieren wir weiterhin an allen deutschen Volkswagen Standorten die Prozesse und Strukturen. Das Programm „Sehen lernen“ fordert in einem ersten Schritt dazu auf, jegliche Art von Verschwenzung zu identifizieren, sie nachhaltig zu eliminieren sowie neue, effizientere Prozesse einzuführen und als Standard festzulegen. In der zweiten Stufe gab es Veranstaltungen,

mit deren Hilfe die abteilungsinterne wie auch die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit verbessert wird. Dieses in Methodik und Vorgehensweise einheitliche System unterstützt uns dabei, auf dem Weg zu einem wertschöpfungsorientierten, synchronen Unternehmen noch besser voranzukommen. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Arbeit an den Fertigungsprozessen und -strukturen war die Durchführung von Workshops, die sowohl die Produktivität als auch die Ergonomie am Arbeitsplatz in den Bereichen Konstruktion, Planung und Realisierung neuer Produkte verbessern.

Parallel dazu arbeiten wir im Rahmen eines neuen Logistikkonzepts daran, die Teileversorgung über die gesamte Prozesskette – vom Lieferanten bis zur Montagelinie – zu optimieren. Daraus resultierend werden Prozesse werks- und markenübergreifend standardisiert und somit verstärkt Synergien im Konzern genutzt.

Die im Konzern entwickelten Modularen Baukästen bieten uns dank konsequenter Standardisierung die Möglichkeit, verschiedene Fahrzeug- und Antriebskonzepte mit minimalem Aufwand in einer einheitlichen Fahrzeugarchitektur zu realisieren. Zugleich können die Stückkosten und der Einmalaufwand für ein neues Fahrzeugmodell sowie die Fertigungszeit signifikant gesenkt werden.

Um die weltweit steigende Nachfrage nach Fahrzeugen bedienen zu können, setzen wir verstärkt auf eine Fertigung über Fahrzeugklassen und Marken hinweg. Diese Auslegung der Fertigung sorgt – in Kombination mit dem Einsatz der modularen Baukästen – dafür, dass wir die stetig steigende Komplexität unseres Modellportfolios wirtschaftlich darstellen können. Produktstandards, moderne Produktionsprozesse sowie ganzheitliche Fabrikkonzepte schaffen die Voraussetzung dafür.

Der MQB bildet in den kommenden Jahren die Grundlage für eine Vielzahl unserer Konzernfahrzeuge. Aus diesem Grund wurde der Modulare Produktionsbaukasten (MPB) entwickelt. Wesentliches Kernelement des MPB ist eine weitreichende Standardisierung: Vom Betriebsmittel über Anlagen und Fertigungsbereiche bis hin zur kompletten Fabrik. Standardisierte Elemente werden zu immer neuen Systemen kombiniert, wodurch eine hohe Flexibilität der Anlagen erreicht wird. Die Produktion ist somit zukünftig in der Lage, in einem Werk, auf ein und derselben Anlage, unterschiedliche Modelle verschiedener Marken in variierender Stückzahl produzieren zu können. Auf diese Weise kann die Kapazität der Werke im gesamten Konzern optimal ausgelastet werden.

Eines unserer wichtigsten Ziele ist, die Effizienz kontinuierlich zu steigern. Unsere Produktivität wollen wir um durchschnittlich 10 % im direkten und auch im indirekten Bereich erhöhen, indem wir die Methoden und Instrumente des konzerneinheitlichen Produktionssystems konsequent nutzen.

Um die Mitarbeiter der Konzernmarken hinsichtlich der Produktionsprozesse zu qualifizieren, werden weltweit Trainingscenter aufgebaut. Beispielsweise hat Volkswagen Slovakia 2011 ein neues Center für Logistik in Betrieb genommen. Die Schulungseinrichtung bietet erstmals im Konzern eine maßgeschneiderte Ausbildung für den Bereich Logistik. Weitere Trainingscenter entstanden im Werk Osnabrück und am Standort Wolfsburg.

MARKETING UND VERTRIEB

Das einzigartige Produktpotential des Volkswagen Konzerns setzt sich aus zehn erfolgreichen Marken zusammen, die weltweit Millionen von Kunden begeistern. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir das individuelle und unverwechselbare Image jeder einzelnen Marke gezielt gestärkt und ihre Positionierung im Markt optimiert.

Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns

„Volkswagen – Das Auto.“ Dieser Slogan vereint drei Kernbotschaften, die die Marke Volkswagen Pkw auszeichnen: „innovativ“, „werthaltig“ und „verantwortungsvoll“. Die Marke ist für Kunden weltweit Ausdruck von Qualität, Zuverlässigkeit und deutscher Ingenieurskunst. Das Markenprofil und das damit verbundene Vertrauenskapital sind der Grund dafür, dass die Marke Volkswagen für Millionen von Kunden beim Kauf eines Automobils die erste Wahl ist. Heute und in Zukunft stehen die Präferenzen und Wünsche der Kunden im Zentrum der weltweiten Markenführung. Mit bedarfsoorientierten und gleichzeitig bezahlbaren Innovationen verfügt Volkswagen über einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil. Dieser trägt wesentlich dazu bei, dass wir unser Ziel erreichen, mittel- bis langfristig der innovativste Volumenhersteller zu sein und gleichzeitig in jeder Klasse die beste Qualität zu bieten.

Im Premiumsegment hat sich Audi unter dem Leitgedanken „Vorsprung durch Technik“ zu einer der weltweit stärksten Automobilmarken entwickelt. Die Marke verfolgt das Ziel, die Marktführerschaft in diesem Segment zu erobern und setzt dafür konsequent auf ihr progressives, hochwertiges und sportliches Leitbild. Der Erfolg der „Vier Ringe“ auf allen Märkten rund um den Globus sowie die zahlreichen Preise und Auszeichnungen, die jedes Jahr an Audi Modelle verliehen werden, belegen eindrucksvoll, dass sich Audi zu einer Premiummarke mit hohem Prestigewert entwickelt hat. Dieser Erfolg beruht maßgeblich auf der konsequenten Markenstrategie mit innovativen technischen Lösungen und der emotionalen Designsprache.

ŠKODA hat sich unter dem Slogan „Simply clever“ vor allem in Europa und China zu einer der am stärksten aufstrebenden Marken entwickelt. Die Marke setzt auf ein überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis und ein attraktives Design, verbunden mit intelligenten Raumkonzepten, die technisch einfach sind, aber raffinierte und praktische Detaillösungen aufweisen. Die hohe Anerkennung des Markenkonzepts spiegelt sich in den zahlreichen Auszeichnungen für gutes, anspruchsvolles und innovatives Design der Fahrzeuge wider.

Die für ihr herausragendes Design regelmäßig preisgekrönten Modelle prägen das Bild der spanischen Marke SEAT. Durch eine Schärfung des Markenprofils und die weitere Fokussierung auf die wichtigsten Markenwerte „dynamisch“, „jung“ und „designorientiert“, will SEAT vor allem in Europa stärker wachsen. Der neue Markenclaim „Enjoyneering“ bringt den Anspruch der Marke, passionierter Perfektionist und emotionaler Technologieträger zu sein, treffend zum Ausdruck.

Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns wird von unseren Marken Bentley, Bugatti und Lamborghini vornehm abgerundet. Sie sind in den oberen Fahrzeugsegmenten zu Hause und zeichnen sich durch Exklusivität, Eleganz und Stärke aus.

Volkswagen Nutzfahrzeuge steht mit den drei Kernwerten Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Partnerschaftlichkeit für souveräne Mobilität und bietet verschiedenen Kundengruppen eine Reihe unterschiedlicher Transportlösungen auf höchstem technischen Niveau. Die leichten Nutzfahrzeuge der Baureihen Caddy, Multivan/Transporter, Crafter und Amarok sind optimal auf individuelle Transportanforderungen von Handel und Gewerbe, Behörden und Dienstleistern abgestimmt. Familienfreundliche Großraumfahrzeuge und die freizeitorientierten Reisemobile werden als Derivate der leichten Nutzfahrzeuge von Privatkunden geschätzt.

Der Erfolg der schwedischen Marke Scania basiert auf den Grundsätzen „Der Kunde zuerst“, „Respekt gegenüber dem Einzelnen“ und „Qualität“. Seit über 100 Jahren fertigt das Unternehmen leistungsstarke und technisch

hoch innovative Lkw und Busse und bietet den Kunden effiziente Transportlösungen in Verbindung mit Service und Finanzdienstleistungen.

Die Unternehmenswerte der Marke MAN sind Zuverlässigkeit, Innovation, Dynamik und Offenheit. Zuverlässig bedeutet, Erwartungen zu erfüllen und gegebene Zusagen einzuhalten. Innovativ heißt, neuartige Lösungen durch frisches, kreatives und kompetentes Denken zu schaffen. Dynamisch meint das Erkennen von Potenzialen und flexibles, lösungsorientiertes Handeln. Offen steht für eine enge Zusammenarbeit im Konzern und den Austausch neuer Ideen und Informationen.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue

Die Zufriedenheit unserer Kunden hat für uns höchste Priorität. Deshalb richten wir unsere Vertriebsaktivitäten stets an dem Ziel aus, die Kundenzufriedenheit zu steigern. Vor dem Hintergrund dieses Anspruchs haben wir auch im Geschäftsjahr 2011 wirkungsvolle Maßnahmen umgesetzt und Prozesse eingeführt, mit deren Hilfe wir die Zufriedenheit sowohl unserer Fahrzeugkäufer und der Kunden im After-Sales-Bereich als auch unserer Handelspartner weiter steigern konnten.

Die Zufriedenheit ihrer Kunden ermitteln die einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns regelmäßig in den jeweiligen Märkten. Spezielle Ermittlungsmethoden setzen vor allem Schwerpunkte bei den Themen Produkt und Service. Aus den gewonnenen Ergebnissen leiten die Marken Maßnahmen ab, um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen.

In puncto Zufriedenheit der Kunden mit dem Produkt nimmt die Marke Audi auf den europäischen Kernmärkten – im Vergleich mit den anderen Konzernmarken und den Wettbewerbern – eine Spitzenposition ein. Aber auch die übrigen Marken des Konzerns zeichnen sich durch Gesamtzufriedenheitswerte über oder auf Wettbewerbsniveau aus.

Unsere Kunden sind loyal gegenüber unseren Marken, weil sie zufrieden mit unseren Produkten und Dienstleistungen sind. Wie groß das Vertrauen der Kunden in unsere Marken ist, zeigen die regelmäßig ermittelten Loyalitätswerte eindrucksvoll: Die Marke Volkswagen Pkw beispielsweise konnte ihre Markenloyalität in den europäischen Kernmärkten bereits mehrere Jahre in Folge auf hohem Niveau halten. Dank der Treue der ŠKODA Kunden besetzt die Marke im Wettbewerbsvergleich ebenfalls seit mehreren Jahren einen Platz auf den vorderen Rängen.

Struktur des Konzernvertriebs

Die Eigenständigkeit unserer Marken wird durch die Mehrmarkenstruktur des Volkswagen Konzerns unterstützt. Um die Vertriebsaktivitäten des Konzerns markenübergreifend zu optimieren, haben wir das Vorstandsrat Vertrieb neu organisiert. Dies ist eine elementare Voraussetzung, um Volumen und Marktanteile stetig zu erhöhen, die Ergebnissebeiträge und Effizienz des Vertriebs zu steigern und gleichzeitig die Kosten zu optimieren.

Die Anbindung der Händler an die IT-Systemlandschaft des Konzerns haben wir 2011 weiter vorangetrieben, um Synergien zu nutzen und den Informationsaustausch untereinander sowie mit dem Großhandel zu verbessern. Im Mittelpunkt unserer Vertriebsnetzstrategie stehen die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität. Unser Großhandelsgeschäft steuern wir in mehr als 20 Märkten über konzern-eigene Gesellschaften; es wird von einer neuen Zentralstelle zur Steuerung der nationalen Vertriebsgesellschaften unterstützt. Sie hat die Aufgabe, die Transparenz der Vertriebsaktivitäten zu erhöhen, das Kostenmanagement zu verbessern und die Aktivitäten der Marken stärker zu verzahnen, damit Synergien besser genutzt werden können. Best-Practice-Ansätze einzelner Gesellschaften können wir so schnell und effizient auf die übrigen Großhandelsgesellschaften übertragen. Die Zentralstelle leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass wir die Ziele unserer Strategie 2018 erreichen.

Mit dem Erwerb des Vertriebsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg zum 1. März 2011 haben wir die Vertriebskompetenz des Konzerns weiter gestärkt. Als internationales Handelshaus ist die Gesellschaft in zwölf Ländern als Großhändler und in 20 Ländern als Einzelhändler aktiv. Sie zeichnet sich durch eine herausragende Professionalität und eine beeindruckende Erfolgsgeschichte und Ergebnisentwicklung aus. Diese Kernkompetenzen wollen wir in Zukunft noch intensiver nutzen, um unsere konzern-eigenen Handelsaktivitäten effizienter und schlagkräftiger zu gestalten und Synergien auszuschöpfen. Sie sollen uns außerdem dabei unterstützen, die Bedürfnisse des Handels und unserer Kunden noch besser in unsere Strategie zu integrieren und unsere Aktivitäten daran auszurichten. Die Porsche Holding Salzburg verfügt zudem über eine hervorragende IT-Kompetenz im Handelsbereich. Diese wollen wir nutzen, um die Etablierung einer integrierten Systemlandschaft vom Hersteller über den Großhandel zum Handel konzernweit voranzutreiben.

Großkundengeschäft weiter ausgebaut

Charakteristisch für unsere Geschäftsbeziehungen mit Großkunden ist ihre Langfristigkeit. Sie sind auch bei wechselhaften Rahmenbedingungen stabil. Im Großkundengeschäft hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2011 seine hervorragende Marktposition weiter ausgebaut.

In Deutschland und im europäischen Ausland verfügt Volkswagen im Geschäft mit gewerblichen Großkunden über eine breite Kundenbasis. Unser Vorteil ist hier vor allem, dass wir dank des umfangreichen Produktportfolios individuelle Mobilitätsanforderungen aus einer Hand erfüllen können.

Effizientes Remarketing sichert den Wiederverkaufswert

Junge Gebrauchtwagen effizient zu vermarkten, ist ein wichtiger Bestandteil der langfristigen Wachstumsstrategie des Volkswagen Konzerns. Da der Restwert des Fahrzeugs eines der wichtigsten Kriterien bei der Kaufentscheidung des Kunden ist, zielen unsere Maßnahmen darauf ab, den Wiederverkaufswert auf einem hohen Niveau zu halten. Durch das Angebot marktgängiger Gebrauchtwagen, verbunden mit den Leistungsversprechen der Gebrauchtwagenprogramme unserer Marken, halten wir den Restwert stabil auf einem sehr hohen Niveau. Regelmäßige Befragungen geben uns Aufschluss darüber, was sich Kunden beim Kauf von Gebrauchtwagen wünschen und welche Ansprüche sie haben. Sie helfen uns, Fahrzeuge und Gebrauchtwagenprogramme stetig zu optimieren. Unter Titeln wie „Das WeltAuto.“ der Marke Volkswagen Pkw, „Audi Gebrauchtwagen :plus“ oder „SEAT Selection“ haben einige Konzernmarken damit begonnen, ihre Gebrauchtwagenstrategie neu aufzustellen, um das Geschäft ihrer Händler einheitlich zu organisieren. Diese Programme bieten den Kunden durch garantierte Leistungen ein hohes Maß an Sicherheit und Qualität.

Für unseren langfristigen Erfolg ist die Entwicklung der Konzernmarken auf den Wachstumsmärkten von entscheidender Bedeutung. Deshalb liegt ein Hauptaugenmerk der Remarketing-Strategie auf der ökologisch nachhaltigen und kostengünstigen Mobilität in diesen Märkten, zu der auch unsere Gebrauchtwagenprogramme beitragen. Neben dem höheren Wiedererkennungswert stellen diese vor allem ein weltweit gleich hohes Leistungsniveau sicher.

QUALITÄTSSICHERUNG

Die Zufriedenheit unserer Kunden weltweit wird maßgeblich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen bestimmt. Mit Fokus auf die Kundenzufriedenheit und Lieferantenqualität konnte im Geschäftsjahr 2011 das hohe Qualitätsniveau unserer Modelle und Komponenten bestätigt werden und damit zum Wachstum des Volkswagen Konzerns beitragen.

Drei zentrale Prozesse beeinflussen die Kundenzufriedenheit: Fahrzeugkonzepte müssen sich konsequent am Kundenwunsch orientieren; gut strukturierte Fertigungsprozesse sollten eine makellose Auslieferungsqualität sicherstellen, und schließlich müssen Fahrzeugübergabe und Service des Händlers exzellent sein.

Produktqualität

Zufrieden und loyal sind Kunden dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Ausschlaggebend dafür ist die vom Kunden wahrgenommene Qualität im gesamten Produkterlebnis; dazu zählen wir vor allem Zuverlässigkeit, Anmutung und Service. Nur wenn wir unsere Kunden in allen diesen Bereichen überraschen und begeistern, überzeugen wir sie durch hervorragende Qualität.

Trotz zahlreicher Produktionsanläufe ist es uns gelungen, das hohe Qualitätsniveau des Vorjahres im Jahr 2011 über alle Konzernmarken und -standorte hinweg zu bestätigen und die Anzahl der Schadensfälle auf einem konstant niedrigen Niveau zu halten.

Kundenzufriedenheit ist neben präventiver Prozesssicherheit und Produktzuverlässigkeit das Thema, an dem die Qualitätssicherung von Volkswagen hauptsächlich arbeitet. Im Geschäftsjahr 2011 lag unser Hauptaugenmerk darauf, das bereits etablierte geschäftsbereichsübergreifende Programm zur Steigerung der Kundenzufriedenheit weiterzuentwickeln. Es verfolgt unter anderem das Ziel, Erkenntnisse aus der Produktnutzung in die Konzeption zukünftiger Produkte einfließen zu lassen. Damit stellen wir sicher, dass die Anforderungen der Kunden bereits in dieser frühen und wichtigen Phase berücksichtigt werden. Die gewonnenen Erkenntnisse werden nicht nur bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge, sondern auch permanent im Serienprozess etablierter Modelle berücksichtigt. Die dafür notwendigen Informationen erhalten wir vor allem über Studien und Kundenbefragungen.

Servicequalität

Kundenzufriedenheit erwächst nicht allein aus der Produktzuverlässigkeit und -anmutung; sie bestimmt auch unser Handeln im Bereich Service. Die Servicequalität weltweit zu steigern ist daher ein weiteres Ziel unseres Kundenzufriedenheitsprogramms. Ansatzpunkte gibt es beim Handelsbetrieb als direkter Schnittstelle zum Kunden ebenso wie im After-Sales-Geschäft. Die Qualitätssicherung steht in engem Kontakt mit dem Handel, um die Wahrnehmung des Service durch unsere Kunden zu verbessern. Mängel, die in dem emotionalen Moment der Fahrzeugübergabe auftreten könnten, werden dadurch frühzeitig erkannt und systematisch behoben.

Im Jahr 2011 hat sich die Qualitätssicherung im Bereich Service vor allem damit beschäftigt, die Prozesse zwischen Markt und Hersteller zu standardisieren. Ziel war hier, individuell erreichte Optimierungen in den allgemein gültigen Strukturen zu verankern, um unseren Kunden überall in der Welt den besten Service bieten zu können. Die enge Vernetzung mit unseren Handelspartnern ist dabei ein zentrales Element. Sie ermöglicht uns, markt-spezifischen Kundenanforderungen künftig noch besser zu entsprechen. Die Bandbreite reicht dabei von einer optimalen Markt- und Handelsbetreuung bei Reparaturen bis hin zu kundengerechten Lösungen im Falle von Gewährleistungsfragen.

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 benötigt werden, damit Volkswagen Nummer eins im internationalen Automobilbau wird. Diese personalpolitische Leitlinie gilt weltweit und ist vor allem in Zeiten des Wachstums, wie es der Volkswagen Konzern seit einigen Jahren erlebt, von besonderer Bedeutung.

Am 31. Dezember 2011 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen 501.956 Mitarbeiter. Im Vergleich zum Jahresende 2010 hat sich damit die Zahl der Mitarbeiter um 102.575 beziehungsweise 25,7 % erhöht. Wesentliche Faktoren für diese Zunahme waren neben dem volumenbedingten Wachstum vor allem die Konsolidierung der Porsche Holding Salzburg mit 20.652 Mitarbeitern und der MAN SE mit 53.722 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 2010 noch 45,4 % der Mitarbeiter in Deutschland, so waren es am 31. Dezember 2011 nur noch 44,8 %. Um angesichts des rapiden Wachstums das herausragende Qualifikationsniveau der Mitarbeiter an allen Standorten sicherzustellen, arbeitet Volkswagen intensiv daran, eine lernende und lehrende Organisation zu werden.

Berufseinstieg bei Volkswagen

Einen zentralen Beitrag zur Entwicklung einer Spitzenmannschaft bei Volkswagen leistet die Berufsausbildung. In den vergangenen Jahren hat Volkswagen sein Engagement für die duale Ausbildung weiter verstärkt und neue Standorte in die Berufsausbildung einbezogen. Ende 2011 beschäftigte der Konzern weltweit 15.021 Auszubildende. Die Volkswagen AG bildete am 31. Dezember 2011 an ihren sechs deutschen Standorten 4.667 Auszubildende und Studierende im Praxisverbund in insgesamt 33 Berufen und 20 Studiengängen aus. Um auf die doppelten Abitur-

jahrgänge im Jahr 2011 angemessen zu reagieren, richtete die Volkswagen AG 66 zusätzliche Ausbildungsplätze ein. Neue Ausbildungsplätze wurden im Berichtsjahr auch bei der Volkswagen Osnabrück GmbH geschaffen. Diese hatte bereits im Jahr 2010 den bei der insolventen Wilhelm Karman GmbH gekündigten Auszubildenden und Studierenden im Praxisverbund die Fortsetzung ihrer Ausbildung ermöglicht. Im Jahr 2011 konnten weitere 29 Auszubildende und Studierende im Praxisverbund eingestellt werden; 11 davon sind Frauen in gewerblich-technischen Berufen.

Der Schwerpunkt der Volkswagen Berufsausbildung liegt auf der fachlichen Entwicklung der Auszubildenden. Darüber hinaus profitieren sie von einer Reihe ergänzender Programme und Angebote. Hierzu gehören die Kooperation der Volkswagen Berufsausbildung mit dem Gründer- und Hightech-Wettbewerb „Jugend gründet“ sowie die Ausrichtung der Wettbewerbe „ProTalent“ und „Pro-Mechaniker“.

Eine mehr als zwanzigjährige Tradition hat das Engagement der Volkswagen Auszubildenden in der Gedenkstätte Auschwitz, das gemeinsam mit dem Internationalen Auschwitz Komitee durchgeführt wird. Viermal jährlich reisen Auszubildende von Volkswagen und polnische Jugendliche für je zwei Wochen nach Auschwitz, um dort am Erhalt der Gedenkstätte mitzuwirken. Fast 2.000 Jugendliche aus Deutschland und Polen haben mittlerweile an diesem Programm teilgenommen.

Seit 2006 haben ausgebildete Berufsanfänger die Möglichkeit, mit dem Programm „Wanderjahre“ für zwölf Monate zu einer Konzerngesellschaft ins Ausland zu gehen. Mehr als 270 junge Mitarbeiter des Konzerns haben seitdem diese Chance wahrgenommen. Inzwischen beteiligen sich 23 Konzerngesellschaften aus 16 Ländern an diesem Programm.

Konzernvorstand und Welt-Konzernbetriebsrat ehren jährlich die besten Auszubildenden des Unternehmens mit dem Best-Apprentice-Award. Der diesjährige Preis für die besten Auszubildenden wurde Ende November 2011 in Stuttgart zum elften Mal vergeben. 27 Ausgebildete aus zwölf Ländern nahmen die Ehrung entgegen.

Weiterbildung und Qualifizierung für alle Mitarbeiter

Kern aller Qualifizierungsmaßnahmen im Konzern ist die Weiterbildung in den Berufsfamilien. Zu einer Berufsfamilie gehören alle Mitarbeiter, die Tätigkeiten auf der Basis ähnlicher Fachkompetenzen ausüben und dabei über Erfahrungs- und Entwicklungsstufen hinweg zusammenarbeiten. Lernen und Lehren erfolgt in den Berufsfamilien primär unter Einbindung der eigenen internen Fachexperten. Im Jahr 2011 wurde dieser Ansatz des gemeinsamen Lernens in weiteren Bereichen des Unternehmens etabliert.

Ein besonderes Augenmerk bei der Aus- und Weiterbildung gilt den Meistern im Volkswagen Konzern. Deren Qualifizierung wird zurzeit auf weltweit einheitliche Standards umgestellt. In diesem Kontext wurde 2011 die Meister-Basis-Qualifizierung an den ersten internationalen Standorten eingeführt. Sie bereitet zukünftige Meister auf ihre Tätigkeit vor. Im Werk Pune in Indien wurden in drei Lehrgängen insgesamt 39 indische Meister qualifiziert, nachdem im Jahr zuvor schon 49 Mitarbeiter an dieser Qualifizierung teilgenommen hatten. Zudem haben im Berichtsjahr insgesamt 65 Mitarbeiter in fünf Lehrgängen die Führungskräfte-Basis-Qualifizierung abgeschlossen. Das Werk Kaluga in Russland richtete sieben Meister-Basis-Qualifizierungen aus, an denen rund 100 Mitarbeiter teilnahmen. Am Standort Chattanooga wurden 2011 ebenfalls die ersten Maßnahmen für die Meister-Basis-Qualifizierung umgesetzt.

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 8.232 Qualifizierungsmaßnahmen der Volkswagen Coaching GmbH haben sich im vergangenen Jahr mehr als 70.900 Mitarbeiter mit insgesamt 198.547 Teilnehmertagen weitergebildet. Im Bereich der fachlichen Kompetenzentwicklung – zum Beispiel Fabrikautomation, Roboter- und Applikationstechnik oder Wirtschaft – nahmen 48.817 Mitarbeiter an 6.286 Weiterbildungen und Qualifizierungen mit 139.290 Teilnehmertagen teil. Im Bereich der überfachlichen Kompetenzentwicklung – dazu zählen beispielsweise Mitarbeiterführung und Persönlichkeitsentwicklung – bildeten sich 22.133 Mitarbeiter in 1.946 Maßnahmen mit 59.257 Teilnehmertagen weiter. Damit für die Anforderungen des Unternehmens stets ein aktuelles Weiterbildungsangebot bereitsteht, wurden im Berichtsjahr 423 Programme und Maßnahmen neu entwickelt.

Trainingsprogramme an internationalen Standorten

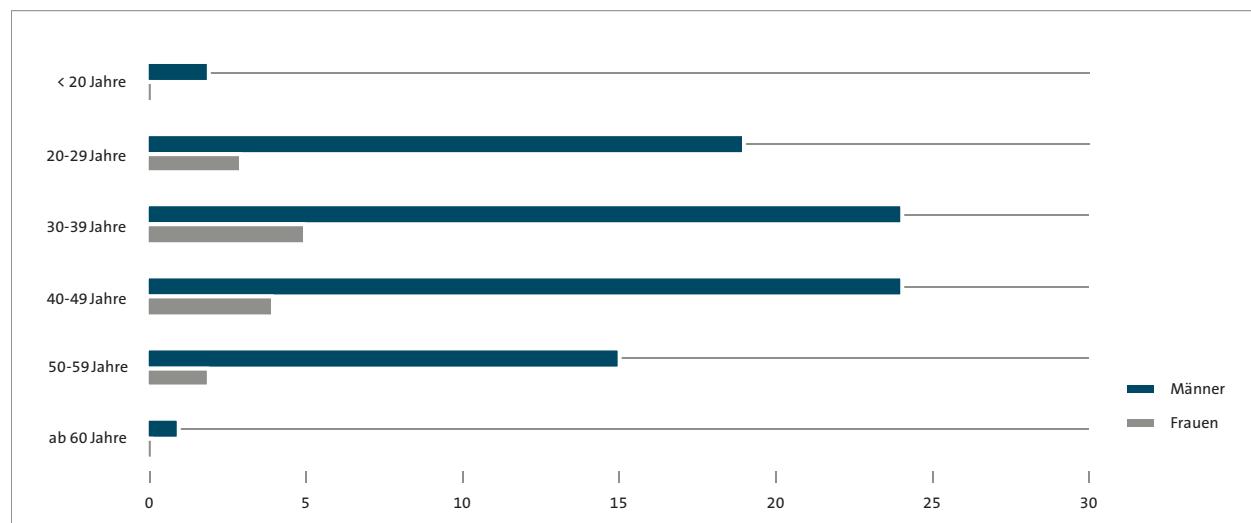
Auch an den internationalen Standorten des Volkswagen Konzerns entwickelt sich das Ausbildungs- und Qualifizierungsangebot für unsere Mitarbeiter kontinuierlich weiter. An 35 Standorten im Ausland existiert mittlerweile eine duale Berufsausbildung, an weiteren 23 ist diese im Aufbau. So begann bei der Volkswagen Group Rus im Werk Kaluga im Jahr 2011 bereits der zweite Ausbildungsjahrgang, drei weitere Ausbildungsberufe wurden neu eingeführt. Ebenso konnte die Ende 2010 eröffnete Volkswagen India Academy in Pune im vergangenen Jahr ausgebaut werden. Dort wurde eine dreijährige Berufsausbildung zum Mechatroniker nach dem dualen System eingeführt. Zudem werden künftig mehr als 100 Auszubildende pro Jahr, die an staatlichen Industrial Training Institutes zum Schweißer, Lackierer, Schlosser, Elektriker, Werkzeug- und Maschineninstandhaltungsmechaniker, Kfz-Mechaniker oder zur Automatisierungsfachkraft ausgebildet wurden, durch ein Praxisjahr geführt. Die 2010 eröffnete Trainingsakademie am US-Standort Chattanooga hat mit Inbetriebnahme der dortigen Fabrik im Mai 2011 ihre Kapazitäten weiter ausgebaut. Bewährte Personalentwicklungsinstrumente des Volkswagen Konzerns wie das Management Assessment Center und die Führungskräfte-Basis-Qualifizierung wurden nach Chattanooga übertragen. Shanghai Volkswagen hat in China zusätzlich zum bestehenden Trainingscenter am Standort Nanjing im Frühjahr 2011 mit dem Bau eines Trainingszentrums für das Werk in Yizheng begonnen. Auch der neue Standort Foshan wird zurzeit mit einem Trainingscenter ausgestattet.

Perspektiven für Hochschulabsolventen

Jungen Hochschulabsolventen, die neu ins Unternehmen kommen, 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 ein optionaler Auslandsaufenthalt. Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können alternativ dazu das Programm StartUp Cross durchlaufen. Dieses Programm sieht während seiner 18-monatigen Dauer einen dreimonatigen Auslandseinsatz vor. Über 1.400 Trainees haben seit dem Start 2008 im Rahmen eines der beiden Programme ihre ersten Erfahrungen bei Volkswagen gesammelt.

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

in Prozent



* Ohne Scania und MAN.

Weiterbildung auf wissenschaftlichem Niveau: die AutoUni

Die Verfügbarkeit von akademischem Spezialwissen innerhalb des Volkswagen Konzerns wird von der AutoUni gewährleistet. Auch 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 und neuerdings auch kooperative Studienmodule auf universitärem Niveau an. 2011 war einer der Schwerpunkte der Studienmodule der Bereich Elektrotraktion. 159 Mitarbeiter bildeten sich hier fort. Die Programme der in Wolfsburg ansässigen AutoUni werden seit einigen Jahren international ausgeweitet. Das Studienmodul International Financial Reporting Standards beispielsweise konnte in den chinesischen Gemeinschaftsunternehmen 2011 sowohl in englischer als auch in deutscher Sprache belegt werden.

Insgesamt nahmen im vergangenen Jahr fast 12.700 Personen an 200 Veranstaltungen der AutoUni teil. Ein Drittel des Angebots fand außerhalb des Konzernsitzes Wolfsburg statt, rund 40 % der Veranstaltungen waren für die Öffentlichkeit zugänglich.

Darüber hinaus ist die AutoUni maßgeblich am Doktorandenprogramm des Konzerns beteiligt. Im Jahr 2011 wurden mehr als 400 Doktoranden in den verschiedenen deutschen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns betreut. Die Dissertationen können in der Schriftenreihe der AutoUni veröffentlicht werden.

Wesentliche Entwicklungen gab es im Bereich der von der AutoUni verantworteten Hochschulkooperationen. An der Technischen Universität Braunschweig richtete die Volkswagen AG 2011 eine Stiftungsprofessur für Personalmanagement ein.

In China intensivierten die Tongji Universität Shanghai und Volkswagen ihre langjährige Zusammenarbeit. Neben den beiden dort bereits bestehenden Stiftungsprofessuren wurde im Berichtsjahr eine weitere von Volkswagen gestiftete Professur für Human Resource Management am Chinesisch-Deutschen Hochschulkolleg eingerichtet. Ebenfalls von Volkswagen gefördert wird das Dual Master Program, bei dem die chinesische Hochschule und die Technische Universität Braunschweig miteinander kooperieren. Im Rahmen dieses Programms absolvieren pro Jahrgang zehn chinesische Studenten den Doppelmaster in Automotive Engineering/Mechanical Engineering an den Standorten Shanghai und Braunschweig. Im Curriculum sind zwei Praktika vorgesehen, die die Studenten im Volkswagen Werk Wolfsburg absolvieren. Diese Maßnahmen steigern die Arbeitgeberattraktivität von Volkswagen in China und tragen zur Deckung des dortigen Personalbedarfs bei. Im Jahr 2011 konnten in China aus mehr als 70.000 Bewerbungen 1.000 Absolventen von kooperierenden Hochschulen ausgewählt und eingestellt werden.

Beteiligung der Mitarbeiter

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 Eingaben der Mitarbeiter im Volkswagen Ideenmanagement, das an allen deutschen Standorten vertreten ist. Die Anfänge des Vorschlagewesens 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, das Know-how und die Motivation der Belegschaft. Des Weiteren bietet Volkswagen Schulungen und Qualifizierungen an, um die Ideenkultur im Unternehmen systematisch zu fördern. Zudem gibt das Ideenmanagement den Vorgesetzten und Führungskräften ein wichtiges Führungs- und Motivationsinstrument an die Hand.

Die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns reichten im Geschäftsjahr 2011 konzernweit 475.073 Verbesserungsvorschläge ein. Die im Berichtszeitraum umgesetzten 340.960 Verbesserungsideen trugen dazu bei, die Qualität unserer Produkte zu erhöhen und Prozesse effizienter zu gestalten. Dadurch reduzierten sich die Kosten im Konzern um insgesamt 325,5 Mio. €. Die Ideengeber erhielten für ihre Kreativität und ihre Mitgestaltung des Unternehmensgeschehens Prämien in Höhe von insgesamt rund 32,7 Mio. €.

Ein weiteres Instrument, für dessen Erfolg das Engagement der Mitarbeiter große Bedeutung hat, ist der Volkswagen-Weg; er hat die umfassende Optimierung aller Unternehmensprozesse zum Ziel. Im Zentrum steht der Kontinuierliche Verbesserungsprozess (KVP) mit der ständigen Weiterentwicklung von Produktivität und Effizienz sowie Kommunikation, Teamarbeit und Führung. Seit dem Beginn des Volkswagen-Wegs im Jahr 2007 werden die Volkswagen Mitarbeiter darin geschult, wie Verschwen-
dung erkannt und beseitigt werden kann. Im Jahr 2011 ging es vor allem darum, Prozesse zu optimieren – insbesondere im Hinblick auf die Produkt- und Arbeitsqualität. Die anderen Marken des Volkswagen Konzerns verfügen über ähnliche Programme zur Steigerung der Effizienz.

Ein mittlerweile bewährtes und intensiv genutztes Instrument zur Abstellung von Fehlern in Arbeitsprozessen ist das Stimmungsbarometer. Als einheitliche konzernweite Mitarbeiterbefragung wurde das Stimmungsbarometer im Jahr 2011 zum vierten Mal durchgeführt. In die Befragung einbezogen waren 77 Standorte und Gesellschaften in 26 Ländern. Von über 346.000 zur Teilnahme eingeladenen Mitarbeitern nahmen mehr als 308.000 teil. Dies entspricht einer Beteiligungsquote von 89 %. Die Befragungsergebnisse des Jahres 2011 zeigen im Vergleich zum Vorjahr eine positive Entwicklung. Über 60 % der Mitarbeiter sehen das Instrument Stimmungsbarometer als hilfreich oder sehr hilfreich für die Verbesserung ihrer Arbeit an. Die Durchsprachen der Ergebnisse unterstützen laut Einschätzung der Befragten die Organisationseinheiten und Teams darin, nachhaltige Verbesserungen in der Arbeitszufriedenheit zu erzielen.

Frauenförderung und familienbewusste Personalpolitik

In der Unternehmenskultur von Volkswagen hat sowohl der Beruf als auch die Familie einen sehr hohen Stellenwert. Eine familienbewusste Personalpolitik ist für Volkswagen deshalb ein wesentlicher Erfolgsfaktor auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber. 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 wurden in der Volkswagen AG erstmals konkrete Ziele benannt, um den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen.

Im Frühjahr 2011 hat der Volkswagen Konzern im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung differenzierte Ziele vorgelegt, um den Anteil von Frauen bei Volkswagen in Deutschland nachhaltig zu steigern. Volkswagen folgt dabei einer Systematik, die für alle relevanten Hierarchieebenen detaillierte Vorgaben macht, zu welchem Zeitpunkt ein bestimmter Frauenanteil erreicht sein muss. Ein wesentliches Mittel dafür ist die Quotierung bei der Einstellung von Hochschulabsolventen. Hier orientiert sich Volkswagen am 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 %, in der Informatik 15 % und in den Wirtschaftswissenschaften 50 %. Gemittelt über alle für Volkswagen relevanten Studiengänge ergibt sich aus diesen differenzierten Quoten das Ziel, bei der Einstellung von Akademikern einen Frauenanteil von mindestens 30 % zu erreichen.

FRAUENANTEILE VOLKSWAGEN KONZERN IN DEUTSCHLAND*

Stand 31. Dezember 2011

%	2011	2010
Auszubildende	26,4	25,4
Gewerbliche Auszubildende	20,4	20,0
Kaufmännische Auszubildende	52,9	50,7
Studierende im Praxisverbund	32,0	30,0
Managerinnen	8,5	8,1
Management	10,1	9,5
Oberes Management	6,4	6,3
Top-Management	4,9	4,1

* Ohne Scania und MAN.

Dieser erhöhte Anteil neu ins Unternehmen eintretender qualifizierter Frauen ermöglicht es uns, in den folgenden Jahren den Anteil weiblicher Führungskräfte auf den verschiedenen Management-Ebenen kontinuierlich zu steigern. Ziel ist es, dass der Volkswagen Konzern in Deutschland im Jahr 2020 im Top-Management eine Frauenquote von 11 %, im Oberen Management von 12 % und im Management von 15 % erreicht.

Im Berichtsjahr konnte der Frauenanteil in den Management-Kreisen des Volkswagen Konzerns in Deutschland bereits auf 4,9 % im Top-Management 6,4 %, im Oberen Management und 10,1 % im Management (Jahresendstand ohne Scania und MAN) erhöht werden. 45 Frauen durchliefen 2011 ein Mentoring-Programm in der Volkswagen AG, das sie auf dem Weg ins Management unterstützte.

Das Unternehmen verfolgt darüber hinaus das Ziel, den Anteil der Facharbeiterinnen und Meisterinnen bis zum Jahr 2020 auf mindestens 10 % im Jahr 2020 anzuheben. Derzeit liegt der Anteil der Meisterinnen in der Volkswagen AG bei knapp 4 %. 2011 wurden 25 Frauen durch ein gezieltes Mentoring-Programm auf dem Weg zur Meisterin unterstützt. Personalentwicklungsprogramme für Frauen, eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie flexible Arbeitszeitmodelle flankieren das bei Volkswagen angewandte System der differenzierten Quoten.

Volkswagen wirbt gezielt um weibliche Talente. Hierzu gehören spezielle Informationstage über die gewerblich-technische Berufsausbildung bei Volkswagen und Berufserlebnistage für junge Frauen. Das Unternehmen beteiligt sich seit Jahren am bundesweiten Girls' Day und bot 2011 in diesem Rahmen über 2.000 jungen Frauen einen praxisnahen Einblick in die Berufe der Automobilbranche.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Der Erhalt der Gesundheit und Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeiter ist eines der wichtigsten Ziele der Volkswagen Personalpolitik. Mit dem Checkup wurde bei Audi im Jahr 2006 und bei Volkswagen im Jahr 2010 eine kostenlose und umfassende Vorsorgeuntersuchung für alle Mitarbeiter eingeführt. Inzwischen bietet jedes Werk der Volkswagen AG diese regelmäßige Untersuchung zum Erhalt der Gesundheit und Fitness der Mitarbeiter auf Basis modernster Untersuchungsverfahren an. Die hohe diagnostische Qualität des Checkups wird von den Beschäftigten allgemein anerkannt. Bisher nutzten über 28.000 Volkswagen Beschäftigte dieses freiwillige Angebot, das ständig qualitativ weiterentwickelt wird. 2011 lag der Schwerpunkt in den deutschen Werken auf der Ausweitung der internen und externen Präventionsangebote, die mit dem Volkswagen Checkup verknüpft sind. Zudem wurde mit der großflächigen Einführung des Volkswagen Checkups an ausländischen Konzernstandorten begonnen.

Parallel dazu wurden die Bemühungen um die Verbesserung der Ergonomie an allen Arbeitsplätzen fortgesetzt. Durch den Einsatz von Ergotherapeuten an den Produktionslinien war vielerorts eine ergonomische Optimierung dieser Arbeitsplätze möglich. Zudem konnten Mitarbeiter direkt an ihrem Arbeitsplatz in der verbesserten ergonomischen Ausführung ihrer 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. Hierfür wurde ein Basisseminar konzipiert. Darüber hinaus haben wir für alle angehenden Führungskräfte verpflichtende Qualifizierungsmodule zum Arbeitsschutz entwickelt und eingeführt. Auf Grundlage des 2010 implementierten Konzern-Arbeitsschutz-Management-Systems (KAMS) haben alle Konzernmarken und Gesellschaften 2011 zudem eine umfangreiche Analyse ihrer bestehenden Arbeitsschutzorganisation und der damit verbundenen Prozesse durchgeführt. Konzernweit identifizierte Good-Practice-Beispiele werden künftig systematisch für Prozessverbesserungen im Arbeitsschutz eingesetzt.

Betriebliche Altersvorsorge

Zur Absicherung des Alterseinkommens ehemaliger Mitarbeiter unterhalten die Volkswagen AG sowie ihre Marken und Tochtergesellschaften betriebliche Altersversorgungssysteme. Diese beruhen in Deutschland auf einer Direktzusage. Zusätzlich zu einer vom Arbeitgeber finanzierten Altersversorgung haben die Beschäftigten die Möglichkeit, im Wege der Entgeltumwandlung selbst Vorsorge zu betreiben. Seit 2001 werden die Aufwendungen für die betriebliche Altersvorsorge der Volkswagen AG über den vom Volkswagen Pension Trust e.V. treuhänderisch verwalteten betriebsinternen Pensionsfonds am Kapitalmarkt angelegt. Ende 2011 nutzten 21 weitere deutsche Konzerngesellschaften diese Möglichkeit. In den

betriebsinternen Pensionsfonds wurden bis Ende 2011 insgesamt 2.589 Mio. € für die Absicherung der Beschäftigten im Alter, bei Erwerbsminderung und im Todesfall eingebbracht.

Das Zeit-Wertpapier der Volkswagen AG bietet den Beschäftigten seit 1998 die Möglichkeit, ihre Lebensarbeitszeit zu verkürzen. Dazu können sie aus ihrem Bruttoentgelt und aus Zeitguthaben Beiträge leisten, 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 1.132 Mio. €.

PERSONALKENNZAHLEN

Stand 31. Dezember 2011

	2011	2010	2009	2008	2007
Auszubildende im Konzern	15.021	10.545	9.846	9.884	9.302
gewerbl.lich	11.249	7.799	7.439	7.498	7.525
kaufmännisch	3.772	2.746	2.407	2.386	1.777
Passive Altersteilzeit	4.488	4.778	7.070	8.841	9.847
Aktive Konzernbelegschaft	482.447	384.058	351.584	351.203	310.156
Gesamtbelegschaft	501.956	399.381	368.500	369.928	329.305
Europa	378.030	290.159	278.779	284.962	256.119
Amerika	58.072	54.571	48.529	48.867	42.814
Afrika	6.602	6.546	5.608	6.194	5.664
Asien	58.540	47.607	35.123	29.423	24.544
Australien	712	498	461	482	164
Anteil weiblicher Beschäftigter im Konzern (in %)	14,7	14,2	14,2	14,0	13,7
Fehlzeiten (in %)	3,4	3,3	2,5	3,0	3,0
Anzahl Betriebsunfälle*	1.806	1.855	1.865	1.819	1.684
Unfallhäufigkeit*	3,2	3,6	4,0	4,0	4,2

* Ohne Scania und MAN (2009 auch ohne Audi Brüssel); Unfallhäufigkeit = Anzahl der Betriebsunfälle x 1 Mio./geleistete Arbeitsstunden.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

Die Kommunikationsgesellschaft, die nahezu durchgängige IT-Unterstützung von Geschäftsprozessen und der Aufbau neuer Standorte stellen die IT großer Unternehmen vor ständig neue Herausforderungen. Zugleich ist eine technologisch und quantitativ angemessen ausgestattete IT-Infrastruktur die Basis für stabile Systeme und damit für die optimale IT-Unterstützung an den verschiedenen Unternehmensstandorten, in den Geschäftsabläufen und im Vertriebsnetz. Wichtig ist deshalb vor allem, Rechenzentren kontinuierlich weiterzuentwickeln. Der Volkswagen Konzern hat diese Herausforderung angenommen und im Jahr 2011 sein neues Konzern-Rechenzentrum am Standort Wolfsburg in Betrieb genommen. Der zweigeschossige Neubau verfügt auf 2.000 m² über modernste IT-Technik sowie über energieeffiziente Gebäudetechnik und Infrastruktur. Zudem erfüllt er die höchsten internationalen Sicherheitsstandards. Hochleistungsfähige Stromaggregate und kinetische Energiespeicher sorgen bei möglichen Spannungsveränderungen für einen unterbrechungsfreien Betrieb. Das neue Rechenzentrum steigert die Gesamtrechenleistung am Standort Wolfsburg um 86 % und führt die IT-Kapazitäten, die bisher in verschiedenen Gebäuden installiert waren, an einem Ort zusammen. Durch die Inbetriebnahme sinkt der jährliche Energieverbrauch im Vergleich zu den bisherigen Rechenzentren um 9,1 Mio. kWh; die CO₂-Emissionen verringern sich um 5.000 t jährlich. Zugeführte Außenluft kühlt das Rechenzentrum während rund zwei Dritteln des Jahres; diese hocheffiziente, indirekte Kühlung verbraucht keine zusätzliche Energie.

UMWELTMANAGEMENT IM KONZERN

Unsere Umwelt zu schützen und das Unternehmen umweltbewusst zu führen ist Teil unserer Firmenkultur. Unter Berücksichtigung sozialer, ökonomischer und ökologischer Gesichtspunkte wirtschaften wir nachhaltig, unterstützen umweltgerechtes Handeln und sichern die Beschäftigung langfristig. Zwei elementare Grundsätze zeichnen die Umweltpolitik bei Volkswagen aus: Zum einen entwickeln wir die Produktionsverfahren ständig weiter, um eine ressourcenschonende Herstellung unserer Produkte garantieren zu können. Seit 2010 unterstützt uns dabei ein effizientes Energiemanagement-System. Zum anderen verbessern wir kontinuierlich die Umweltverträglichkeit unserer Produkte in allen Phasen ihres Lebenszyklus. Umweltrelevante Aspekte werden frühzeitig erkannt und im Entstehungsprozess unserer Produkte berücksichtigt. Während des gesamten Produktlebenszyklus werden die Leitlinien einer umweltorientierten Perspektive eingehalten. Bis 2018 wollen wir auch aus ökologischer Sicht an der Spitze der Automobilindustrie stehen.

Die deutschen Volkswagen und Audi Standorte beteiligen sich seit 1995 freiwillig am Öko-Audit-Verfahren der Europäischen Union. In diesem Zusammenhang prüfen

wir ständig unser Umweltverhalten und passen es gegebenenfalls an. Weltweit setzen wir konkrete Maßnahmen zum Umweltschutz nach den Richtlinien des Umweltzertifizierungsverfahrens entsprechend der internationalen Norm EN ISO 14001 um. Seit 1996 gilt diese Norm darüber hinaus auch für das Umweltmanagementsystem der Technischen Entwicklung von Volkswagen, das seit 2009 zusätzlich nach DIN ISO/TR 14062 zertifiziert wird. Durch Rezertifizierungen konnten wir unsere Vorreiterrolle bestätigen.

Umweltschonende Produktionsverfahren

Aktiver Klimaschutz und der sparsame Umgang mit knapper werdenden Rohstoffen spielen bei Volkswagen eine wichtige Rolle. Wir setzen daher nicht nur auf umweltverträgliche Produkte, sondern auch auf eine ressourcenschonende und umweltfreundliche Produktion. Bei den zentralen Umweltkennzahlen der Fertigung haben wir auch 2011 erneut bessere Werte als im Vorjahr erzielt; die Grafiken auf Seite 213 zeigen dies anschaulich. Den Vorgaben interner Normen und Prozessstandards folgend werden die Umweltdaten der produzierenden Konzernstandorte regelmäßig erhoben, geprüft und analysiert. Aus den kontinuierlich fortgeschriebenen Daten können wir ablesen, wie sich die Belastung der Umwelt durch den Konzern entwickelt. Die Datenerhebung umfasst derzeit 59 Standorte.

Ein Ziel unserer umweltschützenden Maßnahmen ist, kontinuierlich die Ressourceneffizienz zu optimieren. Diese verstehen wir nicht nur als Verhältnis von Ressourceninput zu Produktoutput eines Prozesses, sondern betrachten sie ganzheitlich – von der Produktentwicklung bis zum Recycling. Bei der Produktgestaltung steht die Ressourceneffizienz klar im Vordergrund.

Zum Beispiel wurde die Anwendbarkeit des Stoffstrommanagements als eines der innovativen Fertigungsverfahren aus dem Bereich der Fahrzeug- und Komponentenfertigung geprüft und schließlich auch eingeführt. Konkrete Auswirkungen dieser Maßnahme sind unter anderem in der Lackiererei zu sehen, in der sich mit Hilfe eines neu entwickelten Farbwechselsystems der Materialverlust um bis zu 85 % reduziert hat. Außerdem senken wir die Energie- und Materialverbräuche im Bereich der Komponenten. Ein wichtiges Thema ist hier die Grundlastreduzierung beim Stromverbrauch, etwa durch Maßnahmen, die den Verbrauch im Standby-Betrieb der Anlagen herabsetzen. Bei der Erhöhung der Materialeffizienz setzen wir vor allem auf Verfahren mit Minimalmengenschmierung oder Trockenbearbeitung. Dazu gehört auch das sogenannte Taumelverfahren, bei dem die bisherige spanende Bearbeitung von Bauteilen durch eine innovative Umformtechnik ersetzt wird. Dank der Verwendung endformnaher Bauteile können wir die Abfallmenge deutlich verringern.

Volkswagen hat viele Prozesse und Verfahren entwickelt und eingeführt, die sicherstellen, dass Neufahrzeuge

zu 85 % recyclingfähig und zu insgesamt 95 % wiederverwertbar sind. Diese Quoten werden vom Kraftfahrtbundesamt regelmäßig bestätigt. Dank der Aufbereitung von Rückständen mit dem Volkswagen Si-Con-Verfahren ist das Recycling von Altfahrzeugen sowohl umweltgerecht als auch wirtschaftlich realisierbar. Volkswagen nimmt innerhalb der EU eigene Altfahrzeuge in der Regel kostenlos zurück. Für deren Verwertung steht ein dichtes Netz mittelständischer Partnerunternehmen zur Verfügung. Viele ausgediente Bauteile – rund 13.000 Positionen – werden von Volkswagen bearbeitet, geprüft und zu Austauschteilen aufbereitet. In Sachen Qualität und Gewährleistung entsprechen diese Rezyklate danach Neuteilen. Unsere Recyclingaktivitäten weiten wir sukzessive auf außereuropäische Märkte aus. Beispielsweise werden seit 2011 auch in China Aggregate aufbereitet.

Eines unserer zentralen Ziele einer umweltschonenden Produktion ist, die Verwendung primärer Rohstoffe weiter zu reduzieren. Deshalb ist der Einsatz von gütesicherten Rezyklaten in fast allen Fahrzeugbauteilen nicht nur erlaubt, sondern wird sowohl in der konzernweiten Recyclingnorm als auch im projektübergreifenden Volkswagen Umweltlastenheft explizit gefordert. Der Rezyklatanteil aller Werkstoffe beträgt bei den aktuellen Serienmodellen Golf, Polo und Sharan rund 40 % des Fahrzeuggewichts. Neben zahlreichen Metallen werden auch Kunststoffe wiederverwertet. Ein Beispiel ist die Unterbodenschale, die in einigen Fahrzeugen zu 100 % aus Kunststoffrezyklat besteht. Prüfzeugnisse des TÜV NORD bestätigen diese hohen Werte.

Energiemanagement an den Produktionsstandorten

Im Geschäftsjahr 2011 haben wir nicht nur die umweltschützenden Maßnahmen, sondern auch das Energiemanagement an unseren Produktionsstandorten weltweit intensiviert. An den beiden Volkswagen Standorten im indischen Pune und im chinesischen Dalian gibt es seit diesem Jahr Umweltmanagementsysteme, die nach der internationalen Norm EN ISO 14001 zertifiziert wurden. Darüber hinaus führen wir in einem ersten Schritt an den europäischen Standorten des Konzerns ein Energiemanagement-System nach DIN EN 16001 ein. Es wird in das bereits bestehende Umweltmanagementsystem integriert und im Zuge des Öko-Audit-Verfahrens der Europäischen Union beziehungsweise der internationalen Norm EN ISO 14001 mitzertifiziert. Volkswagen erfüllt darüber hinaus in Deutschland die Erfordernisse, die im Konzept der Bundesregierung zur Steigerung der Energieeffizienz in der Industrie ein wesentliches Element sind.

Weitere Möglichkeiten, Energie einzusparen und die Energieeffizienz an den Standorten und in den einzelnen Produktionsbereichen zu steigern, haben wir systematisch

in Form verschiedener Ansätze erarbeitet. Beispielsweise haben wir mit Hilfe von Konzernarbeitskreisen und unterstützenden IT-Anwendungen den Wissenstransfer zwischen den verantwortlichen Personen und den einzelnen Standorten vertiefen können. Zusätzlich haben wir Standardisierungsmaßnahmen eingeleitet, um die Grundlast in produktionsfreien Zeiten zu senken.

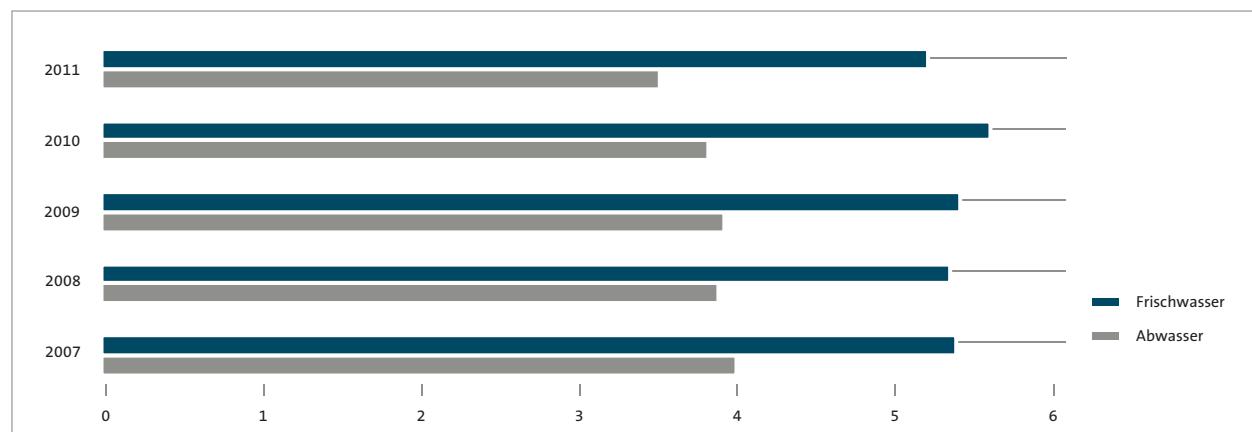
Im Hinblick auf das Unternehmensziel, weltweit der umweltfreundlichste Automobilhersteller zu werden, waren die beteiligten Planungsstellen bereits bei der Konzipierung des Werkes in Chattanooga aufgefordert, Ideen und Erfahrungen aus den bestehenden Konzernstandorten auszuwerten. In Anlehnung an diese Ergebnisse und die konzernweiten Standards zur Energieeffizienz entstand im Sinne des „Think Blue.Factory.“-Ansatzes ein fortschrittliches Gesamtkonzept für die umweltgerechte Gestaltung der Gebäude, Infrastruktur und Fertigungstechnik. Darüber hinaus wurden in der Nähe des Werksgeländes Feuchtbiotope erweitert und miteinander verbunden. Die Fabrikgebäude sind nach dem renommierten LEED-Standard des U.S. Green Building Council zertifiziert. Die Zertifizierung bestätigt die Einhaltung anspruchsvoller Normen und Standards für nachhaltiges und umweltfreundliches Bauen. Das LEED-Gütesiegel wird in vier Qualitätsstufen vergeben; das Werk in Chattanooga erhielt als erste Automobilfabrik das Qualitätssiegel der höchsten Stufe, die Platin-Zertifizierung. Außen und innen sind modernste Beleuchtungssysteme installiert, die eine um bis zu 90 % energieeffizientere Technologie nutzen. Im Karosseriebau im neuen Werk wurde die Leistungsfähigkeit erhöht, indem nun für die Herstellung von Schweißnähten Scheibenlaser der neuesten Generation verwendet werden, deren Wirkungsgrad sieben Mal höher als die der bisher verwendeten Stablaser.

Die Lackiererei in Chattanooga ist eine der ersten im Konzern, die auf der Grundlage des sogenannten Prozess 2010 betrieben wird. Dabei fassen wir zwei bisher getrennte Lackierschritte ohne Qualitätsverlust zusammen. So können wir den Aufwand für einen Trockner und die Klimatisierung einer Lackierzone einsparen. Zudem wird die Abluft aus den Lackerkabinen in einen Kreislauf eingespeist – auch das spart Energie: bis zu 70 % im Vergleich zum bisherigen Verfahren. Dieses Umluftsystem basiert darauf, dass der beim Spritzlackieren entstehende Lacknebel hocheffizient und wasserfrei abgeschieden wird. Wir setzen das Verfahren erstmals in Chattanooga ein; es ist Vorbild für alle künftig zu errichtenden Lackieranlagen.

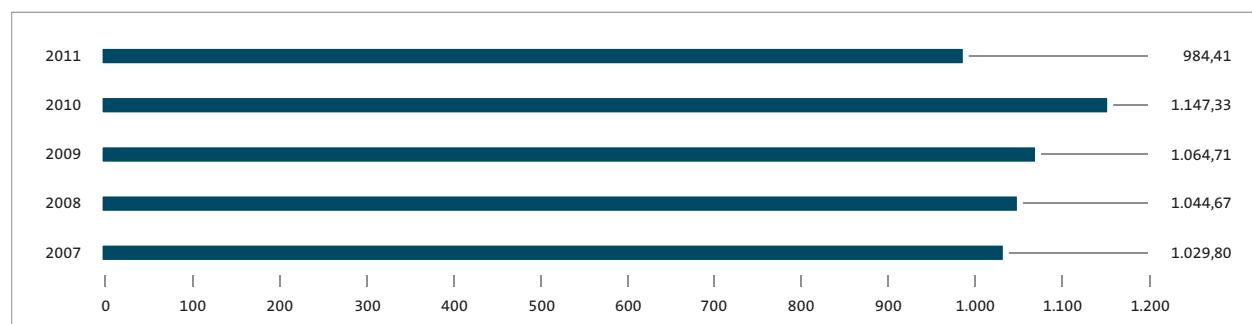
Um die Umweltbelastung durch die Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen zu reduzieren, verwenden wir Wasserlacke mit reduziertem Lösemittelgehalt. Die Reste der in der Abluft noch vorhandenen Lösemittel werden in einer modernen Abgasreinigungsanlage eliminiert.

FRISCHWASSERBEZUG UND ABWASSER DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

in Kubikmeter pro Fahrzeug

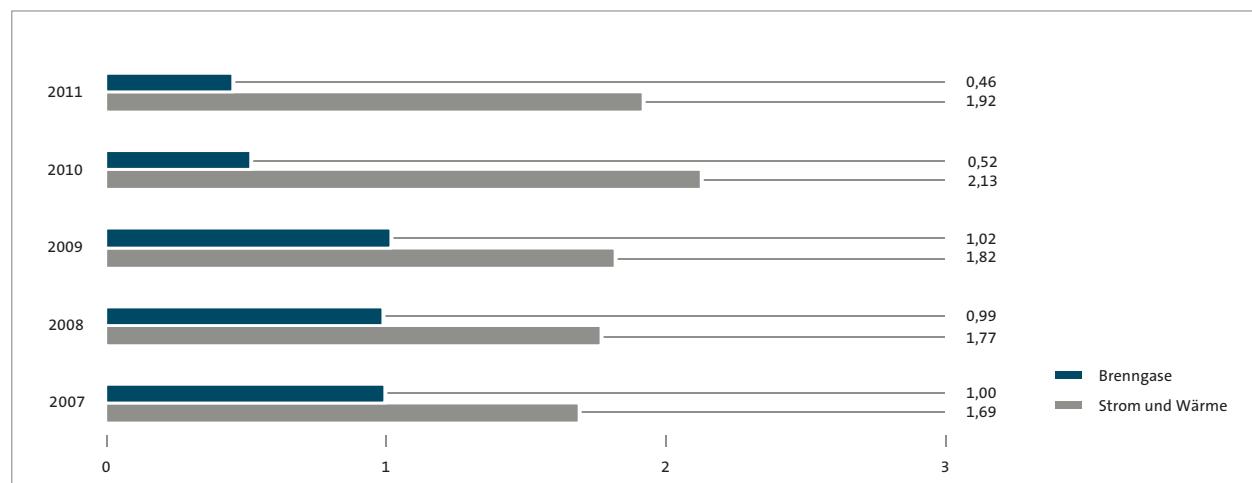
GESAMTE CO₂-EMISSION DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

in Kilogramm pro Fahrzeug



ENERGIEVERBRAUCH DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

in Megawattstunden pro Fahrzeug



* MAN und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. mit dem Werk Chengdu wurde nicht berücksichtigt.

Interner Umweltpreis

Mit dem Internen Umweltpreis würdigt das Unternehmen den Einsatz und die Eigeninitiative von Mitarbeitern an den deutschen Standorten oder in Konzernstellen innerhalb Europas für den Umweltschutz in ihrem Arbeitsumfeld. Diese Auszeichnung haben wir 2011 bereits zum achten Mal vergeben. Den ersten Preis in der Kategorie „Produktion“ erhielt 2011 ein Mitarbeiter der Prozess-technik in Braunschweig – er entwickelte ein Verfahren zur Lackierung von Teilen des Stoßdämpfers auf der Basis von Wasserlack. Leitungen von Produktionsanlagen müssen nun nicht mehr so häufig gespült werden. Des Weiteren konnte damit der Wert der gesundheitsschädlichen Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen von 490 g/l auf 154 g/l gesenkt werden. In der Kategorie „Produkt“ wurden drei Mitarbeiter der Karosserie- und der Akustik-entwicklung mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Das Team hat die Materialdichte für Dämpfungen am Kotflügel verändert, sodass das Gewicht der Bauteile um 43 % verringert werden konnte; dies führt bei allen Volkswagen Fahrzeugen zu Materialeinsparungen und geringeren CO₂-Emissionen. Darüber hinaus wurden zwei Mitarbeiter für ihr langjähriges Engagement bei der Absatzförderung von Erdgasfahrzeugen und der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs ausgezeichnet.

Externe Umweltauszeichnungen

Der Volkswagen Konzern erhielt im Geschäftsjahr 2011 zahlreiche Preise für die umweltverträgliche Gestaltung seiner Fahrzeuge. In diesem Abschnitt stellen wir die wichtigsten vor.

Der Automobil-Club Verkehr (ACV) Deutschland zeichnete den Polo BlueMotion der Marke Volkswagen Pkw mit dem Umweltpreis „ACVmobil“ aus. Mit rund 33 % der Stimmen wählten die Mitglieder des Automobilclubs den Polo zum ökologisch und ökonomisch besten Fahrzeug.

Für den Touran 1.4 TSI EcoFuel und das maskierte, kamerabasierte Dauerfernlicht Dynamic Light Assist erhielt Volkswagen in den Kategorien „Zukunft“ sowie „Innovations & Umwelt“ jeweils einen Gelben Engel 2011 vom ADAC.

Die erdgas mobil GmbH ging mit dem Volkswagen Passat TSI EcoFuel erfolgreich bei der Challenge Bibendum in Berlin an den Start. Es war die elfte Auflage des vom Reifenhersteller Michelin initiierten Wettbewerbs für umweltschonende Fahrzeuge. Der erdgasbetriebene Volkswagen konnte sich erfolgreich behaupten und erhielt in den Kategorien „Fuel Efficiency“, „Well-to-Wheel CO₂ Emissions“ und „Local Emissions“ jeweils einen Preis.

Zum zweiten Mal in Folge wurde die Marke Volkswagen Pkw zur umweltfreundlichsten Automarke gewählt. Mehr als die Hälfte der über 2.300 Leser des Fachmagazins „Firmenauto“ hatten sich in einer Online-Abstimmung für den Marktführer im deutschen Großkundengeschäft entschieden.

Über 11.000 Leser der deutschen Zeitschrift „AUTO TEST“ wählten den Golf Blue-e-Motion zum „e-Car des Jahres“ in der Kategorie „Konzeptcar“. Die Auszeichnung in vier Kategorien zum Thema Elektromobilität wurde zum zweiten Mal vergeben.

Bereits zum dritten Mal in Folge weist die jüngste Auto-Umweltliste des Verkehrsclub Deutschland den Touran TSI EcoFuel mit DSG (Doppelkupplungsgetriebe) als bestes Fahrzeug in der Rubrik der Siebensitzer aus. Zahlreiche weitere Modelle des Volkswagen Konzerns fanden den Weg in die Auto-Umweltliste. Dabei konnten insbesondere die Modelle mit den zukunftsweisenden Technologien BlueMotion und TSI-EcoFuel von Volkswagen überzeugen. Im Segment der Klimabesten sicherte sich beispielsweise der Polo 1.2 TDI BlueMotion mit einem CO₂-Ausstoß von nur 87 g/km den zweiten Platz – und das als vollwertiger Fünfsitzer.

Gemeinsam mit Zulieferern hat Volkswagen ein neues System zur Herstellung kohlenstofffaserverstärkter Kunststoffe entwickelt und patentiert. Der innovative Werkstoff soll im Jahr 2013 in der Kleinserie des Ein-Liter-Autos XL1 mit Plug-in-Hybridbetrieb eingesetzt werden. Das Verfahren brachte Volkswagen bei der Vergabe des ÖkoGlobe 2011 den zweiten Platz in der Kategorie „Neue Werkstoffe im Fahrzeugbau“ ein.

Die spanische Fachzeitschrift für Logistik und Transport „El Vigia“ zeichnete die Marke SEAT für ihr Photovoltaik-Projekt „SEAT in the sun“ mit dem „Award für die beste Initiative im Bereich CSR“ aus. Im Rahmen des Projekts wurden Solarzellen auf mehreren Produktionsgebäuden der Marke installiert, die Fläche ist mehr als 135.000 m² groß. Die Anlage ermöglicht SEAT eine jährliche CO₂-Einsparung von 2.800 Tonnen.

Der schwere Lkw TGX 18.400 der Marke MAN erhielt im Berichtsjahr die erstmals von zwei renommierten Nutzfahrzeug-Fachzeitschriften gemeinsam vergebene Auszeichnung „Green Truck 2011“. Mit 96 von 100 möglichen Punkten in der Wirtschaftlichkeitswertung setzte sich das Fahrzeug gegen 13 Konkurrenten durch. Den Ausschlag gaben die geringen Verbrauchs- und Emissionswerte des Lkw. Der MAN TGX 18.440 belegte den dritten Platz.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Die Antriebs- und Kraftstoffstrategie des Volkswagen Konzerns folgt – unverändert gegenüber den vergangenen Jahren – dem Ansatz der Koexistenz von Elektroantrieb und konventionellem Verbrennungsmotor.

Auf dem Weg zur CO₂-neutralen Mobilität der Zukunft sehen wir in den nächsten Jahrzehnten ein Nebeneinander dieser beiden Antriebskonzepte, mit einem eindeutigen Trend hin zur zunehmenden Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Begleitet wird diese Koexistenz der Antriebskonzepte von einer kontinuierlichen Zunahme des Anteils

CO₂-neutraler Energieträger – sei es beispielsweise in Form von regenerativ erzeugtem Strom für Elektrofahrzeuge oder durch CO₂-neutrale biogene Kraftstoffe, etwa aus Reststoffen – zur Anwendung in konventionellen Verbrennungsmotoren, deren Effizienz fortlaufend gesteigert wird. Die erfolgreichen TSI-, TFSI- und TDI-Motoren des Konzerns, im Idealfall kombiniert mit unseren innovativen Doppelkupplungsgetrieben, bilden die Grundpfeiler dieser Strategie.

Das Geschäftsjahr 2011 stellte für die Weiterentwicklung der konventionellen Verbrennungsmotoren des Volkswagen Konzerns einen Meilenstein dar. Die Entwicklungsarbeit an den völlig neuen Generationen von Drei- und Vierzylinder-Otto- und -Dieselmotoren konnte erfolgreich vorangetrieben werden und erreichte mit der Markteinführung des up! ihren vorläufigen Höhepunkt. Der konventionelle Verbrennungsmotor ist aus Sicht des Unternehmens auch mittelfristig die Basis für einen verantwortungsvollen Umgang mit nachhaltiger, zukunftsgerichteter Mobilität. Dies gilt insbesondere für die kosten-sensitiven Wachstumsmärkte in Russland, Indien und Fernost.

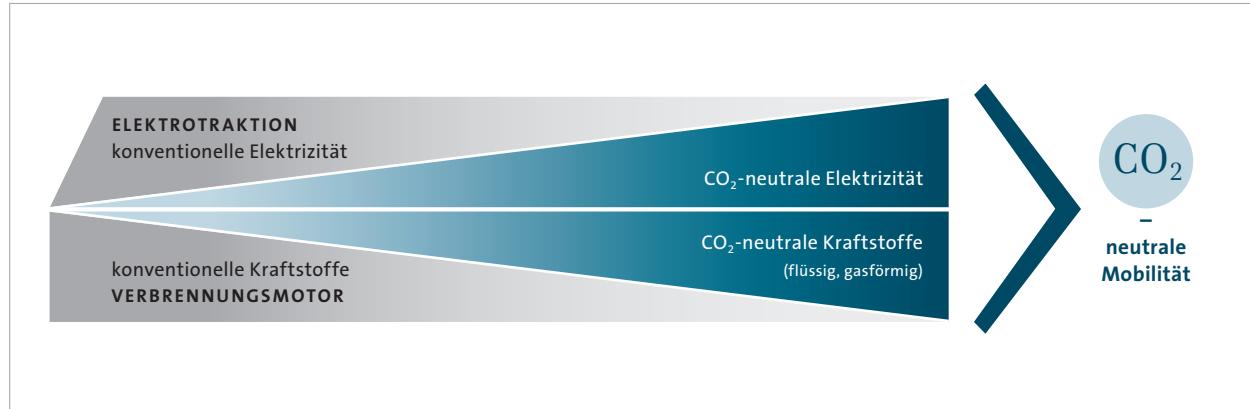
Mit der Markteinführung der 1,0 l Dreizylinder-Benzinmotoren, die seit September 2011 mit 44 kW (60 PS) oder 55 kW (75 PS) im up! erhältlich sind, und dem 1,8 l TFSI-Motor, seit Oktober 2011 im Audi A5, gingen die ersten Derivate der neuen Generation der Ottomotoren-Familien an den Start. In den nächsten Monaten werden mit dem Anlauf des MQB (siehe dazu Seite 195) schrittweise weitere Mitglieder dieser Motorenfamilien folgen und mit ihren Innovationen – wie beispielsweise den nadelgelagerten Nockenwellen, der kombinierten Benzindirekt- und Saugrohreinspritzung oder dem integrierten Abgaskrümmer – neue Maßstäbe in Sachen Effizienz und Wirtschaftlichkeit beim Ottomotor setzen.

Besondere Innovationskraft besitzt auch die Zylinderabschalttechnik, die im Jahr 2012 sowohl bei Volkswagen als auch bei Audi im Ottomotor zum Einsatz kommt. Sie ermöglicht den entsprechenden Vier- und Achtzylinder-Aggregaten, in bestimmten Fahrsituationen bedarfsoorientiert nicht benötigte Zylinder verbrauchsoptimal abzuschalten. Diese Technik spart beispielsweise beim 1,4 l

TSI-Motor bis zu 0,7 l Kraftstoff auf 100 km und stellt auf dem Gebiet der Vierzylinder-Motoren eine Weltneuheit in dieser Leistungs- und Hubraumklasse dar.

Auch bei den Dieselmotoren steht Volkswagen mit dem Modularen Dieselbaukasten (MDB) vor der Einführung einer vollkommen neuen Generation von Drei- und Vierzylinder-Motoren. Im Jahr 2012 wird diese im neuen Audi A3 debütieren und neue Maßstäbe in puncto Fahrspaß, Sauberkeit und Effizienz setzen. Die Erfolgsgeschichte des Dieselmotors hat der Volkswagen Konzern auch auf anderen Gebieten fortgeschrieben. Kontinuierlich steigende Marktanteile auf dem dieselkritischen nordamerikanischen Markt und die Anerkennung in Europa in Form von fünf Sternen im ADAC ecoTest für den 1,6 l TDI Passat BlueMotion sind Beispiele dafür. Auch in höheren Hubraumklassen haben wir den Dieselmotor erfolgreich weiterentwickelt. Nachdem im Jahr 2010 im Audi A7 der als Effizienzvariante ausgelegte 3,0 l V6 TDI-Motor mit 150 kW (204 PS) vorgestellt wurde, erweiterte Audi im Jahr 2011 die Motorenpalette des Audi A7 um eine Hochleistungsvariante dieses Motors, ausgeführt als BiTurbo. Mit 230 kW (313 PS) und einem Drehmoment von 650 Nm ermöglicht das Aggregat souveränste Fahrleistungen und beschleunigt den A7 in lediglich 5,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Der beeindruckende Verbrauch von nur 6,4 l auf 100 km und eine CO₂-Emission von 169 g/km setzen neue Maßstäbe auf dem Gebiet der Sechszylinder-Dieselmotoren.

Um die Effizienz des konventionellen Verbrennungsmotors weiter zu steigern, hat Volkswagen auch im Jahr 2011 seine Aktivitäten in Bezug auf die schrittweise Elektrifizierung des Antriebsstrangs konsequent fortgesetzt. Technologien wie das Start-Stopp-System und die Rekuperation von Bremsenergie sind bereits in vielen unserer Serienfahrzeuge im Einsatz. Auch neue Technologien wie das „Segeln“ mit Motorfreilauf leisten einen zunehmenden Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Flottenemissionen des Konzerns. Dabei werden bei konstanter Fahrt, beispielsweise auf der Autobahn, Räder und Antriebsstrang voneinander entkoppelt, wodurch sich Verbrauchsvorteile von bis zu 0,5 l auf 100 km erreichen lassen.

DER WEG ZUR CO₂-NEUTRALEN MOBILITÄT

Einen Ausblick darauf, was unter Einsatz von innovativer Antriebstechnik in einem modernen, zukunftsweisenden Fahrzeugkonzept möglich ist, gab Volkswagen mit der Studie XL1 auf der Qatar Motor Show Ende Januar 2011. Als Plug-In-Hybrid konstruiert und ausgestattet mit einem 0,8 l Zweizylinder-TDI-Motor (35 kW) in Kombination mit einem Elektromotor (20 kW) stellt der XL1 bei einem Verbrauch von lediglich 0,9 l Diesel auf 100 km die Spitze des derzeit Machbaren dar. Rein elektrisch und damit vollkommen emissionsfrei kann der XL1 eine Reichweite von rund 35 km zurücklegen.

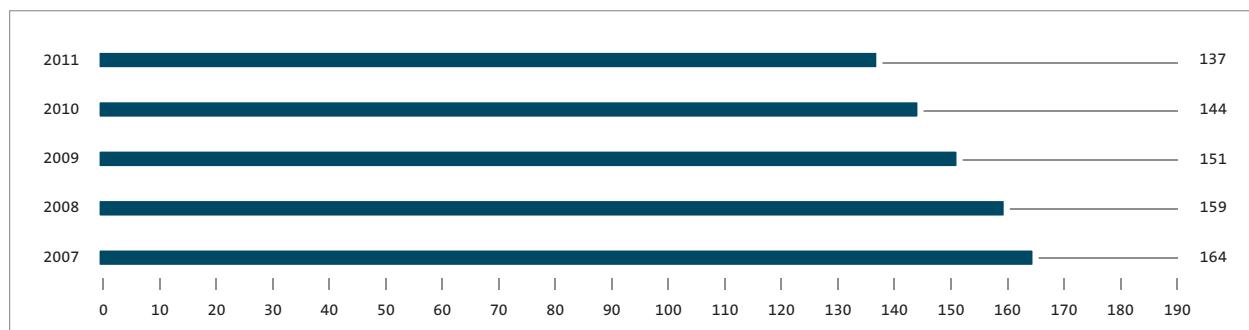
Nach der Markteinführung des Touareg Hybrid im Jahr 2010 konnte im Geschäftsjahr 2011 auch Audi mit dem Q5 Hybrid quattro seine Hybridkompetenz im Serieneinsatz eindrucksvoll unter Beweis stellen. Die Kombination aus hoch effizientem 2,0 l TFSI-Motor und Elektromotor ermöglicht einen bemerkenswert niedrigen Verbrauch von lediglich 6,9 l Kraftstoff auf 100 km; der Emissionswert beträgt 159 g CO₂/km. Das als Einwellen-Parallelhybrid konstruierte Fahrzeug verfügt dank des Zusammenspiels von Verbrennungs- und Elektromotor über eine beeindruckende Leistung von 180 kW (245 PS) und ein Drehmoment von 480 Nm. Mit der Boost-Unterstützung des Elektromotors beschleunigt das Fahrzeug in 7,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. In Kürze werden weitere Hybridfahrzeuge folgen, beispielsweise mit dem Golf, dem Jetta, dem Audi A6 und dem Audi A8.

Auch auf dem Weg hin zur reinen Elektromobilität sind 2011 weitere Meilensteine erreicht worden. Mit der erfolg-

reichen Teilnahme des Audi A1 e-tron und des Golf Blue-e-Motion an der Silvretta Klassik im Juli 2011 und der Übergabe der ersten 80 Golf-Flottenfahrzeuge an Kunden hat der Volkswagen Konzern den Nachweis erbracht, dass die Kunden mit der Elektromobilität in puncto Sicherheit, Komfort und Alltagstauglichkeit auf nichts verzichten müssen. Die in diesem Jahr in Deutschland gestarteten Flottenerprobungen werden 2012 auf Österreich, Frankreich, Belgien und die USA ausgeweitet, um die Technik des elektrifizierten Antriebs bei gleichbleibenden weltweiten Qualitätsstandards auf ein marktreifes Niveau zu bringen. Die Integration in die modulare Baukastenstrategie unterstreicht die Bedeutung der Elektromobilität für Volkswagen und belegt, dass diese langfristig einen Platz in der Produktstrategie des Konzerns hat. Dabei werden wir nicht nur die Karosserie, sondern auch das elektrische Herz des Elektrofahrzeugs fertigen. Das Werk Kassel verstärkt aktuell intensiv seine Kompetenzen im Bereich der Elektromotoren. Auf dem Sektor der Batterie- beziehungsweise Leistungselektronik wird sich das Werk Braunschweig spezialisieren. Wir werden das Elektrofahrzeug aus der Nische holen und das Zeitalter der Elektromobilität einläuten. Mitte 2013 wird Volkswagen zunächst den e-up! und kurze Zeit später den Golf Blue-e-Motion auf den Markt bringen.

Mit der jüngst gestarteten Flottenerprobung des Caddy Blue-e-Motion bricht auch Volkswagen Nutzfahrzeuge in das Elektrozeitalter auf, weitere Konzernmarken werden folgen.

CO₂-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU 27) NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS
in Gramm pro Kilometer



Umweltpreidat an weitere Produkte verliehen

Um unsere Produkte so umweltschonend wie möglich zu gestalten, haben wir stets ihren gesamten Lebenszyklus im Blick. Mit Hilfe von Umweltbilanzen analysieren wir die Entstehung neuer Fahrzeuge, Antriebssysteme, Komponenten und Werkstoffe von den ersten Ideen- und Designskizzen bis hin zur Verwertung.

Um diese Arbeit auch für unsere Kunden sichtbar zu machen, belegt Volkswagen die Erfolge umweltgerechter Produktentwicklung bei neuen Modellen bereits seit 2007 anhand von Umwelpredikaten. Die Grundlage hierfür ist die Prüfung mit anschließender Zertifizierung der ökologisch verbesserten Entwicklungsergebnisse im Vergleich zum Vorgängermodell gemäß ISO 14040 durch unabhängige Gutachter des TÜV. Im Geschäftsjahr 2011 erhielt der up! das Umwelpredikat. Weiterhin wurden die besonders sparsamen Modelle Passat BlueMotion und Passat EcoFuel im Rahmen einer Aktualisierung des entsprechenden Umwelpredikats ausgezeichnet. Digitale Versionen aller Umwelpredikate sowie weitergehende Informationen können unter www.umweltpredikat.de abgerufen werden.

Biodiversität

Der Schutz der biologischen Vielfalt hat für den Volkswagen Konzern unverändert hohe Priorität. Im Dialog mit kompetenten Partnern bauten wir unser Know-how im Natur- und Artenschutz systematisch aus.

Das größte und wohl bedeutendste Naturschutzprojekt des Konzerns ist die Wiederaufforstung der Bergregion Izta-Popo in Mexiko, die helfen soll, Grundwasser zu gewinnen und die Bodenerosion zu stoppen. Mit der Unterstützung zahlreicher Zulieferer war es uns möglich, zusätzlich zu den 300.000 bereits gesetzten Bäumen noch weitere zu pflanzen. Parallel dazu organisierte Volkswagen in dem Nationalpark Maßnahmen für Lehrer und Schüler zum verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt und den Ressourcen. Zusätzlich wurden Pläne für die Verwirklichung eines ähnlichen Projekts im Nationalpark Sierra de

Lobos Silao entwickelt. Volkswagen engagierte sich zudem stark dafür, der internationalen Initiative „Biodiversity in Good Company“ eine langfristige Zukunftsperspektive zu eröffnen. Nach dem Ende der institutionellen Förderung durch das Bundesumweltministerium mussten neue Strukturen geschaffen werden, die es den Unternehmen erlauben, die Initiative in eigener Regie weiterzuführen. Auch unser Engagement in der „Business and Biodiversity Initiative“ vertieften wir durch die Übernahme von Verantwortung im neuen Vereinsvorstand. Seit ihrer Gründung durch das Bundesumweltministerium hat Volkswagen hier als einziges DAX-Unternehmen aktiv mitgewirkt.

Das gemeinsam mit dem Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) entwickelte „UmweltProgramm“ ermöglichte der Volkswagen Leasing GmbH, den Moorschutz in Niedersachsen noch stärker finanziell zu unterstützen. Nach der Renaturierung des Theikenmeeres konnte 2011 mit der Wiedervernässung des Naturschutzgebiets Großes Moor bei Gifhorn in Niedersachsen begonnen werden. Sie dient dem Schutz von gefährdeten 150 Tier- und 40 Gefäßpflanzenarten.

Zusammen mit dem NABU haben wir unsere Initiative „Willkommen Wolf“ fortgesetzt, um die Vorbehalte gegenüber den nach Deutschland zurückgekehrten Wölfen zu zerstreuen. Im Herbst 2011 wurde die multimediale Ausstellung „Tour de Wolf“ gestartet, die durch deutsche Zoos und Tierparks wandert und über frei lebende Wölfe aufklärt.

Auch im direkten Umfeld des Wolfsburger Stammwerkes haben wir uns für den Schutz der biologischen Vielfalt engagiert. Im Bereich des Allerurstromtals wurden Maßnahmen zur Biotopverbindung und zur Renaturierung einer Vielzahl von Flüssen und Bächen gründlich vorbereitet und teilweise auch schon umgesetzt. Dabei wurden auch bestehende Projekte, Akteure und Institutionen in der Region vernetzt. In Zusammenarbeit mit der Aktion Fischotterschutz wurde zudem ein mehrjähriges, größeres Gesamtvorhaben im Rahmen des Bundesprogramms Biologische Vielfalt geplant.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY UND NACHHALTIGKEIT

Im Jahr 2050 werden 9 Mrd. Menschen auf der Erde leben. Sie alle brauchen Energie und Nahrungsmittel, Wohnraum und Kleidung, Bildung und Gesundheitsversorgung – und sie wollen mobil sein. Für Unternehmen ist das Herausforderung und Chance zugleich. Nur ihre Kompetenz für den technischen Fortschritt wird die erforderlichen Produktivitätssteigerungen schaffen, Innovationen und einen ressourcensparenden Strukturwandel realisieren. Die Leitplanken dafür sind Nachhaltigkeit und Verantwortung – die Grundwerte des unternehmerischen Handelns von Volkswagen.

Für Volkswagen ist die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung (Corporate Social Responsibility, CSR) der Beitrag des Unternehmens zu einer nachhaltigen Entwicklung auf unserem Planeten. Gemäß dem Leitbild der Nachhaltigkeit dürfen die Chancen nachfolgender Generationen durch unsere Art des Wirtschaftens und unseren Ressourcenverzehr nicht gemindert werden. Wir verfolgen ökologische, ökonomische und soziale Ziele gleichermaßen und sind damit ein integrativer Teil der internationalen Bestrebungen für eine nachhaltige Wirtschaftsordnung im globalen Maßstab.

Nachhaltigkeit ist das Fundament der Unternehmensstrategie von Volkswagen. Das heißt, dass Nachhaltigkeit im gesamten Wertschöpfungsprozess des Unternehmens integriert ist. Unternehmerische Verantwortung wahrzunehmen bedeutet für Volkswagen, die Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft stets mit zu bedenken. Nachhaltigkeit sichert außerdem langfristig die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Um einen wirkungsvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität zu leisten, arbeitet Volkswagen als Unternehmen mit globaler Verantwortung intensiv an Technologien für die saubersten und sparsamsten Automobile sowie an effizienten Mobilitätskonzepten. Für Volkswagen gilt dabei stets, dass Beschäftigungssicherung und Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen sind.

Unsere Unternehmenspolitik ist so ausgelegt, dass die ökonomischen Kernprozesse mit den ökologischen und sozialen Belangen strategisch verknüpft sind. CSR bedeutet dabei, freiwillig gesellschaftliche Verantwortung in einem Maße zu übernehmen, das über die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen hinausgeht. Mit seinem integrierten CSR-Konzept zielt der Volkswagen Konzern darauf ab, Risiken zu vermeiden, Entwicklungschancen frühzeitig zu erkennen und seine Reputation weiter zu verbessern. So leistet CSR einen wichtigen Beitrag zur langfristigen Sicherung und Wertsteigerung des Unternehmens. Als „good corporate citizen“ (auf Deutsch: guter Unternehmensbürger) nimmt Volkswagen sein gesellschaftliches

Engagement ernst; es ist Teil seiner Unternehmenskultur der Nachhaltigkeit. An unseren weltweiten Standorten unterstützen wir die soziale Entwicklung, Kultur und Bildung. Außerdem initiieren wir Projekte der regionalen Strukturrentwicklung, der Gesundheitsförderung, des Sports und des Naturschutzes.

Geschäftsstelle Koordination Corporate Social Responsibility und Nachhaltigkeit

Die Konzernaktivitäten rund um die Themen CSR und Nachhaltigkeit werden seit 2006 von einer CSR-Geschäftsstelle koordiniert. Ihre Aufgabe ist, die CSR-Aktivitäten strategisch auszurichten und das Nachhaltigkeitsmanagement zu optimieren. Das Konzept der Geschäftsstelle als Steuerungseinheit hat sich bewährt, sowohl im Hinblick auf die internen Managementprozesse als auch den externen Stakeholder-Dialog. Die CSR-Geschäftsstelle koordiniert den regelmäßigen Austausch der Marken und Regionen im Volkswagen Konzern. Sie berichtet an den Steuerkreis CSR & Nachhaltigkeit, dem alle zentralen Konzernbereiche sowie der Konzernbetriebsrat angehören. Das Ziel der Arbeit im Steuerkreis ist, die internen Bereiche zu vernetzen und die Austauschprozesse zwischen den Fachabteilungen zu verbessern. Unsere CSR-Projektteams arbeiten bereichsübergreifend an aktuellen Themen.

Mit der Einführung des IT-gestützten Nachhaltigkeitsmanagementsystems und der weiteren Integration der Kennzahlensysteme haben wir die Voraussetzungen für eine umfassende und zeitnahe CSR- und Nachhaltigkeitsberichterstattung des Konzerns geschaffen. Mit der Steuerungseffizienz und Transparenz des Kennziffernsystems bedient Volkswagen die steigenden Erwartungen der Stakeholder in Bezug auf eine aktuelle und differenzierte Darstellung der CSR- und Nachhaltigkeitsleistungen des Unternehmens.

Für Volkswagen ist die Mitgestaltung nationaler, europäischer und internationaler Unternehmensnetzwerke ein wesentlicher Bestandteil des permanenten Dialogs mit den wesentlichen gesellschaftlichen Gruppen und Akteuren. Volkswagen bringt hier seine technische und soziale Kompetenz ein und unterstützt zahlreiche Projekte. Der Konzern ist im Vorstand des führenden europäischen Unternehmensnetzwerkes für Corporate Social Responsibility, CSR Europe, vertreten. National engagieren wir uns bei econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. Mit zahlreichen anderen Unternehmen hat Volkswagen die Unternehmensinitiative „Leitbild für verantwortliches Handeln in der Wirtschaft“ unterzeichnet.

Volkswagen in Nachhaltigkeitsrankings und -indizes

Finanzmarktteilnehmer stützen ihre Empfehlungen und Entscheidungen neben Finanzzahlen verstärkt auch auf das CSR- und Nachhaltigkeitsprofil der Unternehmen. Analysten und Investoren betrachten CSR- und Nachhaltigkeitsleistungen als Leitindikatoren einer zukunftsorientierten Unternehmensführung. Um die Leistungen eines Unternehmens in den Dimensionen Ökologie, Soziales und Ökonomie abzubilden, sind Nachhaltigkeitsratings bestens geeignet. Werden in diesen Ratings Bestnoten erreicht, hat das nicht nur eine deutliche Signalfunktion für die Stakeholder, sondern erhöht aus externer Sicht auch die Attraktivität als Arbeitgeber und unternehmensextern die Motivation der Mitarbeiter. Wie in den Jahren zuvor konnte Volkswagen 2011 in den wichtigsten internationalen Ratings und Indizes eine Spitzenposition innerhalb seiner Branche halten.

Volkswagen ist eines von nur drei Automobilunternehmen, die im Dow Jones Sustainability World Index gelistet sind. Bei der Beurteilung durch die Schweizer Vermögensverwaltungsgesellschaft SAM im Auftrag von Dow Jones erzielte Volkswagen Spitzenwerte vor allem im Umweltmanagement und in der Beschäftigungsentwicklung sowie in den Bereichen Risikomanagement, gesellschaftliches Engagement und Stakeholder-Beziehungen. Die folgende Grafik zeigt das von Volkswagen 2011 erreichte Ergebnis im Vergleich zum Branchendurchschnitt.

Am Bilanzstichtag war Volkswagen in den folgenden Nachhaltigkeitsindizes vertreten: ASPI (Advanced Sustainability Performance Index), Dow Jones Sustainability World Index, ECPI Ethical Index Europe, ECPI Ethical Index EMU, ECPI Ethical Index Global, Ethibel Sustainability Index, FTSE4 Good und STOXX ESG Leader.

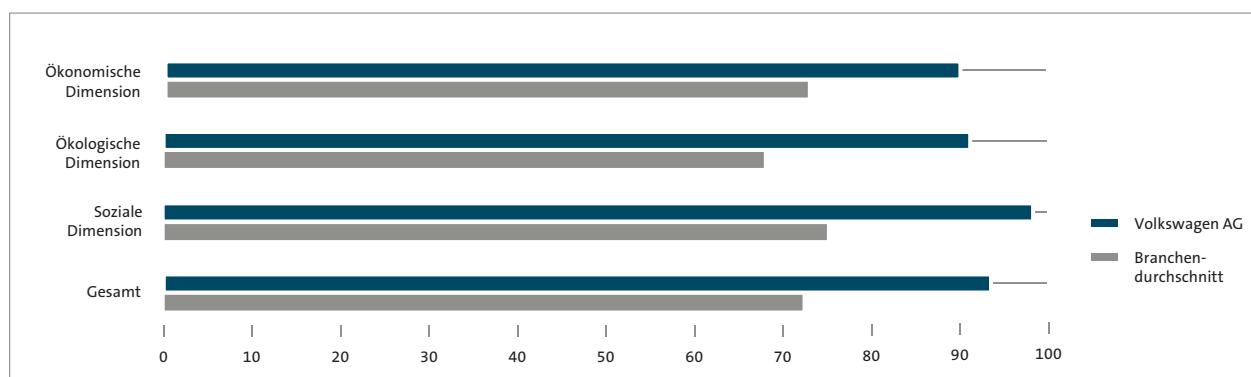
Global Compact

Volkswagen engagiert sich seit 2002 intensiv in der größten und wichtigsten CSR-Initiative der Welt, dem Global Compact. Die 7.000 beteiligten Unternehmen aus über 135 Ländern arbeiten gemeinsam daran, die Weltwirtschaft nachhaltiger und gerechter zu gestalten. Volkswagen leistet einen wesentlichen Beitrag zu diesem Vorhaben. Über unsere vielfältigen internationalen CSR-Projekte in diesem Zusammenhang berichten wir in einem jährlichen Fortschrittsreport. In 2011 erreichten wir den „Global Compact Advanced Level“.

Zehn Prinzipien zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung bilden das Wertegerüst des Global Compact. An allen Standorten unseres Unternehmens haben wir auch im Jahr 2011 unser unternehmerisches Handeln an diesen Grundsätzen 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.

ERGEBNISSE DER SAM-BEWERTUNG 2011

in Prozent



Risikobericht (Bericht nach § 289 Abs. 5 HGB)

Erfolgreiches Risikomanagement dank effektiver Systeme

Den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens sichern wir, indem wir die Risiken aus unserer operativen Tätigkeit frühzeitig identifizieren und vorausschauend steuern. Das interne Kontrollsyste und ein umfassendes Risikomanagement-System unterstützen uns dabei, mit den Risiken verantwortungsvoll umzugehen.

Zunächst gehen wir in diesem Kapitel auf das interne Kontroll- und Risikomanagement-System im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess von Volkswagen ein. Anschließend erläutern wir die Einzelrisiken, denen wir in unserer Geschäftstätigkeit ausgesetzt sind. Im Prognosiebericht auf den Seiten 229 bis 238 stellen wir die Chancen dar, die sich aus unseren Aktivitäten ergeben.

INTEGRIERTES INTERNES KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Das für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene interne Kontroll- und Risikomanagement-System 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 sowie in der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des integrierten internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens werden überwiegend von den konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahrgenommen oder 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 Vor-

schriften. Zu diesen zählen insbesondere Konkretisierungen zur 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 der darauf aufbauenden Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Melde Daten 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 der 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 Kontrollsyste von der Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Das Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) ist ein System, mit dem im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden können. Es bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen; damit ist eine zukunftssichere technische Plattform entstanden, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz

verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen inhaltliche Plausibilitätsüberprüfungen zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang durchführt.

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. Der Abschlussprüfer überprüft jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse soll Risiken zeitnah identifizieren, ihr Ausmaß beurteilen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen zeitnah einleiten. Die seit dem 22. Juli 2008 konsolidierte Marke Scania ist wegen verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts derzeit nicht in das Risikomanagement-System 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 finden innerhalb der finanziellen Berichterstattung Berücksichtigung.

Die im Jahr 2011 konsolidierten Gesellschaften Porsche Holding Salzburg und MAN SE haben bereits gewachsene Strukturen für Risikofrühherkennungssysteme implementiert. Diese werden ab 2012 schrittweise in die bestehenden Systeme des Volkswagen Konzerns integriert.

Aktualisierung der Risikodokumentation

Standardisierte Anfragen zur Risikosituation werden jährlich sowohl an die Risikobeauftragten der einzelnen Funktionsbereiche als auch an die Vorstände und Geschäftsführer der wesentlichen Beteiligungsgesellschaften gerichtet. Anhand der 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 wird zentral vom Bereich Governance, Risk & Compliance koordiniert. 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 Risikofrühherkennungssystems auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maßnahmen und Regelungen vollständig und angemessen zugeordnet sind. Damit entsprechen wir den Anforderungen des KonTraG. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus regelmäßigen Sonderprüfungen nach § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für

Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sowie 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 Schäden 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 begleiten laufend die Planungs- und Kontrollrechnungen. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb von revolvierenden 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 Weiterentwicklung

Im Rahmen unserer kontinuierlichen Verbesserungsprozesse werden das interne Kontrollsystrem und das Risikomanagement-System ständig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen – zum Beispiel den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) – gleichermaßen Rechnung getragen. Ziel der Verbesserung der Systeme ist die regelmäßige Überwachung der relevanten Risikofelder in den verantwortlichen Organisationseinheiten. Dabei steht die Überprüfung der Wirksamkeit der identifizierten wesentlichen Steuerungs- und Überwachungsinstrumente im Fokus. Diese Konzeption mündet in eine sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG, in die die Berichterstattung nach KonTraG integriert ist.

EINZELRISIKEN

In diesem Abschnitt erläutern wir die einzelnen Risiken unserer Geschäftstätigkeit in den kommenden Jahren.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die wesentlichen Risiken für die Weltwirtschaft sind unserer Ansicht nach die hohen Energie- und Rohstoffpreise, zunehmende internationale Handelsbeschränkungen sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte und die Ausweitung von politischen Konflikten.

Die sich verschärfenden Schuldenprobleme vieler Industrieländer haben zu einer gestiegenen Instabilität der Finanz- und Devisenmärkte und des internationalen Bankensystems geführt. Dies kann zusammen mit der wachsenden Unsicherheit der Marktteilnehmer und der schwierigen Situation an den Refinanzierungsmärkten die Risikolage für den Volkswagen Konzern stark beeinflussen. Gegenwärtig schätzen wir die Gefahr einer erneuten globalen Rezession als relativ gering ein; aus den oben genannten Entwicklungen könnte für die Weltwirtschaft jedoch eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums resultieren.

Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können ebenfalls den internationalen Handel stark beeinträchtigen und erhebliche Risiken für den Volkswagen Konzern mit sich bringen.

Branchenrisiken

Die Wachstumsmärkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa sind mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Pkw-Nachfrage von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben das größte Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen; beispielsweise existieren hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen im Hinblick auf den Anteil der lokalen Fertigung. In China könnten Zulassungsbeschränkungen in weiteren Ballungsgebieten folgen, nachdem die Reduzierung der Zulassungsquote in Peking bereits umgesetzt wurde. Darüber hinaus wird das Vertrauen der Verbraucher in einigen dieser Länder durch die Abkühlung der Weltkonjunktur belastet.

Auch das Risiko der Verlagerung insbesondere von Gütertransporten vom Nutzfahrzeug auf andere Verkehrsmittel kann nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Eine besondere Herausforderung für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen ist der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten infolge der hohen Marktdeckung. Um den eigenen Absatz zu fördern, nutzen Hersteller Preisnachlässe, vor allem in den Automobilmärkten in Westeuropa, den USA und China, und setzen damit die gesamte Branche unter Druck.

Westeuropa ist einer der Hauptabsatzmärkte für Volkswagen. Ein konjunkturbedingter Preisverfall und ein damit verbundener Nachfragerückgang in dieser Region würde das Ergebnis des Unternehmens in besonderem Maße belasten. Mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik tritt Volkswagen diesem Risiko entgegen. Außerhalb Westeuropas ist das Auslieferungsvolumen breit auf die Märkte Nordamerika, Südamerika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa verteilt, wobei ein steigender Anteil des Volumens auf den chinesischen Markt entfällt. Darüber hinaus sind wir auf zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten bereits Marktführer oder arbeiten zielstrebig darauf hin. Strategische Partnerschaften eröffnen uns darüber hinaus die Möglichkeit, unsere Präsenz in den jeweiligen Ländern und Regionen zu erhöhen und regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Im Geschäftsjahr 2011 hat sich die Wirtschaft in vielen Märkten weiter erholt. Für unsere Handels- und Vertriebsgesellschaften sind die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise jedoch immer noch spürbar: die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite ist weiterhin als schwierig einzustufen. Über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften haben wir den Händlern während der Wirtschaftskrise attraktive Finanzierungskonditionen angeboten, um das Risiko einer Insolvenz dieser Betriebe zu reduzieren. Um Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenwirken zu können, haben wir ein Risikomanagement installiert.

Aufgrund der Regelungen der neuen Gruppenfreistellungsverordnungen, die für den Bereich After Sales seit Juni 2010 in Kraft sind, sowie insbesondere durch die in der Verordnung (EU) Nr. 566/2011 vom 8. Juni 2011 ent-

haltenen Erweiterungen bezüglich des Zugangs unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen, kann Volkswagen in den Anschlussmärkten einem erhöhten Wettbewerb ausgesetzt sein.

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

Dem Risiko, die Kundenbedürfnisse im Entwicklungsprozess nur unzureichend zu berücksichtigen, treten wir mit umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten entgegen. Durch diese Maßnahmen stellen wir sicher, dass wir Trends frühzeitig erkennen und ihre Relevanz für unsere Kunden rechtzeitig überprüfen.

Des Weiteren besteht das Risiko, dass Produkte oder Module nicht in der vorgegebenen Zeit, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Um dieses Risiko zu vermeiden, überprüfen wir fortlaufend und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte und gleichen regelmäßig die Ergebnisse mit den Zielvorgaben ab. Im Falle von Abweichungen werden rechtzeitig geeignete Steuerungsmaßnahmen eingeleitet. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt darüber hinaus die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. Damit werden spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht und ihre Umsetzung rechtzeitig geplant.

Eine Risikokonzentration auf bestimmte Patente oder Lizzenzen besteht aufgrund des breiten Spektrums unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten nicht.

Risiken aus der Beschaffung

Die weltweit steigenden Absatzzahlen in der Automobilbranche haben insgesamt zu einer deutlichen Erholung der wirtschaftlichen Situation der Lieferanten geführt. Aufgrund der überdurchschnittlichen Absatzzuwächse der Konzernmarken profitierten auch die Lieferanten des Volkswagen Konzerns von dieser Entwicklung. Das Risikomanagement in der Beschaffung legt dennoch den Schwerpunkt seiner Arbeit auf die Prävention. Wir beobachten weiterhin kontinuierlich die Entwicklung der wirtschaftlichen Stabilität der Lieferanten. Deuten sich Fehlentwicklungen an, ergreifen wir geeignete Maßnahmen, um die Risiken zu reduzieren und die Versorgung sicherzustellen. Dadurch konnten Versorgungsrisiken aufgrund von Lieferantenausfällen bisher wirkungsvoll vermieden werden.

Nicht nur die hohe Nachfrage nach Konzernfahrzeugen, sondern auch der Trend zu höherwertig ausgestatteten Modellen, verbunden mit zum Teil deutlichen Verschiebungen bei Einbauraten, waren im Berichtsjahr herausfordernd. Viele Lieferanten steigerten die Umfänge über die ursprünglichen Vereinbarungen hinaus und gingen an ihre Kapazitätsgrenze, um die Anforderungen des Volkswagen Konzerns zu erfüllen. Es ist gelungen, den erhöhten und veränderten Materialbedarf abzudecken und alle Komponenten- und Fahrzeugwerke mit Kaufteilen zu versorgen.

Produktionsrisiken

Die Naturkatastrophen, die Japan im März 2011 erschütterten, wirkten sich auch auf die Automobilindustrie aus. Die beschädigte Infrastruktur sowie die schwerwiegend oder vollständig zerstörten Produktionsstätten beeinflussten Produktionssysteme und Lieferketten weltweit. Der Volkswagen Konzern reagierte unmittelbar nach den Ereignissen: Es wurde eine internationale „Task Force“ mit Mitarbeitern aus allen Geschäftsbereichen und Marken des Unternehmens aufgebaut. Sie koordinierte täglich Maßnahmen, die die globalen Lieferströme des Konzerns aufrechterhielten und sicherte somit die Versorgung der Produktion. Hierdurch konnten negative Auswirkungen auf unsere Fertigung nahezu vollständig vermieden werden.

Im Jahr 2011 haben wir die Produktion an unseren internationalen Standorten deutlich ausgeweitet. Um die benötigten Kapazitäten abzusichern, haben auch unsere Zulieferer ihre Lieferungen über die ursprünglichen Vereinbarungen hinaus gesteigert. Für das Jahr 2012 erwarten wir eine anhaltend hohe Nachfrage. Insbesondere in Bezug auf Einbauraten von Ausstattungsmerkmalen und Komponenten kann es zu nachfragebedingten Schwankungen kommen. Um das Risiko zu begrenzen, dass wir Nachfragespitzen nicht bedienen können, und die Programme unserer Fahrzeug- und Komponentenwerke bestmöglich an die aktuellen Marktverhältnisse anzupassen, verfügen wir über verschiedene Instrumente. Dazu zählen das Drehscheibenkonzept sowie eine umfangreiche Flexibilität im Bereich der Logistik und innerhalb der bestehenden Arbeitszeitmodelle.

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. Mit Hilfe eines geeigneten Projektcontrollings über sämtliche Projektphasen wird diesen Risiken begegnet.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Nicht nur reale Einflussgrößen wie das verfügbare Einkommen prägen das Nachfrageverhalten der Konsumenten, sondern auch nicht planbare, psychologische Faktoren.

Gestiegene Kraftstoff- und Energiepreise können zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, die durch Medienberichte möglicherweise weiter verschärft wird. Dies gilt insbesondere in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa, in denen wegen der dann auftretenden verlängerten Haltedauer die Nachfrage zurückgehen kann.

Die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf die weltweite wirtschaftliche Entwicklung und die gesamte Automobilindustrie haben auch 2011 die Effekte dieser nicht planbaren, psychologischen Faktoren zusätzlich verstärkt. Einige Automobilmärkte befanden sich in zum Teil dramatischen Abwärtsspiralen, andere wurden durch staatliche Förderprogramme gestützt. Mit unserer attraktiven Modellpalette und intensiven Kundenorientierung konnten wir der drohenden Kaufzurückhaltung wirkungsvoll entgegenwirken.

Neben der krisenbedingten Kaufzurückhaltung sorgen Kraftfahrzeugsteuern, die auf dem CO₂-Ausstoß basieren – so wie sie bereits in einigen europäischen Ländern ausgestaltet sind – und hohe Öl- und Energiepreise für eine Verschiebung der Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren in einzelnen Märkten. Mit der stetigen Entwicklung neuer verbrauchsgünstiger Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe auf der Grundlage unserer Kraftstoff- und Antriebsstrategie, arbeiten wir dem Risiko entgegen, dass eine solche Verschiebung das finanzielle Ergebnis des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt. In den stark wachsenden Märkten in Asien und Osteuropa können darüber hinaus Risiken durch staatliche Eingriffe entstehen, die den privaten Verbrauch – zum Beispiel durch restriktive Kreditvergaben oder Steuererhöhungen – einschränken.

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Im Geschäftsjahr 2011 hat sich der Anteil der gewerblichen Großkunden an den Gesamtzulassungen in Deutschland auf 12,4 (11,5) % erhöht. Die gute gesamtwirtschaftliche Entwicklung hat sich auch positiv auf die Nachfrage nach Firmenfahrzeugen ausgewirkt. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns stieg bei den gewerblichen Großkunden um 1 Prozentpunkt auf 46,8 (45,8) %. Dank seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung konnte der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft in diesem Kundensegment in Europa weiter ausbauen: Die Zulassungen auf gewerbliche Großkunden stiegen um 13,2 %, der Marktanteil des Konzerns erhöhte sich auf 28,7 (26,8) %. Das Großkundengeschäft ist weiterhin von einer zunehmenden Konzentration und Internationalisierung geprägt. Angesichts der wachsenden Bedeutung der CO₂-Thematik und des

Trends zum Downsizing ist der Konzern mit seinem breiten Produktpool 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 neue Herausforderungen. Insbesondere in den automobilen Wachstumsregionen Brasilien, Russland, Indien und China, für die eigene Fahrzeuge entwickelt werden und die über lokale Fertigungen und Zulieferer verfügen, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung. Wir analysieren die spezifischen Gegebenheiten jedes Marktes und sichern damit das Wachstum in diesen Regionen. Die Kenntnis der lokalen Risiken wird in Zusammenarbeit mit der zentralen Qualitätssicherung kontinuierlich in wirksame Maßnahmen umgesetzt. Damit werden mögliche Risiken aus Qualitätsmängeln von Beginn an minimiert.

Mit den wachsenden Produktionsstückzahlen und der zunehmenden Komplexität der Fahrzeuge, auch im Hinblick auf neue Antriebstechnologien, steigt der Bedarf an hochwertigen und qualitativ einwandfreien Zulieferteilen rasant. 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 Risikomanagement-Systems bei Lieferanten ist ein wichtiger Schritt, um Qualität und Lieferbereitschaft schon zu Beginn der Lieferkette nachhaltig abzusichern. Damit trägt die Qualitätssicherung dazu bei, dass Kundenerwartungen erfüllt werden und in der Folge die Reputation, die Verkaufszahlen und das Ergebnis des 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 auch personalseitig angemessen zu begegnen.

Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgen wir mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund dafür, dass hochqualifizierte und motivierte Mitarbeiter nachrücken. 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.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichtetem Unternehmen kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnik (IT) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen im Hinblick auf den unbefugten Zugriff auf sensible elektronische Unternehmensdaten und -informationen sowie die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen. Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs auf Unternehmensdaten begegnen wir mit dem Einsatz von Virensuchern, Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen. 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.

Im Berichtsjahr haben wir am Standort Wolfsburg ein neues Konzern-Rechenzentrum in Betrieb genommen, das in puncto Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Energieeffizienz hohe Maßstäbe in der gesamten Automobilbranche setzt.

Da der Volkswagen Konzern zunehmend international tätig ist, erhöhen sich auch die Intensität und die Qualität von Angriffen auf unsere IT-Systeme und Datenbestände. Deshalb 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.

Hinsichtlich der IT-Sicherheit besteht aufgrund der rasant fortschreitenden technischen Entwicklung ein Restrisiko, das nicht vollständig zu beherrschen ist.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die seit April 2009 geltenden EU-Verordnungen zu CO₂-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 bilden die Basis der Europäischen Klimaschutzregulierungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und damit den entscheidenden ordnungspolitischen Rahmen für die Produktgestaltung und Vermarktung aller auf den europäischen Märkten tätigen Fahrzeughersteller.

Ab 2012 dürfen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der europäischen Pkw-Neuwagenflotte 130 g CO₂/km nicht überschreiten, wobei sich in vier Stufen diesem Wert genähert wird. Ab 2012 müssen 65 % der Flotte diese Bedingung erfüllen, im Jahr 2015 muss die gesamte Flotte unter dem Grenzwert bleiben.

Eine weitere erhebliche Reduktion der europäischen Pkw-Flottenemissionen ab 2020 auf 95 g CO₂/km ist ebenfalls bereits rechtskräftig. Es steht jedoch noch eine Festlegung der Modalitäten aus, die im Revisionsverfahren 2012/2013 erfolgen soll. Politisch diskutiert werden bereits Reduktionsziele für den Verkehrssektor bis 2050, zum Beispiel die im EU-Weißbuch für Verkehr vom März 2011 genannte Absenkung der Klimagase um 60 % gegenüber 1990. Diese Ziele können nur durch den zusätzlichen Einsatz wesentlicher Anteile nichtfossiler Energieträger erreicht werden, insbesondere durch regenerative Elektromobilität.

Gleichzeitig werden CO₂- oder Kraftstoffverbrauchsregulierungen außerhalb von Europa weiterentwickelt beziehungsweise neu eingeführt, beispielsweise in Japan, China, Indien und Brasilien. In den USA ist davon auszugehen, dass die Vorgabe einheitlicher Kraftstoffverbrauchs- und Klimagasregulierungen in allen Bundesstaaten durch eine neue Verbrauchsregulierung auch in der Phase von 2017 bis 2025 fortgeführt wird. Der Gesetzesentwurf liegt zur politischen Entscheidung vor.

Durch die zunehmende globale Konvergenz der Methoden und der Zielvorgaben im Bereich der automobilen Regulierungen wird auch der von der Automobilindustrie geforderten Reduzierung von Handelshemmisseien entsprochen. Dennoch besteht das Risiko, dass Regulierungen zum Vorteil der eigenen Industrie gestaltet werden.

Die weitere Entwicklung der Klimaschutzregulierungen in der Fortsetzung des Kyoto-Protokolls ist nach wie vor offen. Auf dem Weg, weltweit einheitliche Rahmenbedingungen im Klimaschutz einzuführen, konnte auch auf der Weltklimakonferenz im Dezember 2011 in Durban, Südafrika, kein Durchbruch erzielt werden. Aufgrund des fehlenden Übereinkommens, Minderungsziele konkret festzuschreiben, besteht keine langfristige Perspektive hinsichtlich stringenter Klimaschutzanforderungen. Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass alle Vertragsstaaten das Ziel anerkennen, die Erderwärmung auf 2°C zu begrenzen, womit eine tragfähige Basis für den notwendigen weiteren Verhandlungsprozess besteht.

Um für die dritte Handelsperiode der Emissionsrechte im Jahr 2013 optimal vorbereitet zu sein, haben wir entsprechend der Datenerhebungsverordnung (DEV 2020) den zu meldenden Bedarf an CO₂-Emissionen in unseren deutschen Werken ermittelt und gemeldet. Auch unsere übrigen Werke in der Europäischen Union wurden nach den Vorgaben der dort geltenden nationalen Gesetze überprüft. Die Änderungen der Emissionshandelsrichtlinien zur dritten Handelsperiode und deren Umsetzung in deutsches Recht sind abgeschlossen. Nach heutigem Stand wird sich die ab 2013 in das Europäische Emissionshandelssystem einbezogene Anzahl an Anlagen und die entsprechende Menge handelspflichtiger CO₂-Emissionen nur unerheblich erhöhen.

Die Zuteilung der benötigten Emissionszertifikate wird ab 2013 wesentlich geändert. Diese werden nicht mehr größtenteils kostenlos über nationale Verteilungspläne vergeben, stattdessen wird eine stetig sinkende Menge an Zertifikaten, zum Beispiel für die direkten Emissionen der Produktion, unentgeltlich zugeteilt. Darüber hinaus benötigte Zertifikate müssen im Rahmen einer Auktion von den Unternehmen erworben werden. Die CO₂-Emissionszertifikate für die Stromerzeugung müssen – anders als bisher – vollständig gekauft werden. Nach bisherigen Schätzungen werden sich die Energiekosten für die europäischen Standorte des Volkswagen Konzerns vor allem durch den Zukauf der benötigten Emissionsberechtigungen für den Betrieb eigener Anlagen wie Kraftwerke und Heizhäuser erhöhen.

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 entstehen. 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 sowie 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 angemessene 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.

Im Jahr 2011 wurden zwei Auskunftsansprüche der Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V. bezüglich der Hauptversammlungen am 3. Dezember 2009 und am 22. April 2010 rechtskräftig abgewiesen. Außerdem wurden zwei Anfechtungsklagen derselben Klägerin gegen die Entlastungsbeschlüsse der Hauptversammlungen am 23. April 2009 und am 22. April 2010 jeweils vom Landgericht Hannover und vom Oberlandesgericht Celle abgewiesen. Weitere Einzelheiten zu diesen Rechtsstreiten finden Sie auf Seite 169 dieses Berichts.

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, erhob Klage aus an sie vermeintlich abgetretenen Ansprüchen auf Schadensersatz in Höhe von ca. 1,8 Mrd. € gegenüber der Porsche Automobil Holding S.E., Stuttgart, und der Volkswagen AG. Diese Ansprüche würden 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 zusammen ca. 2,6 Mrd. €, die ebenfalls die damaligen Vorgänge betreffen, beantragten Investoren die Einleitung von Güteverfahren. Volkswagen hat alle Ansprüche zurück gewiesen und den Beitritt zu den Güteverfahren abgelehnt.

In den Geschäftsjahren 2010/2011 wurden Ermittlungsverfahren von Kartellbehörden eingeleitet, die neben anderen Lkw- beziehungsweise Motorenherstellern 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 folgen.

MAN hat darüber hinaus untersucht, inwiefern Unregelmäßigkeiten bei der Übergabe von 4-Takt-Schiffsdieselmotoren vorgekommen sind, insbesondere technisch ermittelte Kraftstoffverbrauchswerte von außen beeinflusst wurden. MAN hat die Staatsanwaltschaft München I

über die laufende Untersuchung informiert und das Verfahren 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 wird frühestens in 2013 gerechnet.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit können Finanzrisiken entstehen, die sich aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und Rohstoffpreisen sowie Aktien- und Fondspreisen ergeben. 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. Dies 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 aufzubauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen – aktuell zum Beispiel in Indien, Russland und den USA. 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, vor allem in den Währungen britisches Pfund, US-Dollar, chinesischer Renminbi, Schweizer Franken, japanischer Yen, schwedische Krone, russischer Rubel und australischer Dollar. Diese Absicherungen werden hauptsächlich gegenüber dem Euro eingegangen.

Aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehen Risiken in Bezug auf ihre Verfügbarkeit und die 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 CO₂-Emissionszertifikaten abgeschlossen.

Die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Unternehmens gewährleisten wir durch ausreichende Vorhalteleiquidität, 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 2010 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 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 323 bis 333. 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 im Abschnitt Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements ab Seite 177 näher erläutert wird. 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 323 erläutert.

Liquiditätsrisiken

Die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns könnten durch eine Herabstufung des Unternehmensratings beeinträchtigt werden. Durch den Erwerb der Vertriebsaktivitäten der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. (Porsche Holding Salzburg) und einer Mehrheitsbeteiligung an der MAN SE resultierte im Berichtsjahr ein hoher Abfluss an Liquidität. Die gute Entwicklung des operativen Geschäfts hat den Einfluss dieser Transaktionen auf die Liquiditätslage allerdings mehr als kompensiert, sodass die finanzielle Stabilität und Flexibilität von Volkswagen insgesamt gestärkt wurde und das bestehende Rating des Konzerns nicht nur erhalten blieb, sondern seitens Moody's Investors Service sogar mit einem positiven Ausblick versehen wurde. Die Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche wird in den nächsten Jahren zu einem weiteren nennenswerten Liquiditätsabfluss führen. Angesichts der aktuell vorhandenen Liquidität sind Risiken daraus nicht zu erwarten. Informationen zum Rating der Volkswagen AG, der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH erhalten Sie auf der Seite 173 dieses Berichts.

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 2011 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. Unser umfangreiches Risikomanagement-System gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. 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 2011 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

Prognosebericht

Erholung auf den Automobilmärkten setzt sich fort

In den Jahren 2012 und 2013 wird sich das Wachstum der Weltwirtschaft und vieler Automobilmärkte voraussichtlich fortsetzen; dabei werden die Schwellenländer eine bedeutende Rolle spielen. Diese Chancen will der Volkswagen Konzern mit einer Vielzahl neuer Modelle und Technologien für sich nutzen.

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche künftige Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen. Die sich ergebenden Chancen und Potenziale berücksichtigen wir fortlaufend im Planungsprozess, damit wir sie zeitnah nutzen können. Die wesentlichen Risiken der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns haben wir auf den vorangehenden Seiten im Risikobericht ausführlich dargestellt.

Unsere Prognosen stützen sich auf aktuelle Einschätzungen externer Institutionen. Dazu gehören Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

WELTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In unseren Planungen gehen wir davon aus, dass die Weltwirtschaft auch in Zukunft wachsen wird. Die stärkste Dynamik erwarten wir weiterhin in den Schwellenländern, vor allem in Asien und Lateinamerika; die großen Industrieländer werden unserer Einschätzung nach mittelfristig nur moderat wachsen.

Europa/Übrige Märkte

Die meisten westeuropäischen Länder werden im Jahr 2012 infolge der Staatsschuldenkrisen voraussichtlich nur ein geringes Wachstum verzeichnen können. Für einige Länder ist eine Rezession wahrscheinlich geworden. Eine zügige Erholung ist für das Jahr 2013 nur zu erwarten, wenn deutliche Erfolge bei der Lösung der Staatsschuldenkrisen erzielt werden. Die Entwicklung in Westeuropa wird auch die Aussichten in den zentral- und osteuropäischen Ländern entscheidend mitbestimmen.

Für die südafrikanische Wirtschaft rechnen wir in den Jahren 2012 und 2013 mit einem stabilen Wachstum auf Vorjahresniveau.

Deutschland

Nach dem kräftigen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den vergangenen beiden Jahren erwarten wir für 2012 nur ein geringes Wachstum. Der Arbeitsmarkt wird sich jedoch vorerst weiterhin positiv entwickeln. Ab 2013 wird die deutsche Wirtschaft nach unserer Einschätzung auf einen moderaten Wachstumspfad zurückkehren.

Nordamerika

Für die USA und Kanada prognostizieren wir ein Wachstum im Jahr 2012, das in etwa auf dem Niveau des Vorjahrs liegen wird. Im Jahr 2013 ist im Zuge der Erholung der Weltkonjunktur eine weitere Belebung der Wirtschaft zu erwarten. Ein merklicher Rückgang der BIP-Zuwachsrate zeichnet sich 2012 dagegen für die mexikanische Wirtschaft ab. Im Folgejahr wird Mexiko jedoch stark von der Entwicklung der US-Wirtschaft profitieren.

Südamerika

In Brasilien erwarten wir im Jahr 2012 ein Wachstum, das in etwa auf dem Vorjahresniveau liegt, während für Argentinien mit einem deutlich schwächeren BIP-Zuwachs gerechnet werden muss. 2013 werden beide Länder voraussichtlich wieder überdurchschnittlich wachsen.

Asien-Pazifik

Wir rechnen damit, dass sich das dynamische Wachstum Chinas auch in den Jahren 2012 und 2013 fortsetzen wird, allerdings mit einer geringeren Rate als noch 2011. Japan wird sich weiter von der Rezession erholen, die durch die Naturkatastrophen im März 2011 ausgelöst wurde. Für Indien gehen wir davon aus, dass sich das kräftige Wachstum in den Jahren 2012 und 2013 noch leicht verstärken wird.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHE NUTZFAHRZEUGE

Wir gehen davon aus, dass sich die Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der einzelnen Regionen im Jahr 2012 unterschiedlich entwickeln werden, insgesamt wird sich das weltweite Nachfragewachstum nach Neufahrzeugen voraussichtlich verlangsamen. Für das Jahr 2013 erwarten wir ein in Summe wieder leicht höheres Wachstum als 2012.

In einigen westeuropäischen Ländern werden die Maßnahmen zur Reduzierung der Staatsverschuldung und die daraus resultierende Abschwächung der Wirtschaft im Jahr 2012 die Nachfrage nach Neufahrzeugen belasten. Die Schuldenkrise in Europa und den USA wird sich auch auf die Entwicklung einzelner Wachstumsmärkte negativ auswirken. Auf den strategisch wichtigen Märkten in China und Indien erwarten wir 2012 allerdings eine weiterhin positive Tendenz; auch in Nord- und Südamerika rechnen wir insgesamt mit einer höheren Fahrzeughnachfrage.

Für das Jahr 2013 rechnen wir mit einer Stabilisierung der Wirtschaftslage in Westeuropa. Die Märkte werden sich voraussichtlich aber nur langsam erholen. Wir gehen davon aus, dass die Pkw-Nachfrage auch in den anderen Regionen, in denen der Volkswagen Konzern präsent ist, weiter steigen wird.

Für die heterogene Entwicklung der Automobilmärkte ist der Volkswagen Konzern gut aufgestellt. Unsere breite Produktpalette mit verbrauchsoptimierten Motoren der neuesten Generation verschafft uns weltweit einen Wettbewerbsvorteil. Wir verfolgen konsequent das Ziel, jedem Kunden Mobilität und Innovationen nach seinem Bedarf anzubieten und unsere Wettbewerbsposition dauerhaft zu stärken.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa ohne Deutschland rechnen wir mit einer rückläufigen Automobilnachfrage im Jahr 2012. Vor allem die aktuelle Schuldenkrise verunsichert die Konsumenten in vielen Ländern der Region und schränkt deren finanziellen Spielraum im Hinblick auf den Neuwagenkauf ein. In einigen Hauptmärkten – allen voran Spanien und Italien – werden umfangreiche Einsparungen der Regierungen sowie höhere Steuern die Erholung der Nachfrage verzögern. Wir erwarten, dass sich die Wirtschaftslage in den meisten Ländern Westeuropas im Jahr 2013 stabilisieren und sich die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wieder positiv entwickeln wird.

In Zentral- und Osteuropa rechnen wir für 2012 mit einer Abkühlung der Automobilnachfrage. Vor allem in Russland gehen wir von einem deutlich schwächeren Wachstum als im Vorjahr aus. Im Jahr 2011 hatte der Automobilmarkt von der zügigen Erholung der Wirtschaft und von staatlichen Förderungen profitiert. 2013 dürfte sich der Markt von diesem Effekt erholt haben und wieder deutlich wachsen.

Dem südafrikanischen Automobilmarkt wird auch 2012 die nachhaltige wirtschaftliche Stabilisierung zugutekommen. Wir erwarten jedoch eine geringere Wachstumsrate, da aufgrund der steigenden Verbraucherpreise weitere Zinserhöhungen wahrscheinlich sind. Im Folgejahr rechnen wir wieder mit einer leichten Beschleunigung des Marktwachstums.

Deutschland

Die Pkw-Nachfrage in Deutschland ist aufgrund der guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen 2011 deutlich gestiegen. Für das Jahr 2012 rechnen wir mit einer Unterbrechung dieses Trends. Trotz eines weitgehend stabilen makroökonomischen Umfelds sind die Konsumenten in Deutschland vor allem durch die Schuldenkrise in einigen europäischen Ländern verunsichert. Dies wird sich dämpfend auf die Automobilnachfrage in Deutschland auswirken. Mit zunehmender Stabilisierung der europäischen Wirtschaft sollte die Automobilnachfrage in Deutschland ab 2013 wieder steigen.

Nordamerika

Für das Jahr 2012 erwarten wir, dass sich das Konjunkturklima in den USA weiter von den Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise erholen wird. Hohe Kraftstoffpreise und die zurückhaltende Kreditvergabe werden die Marktentwicklung jedoch weiterhin beeinträchtigen. Das belastete Verbrauchertrauen wird sich 2012 voraussichtlich erhöhen und zu einer steigenden Nachfrage auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt führen, die sich 2013 – mit zunehmender Konsolidierung der Wirtschaft – fortsetzen sollte. Auf dem kanadischen und dem mexikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erwarten wir ebenfalls eine positive Tendenz für die Jahre 2012 und 2013.

Südamerika

Die südamerikanischen Märkte sind in hohem Maße von der Weltkonjunktur abhängig. Ein schwächeres Wirtschaftswachstum könnte sich negativ auf die Rohstoffnachfrage auswirken und so die Konjunktur in der Region Südamerika hemmen. Wir sehen in den Jahren 2012 und 2013 dennoch Potenzial für eine moderat wachsende Automobilnachfrage. Vor allem in Brasilien besteht durch das angekündigte Programm zur Unterstützung der Wirtschaft die Aussicht auf eine positive Entwicklung des Konsums sowie auf eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Für Argentinien erwarten wir indes eine schwächere Marktentwicklung.

Asien-Pazifik

Die Märkte im Raum Asien-Pazifik werden im Jahr 2012 voraussichtlich weiter wachsen. Der steigende Bedarf nach individueller Mobilität wird die Nachfrage vor allem auf den Märkten in China und Indien treiben. Hohe Roh-

stoffpreise, strengere Emissionsstandards und das Auslaufen staatlicher Förderungen können jedoch die Automobilnachfrage beeinträchtigen. Zusätzlich könnten die Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten – wie es sie seit 2011 in Peking gibt – auf weitere Großstädte Chinas ausgeweitet werden. Dies würde das Wachstum des chinesischen Marktes dämpfen. In Japan erwarten wir im Jahr 2012 eine weitgehende Erholung der Automobilindustrie. Vor allem die Nachholeffekte aus der im Jahr 2011 angestauten Nachfrage werden positiv auf die Entwicklung des dortigen Marktes für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wirken. In 2013 dürften die asiatischen Fahrzeugmärkte ihren Wachstumskurs fortsetzen. Besonders in Indien sollte sich das Marktwachstum dann zusammen mit der wirtschaftlichen Entwicklung wieder beschleunigen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR LKW UND BUSSE

Nach dem Anstieg der Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw im Jahr 2011 um 7,1% erwarten wir für 2012 und 2013 eine abnehmende Dynamik im Weltmarkt.

Die Marktentwicklung in Westeuropa wird sehr stark durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung bestimmt. Dementsprechend gehen wir 2012 zunächst von einem Marktvolumen auf dem Niveau des Jahres 2011 aus. Im Jahr 2013 wird der Markt unter der Annahme einer positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung leicht ansteigen. Russland bietet nach den starken Rückgängen in den Krisenjahren weiterhin Wachstumspotenzial. Jedoch wird die Wachstumsdynamik im Vergleich zum Jahr 2011 geringer ausfallen.

Wir erwarten, dass das Wachstum in den USA, getragen durch die wirtschaftliche Erholung, auch 2012 und 2013 anhalten wird.

Im brasilianischen Markt ist im Jahr 2012 von einem Absatzrückgang auszugehen. Für 2013 rechnen wir in Brasilien mit einem gesamtwirtschaftlichen Wachstum, das sich auch positiv auf das Marktvolumen auswirkt.

In China gehen wir von einer rückläufigen Marktentwicklung aus, sodass das Niveau des Jahres 2011 in 2012 und 2013 nicht erreicht wird.

Für Indien, den zweiten wichtigen Markt in der Region Asien-Pazifik, erwarten wir in den Jahren 2012 und 2013 eine positive Marktentwicklung.

Die weltweite Nachfrage nach Bussen wird sich 2012 und 2013 voraussichtlich in nahezu allen Regionen auf dem Niveau des Jahres 2011 einpendeln. In der Region Asien-Pazifik erwarten wir eine positive Marktentwicklung, die durch die Entwicklung in China angetrieben wird.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Bedeutung automobilbezogener Finanzdienstleistungen wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Wir erwarten, dass die nicht-herstellergebundenen Geschäftsbanken im Jahr 2012 ihr Engagement bei den automobil-

bezogenen Finanzdienstleistungen in Europa reduzieren werden. Das wird die Rolle der herstellergebundenen Finanzdienstleister bei der Absatzförderung weiter stärken. Dieser Trend setzt sich voraussichtlich auch 2013 fort. In den Schwellenmärkten mit aktuell geringer Marktdurchdringung, wie zum Beispiel China und Russland, erwarten wir eine stärker steigende Bedeutung der Finanzdienstleistungen. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzmärkten gehen wir davon aus, dass sich das Angebot weiter in Richtung Mobilität zu überschaubaren Gesamtkosten und finanzieller Flexibilität entwickeln wird.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2011 war die weltweite Konjunktur von Unsicherheit bestimmt. Die einzelnen Wirtschaftsräume wuchsen unterschiedlich stark und die Schuldenkrisen einiger europäischer Länder und der USA beeinflussten die Erwartungen der Marktteilnehmer. Erwartungen wirkten sich in hohem Maße auf die Währungsrelationen aus, sodass die Wechselkurse stark schwankten. Der Euro gewann in der ersten Jahreshälfte gegenüber dem US-Dollar an Wert, schwächte sich jedoch im Verlauf der zweiten Jahreshälfte wieder ab. Für die Jahre 2012 und 2013 rechnen wir trotz einer weiterhin hohen Volatilität an den Finanzmärkten mit einem stabilen Euro im Verhältnis zum US-Dollar und weiteren wesentlichen Währungen.

ZINSENTWICKLUNG

Aufgrund der anhaltend expansiven Geldpolitik einiger Länder und der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen blieb das sehr niedrige Zinsniveau im Geschäftsjahr 2011 bestehen. Für das Jahr 2012 halten wir sowohl in Europa als auch in den USA eine restriktive Geldpolitik und damit Zinserhöhungen für unwahrscheinlich. Wir rechnen auch für das Jahr 2013 mit weltweit stabilen langfristigen Zinsen und nur im Falle einer steigenden Inflation mit höheren kurz- und langfristigen Zinsen.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Auch im Jahr 2011 schwankten die Rohstoffpreise stark. Der Preisanstieg, der im Vorjahr begonnen hatte, setzte sich im ersten Quartal 2011 zunächst fort. Ab Mitte des zweiten Quartals gerieten die Kurse jedoch ins Stocken und sanken im weiteren Verlauf des Jahres wieder deutlich. Hauptgrund waren reduzierte Wachstumserwartungen – sowohl für die Eurozone als auch für die US-Wirtschaft – und deren Auswirkung auf die globale Entwicklung. Bei einem Wachstum der Weltwirtschaft auf dem Niveau des Jahres 2011 rechnen wir bei den meisten börsennotierten Rohstoffen für 2012 und 2013 mit wieder ansteigenden Rohstoffpreisen. Im Falle eines einsetzenden Abwärtstrends in der Weltwirtschaft sind Preisrückgänge möglich.

MOBILITÄTSFORSCHUNG

Seit Ende der achtziger Jahre untersucht die Volkswagen Konzernforschung neueste Entwicklungen und Herausforderungen und entwirft Lösungen rund um die Mobilität. Dabei betrachten wir die Mobilität ganzheitlich im Kontext gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und ökologischer Rahmenbedingungen.

Zwei Entwicklungen beeinflussen seit einigen Jahren das Weltgeschehen: die steigende Nachfrage nach Mobilität, vor allem in den Entwicklungs- und Schwellenländern, und die zunehmende Urbanisierung. Dadurch steigt die Verkehrsdichte mit ihren unerwünschten Folgen für Mensch und Umwelt, wie Staus oder Immissionen.

Nachhaltigkeit im Straßenverkehr kann es nur geben, wenn ausreichend ausgebaute Infrastrukturen und modernste Technologien zusammenspielen. Auch im Zuge der Stadt- und Regionalentwicklung muss der Mobilitätsbedarf für Güter und Personen gezielt geplant, umgesetzt und kontrolliert werden. Darum ist die intensive Zusammenarbeit aller Akteure gefordert – vom Fahrzeugherrsteller über den Stadtplaner bis zum Verkehrstechnikanbieter.

Volkswagen arbeitet auf diesem Gebiet auch mit in- und ausländischen Hochschulen und Forschungseinrichtungen zusammen. Dazu gehören die ETH Zürich oder auch EMBARQ, das Center for Sustainable Transport des World Resources Institute in Washington. Erkenntnisse aus diesen und anderen Kooperationen fließen in Produkt- und Konzeptentwicklungen ein; Beispiele dafür sind Quicar, das Car-Sharing-Projekt von Volkswagen, oder die Studien NILS, ein Elektrofahrzeug für Pendler, und eT!, ein Fahrzeugkonzept für die Zustell- und Logistikbranche.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2012

Der Volkswagen Konzern wird auch im Geschäftsjahr 2012 seine Modelloffensive mit innovativen, attraktiven Fahrzeugen fortsetzen und seine Angebotspalette erweitern.

Die Marke Volkswagen Pkw wird 2012 neben dem Passat Alltrack, der fünftürigen Variante des up!, dem Beetle Cabriolet sowie dem neuen CC auch ihr zweites Hybridmodell vorstellen: den Jetta Hybrid. Alle Fahrzeuge verbinden in ihrem Segment attraktives Design und Innovation mit wegweisender Qualität. Außerdem führen wir in bestimmten Regionen weitere Modelle neu ein oder überarbeiten sie, zum Beispiel den Lavida und den Sagitar in China oder den Gol und den Voyage in Südamerika. Den Höhepunkt des Jahres 2012 bildet jedoch die Markteinführung des neuen Golf, des volumenstärksten Produkts der Marke. Dieser wird, genau wie seine Vorgängermodelle, dank der markentypischen Attribute neue Maßstäbe in seinem Segment setzen.

Im Jahr 2012 wird auch die Marke Audi ihre Produktoffensive im Premiumsegment fortsetzen: Der neue Audi A3 nutzt als erstes Konzernmodell die Möglichkeiten des Modularen Querbaukastens (siehe dazu auch Seite 195). Mit dem Audi S6 und dem Audi S7 Sportback präsentieren wir die Sportversionen der erfolgreichen Limousinen. Ausgerüstet mit einem neuen Biturbo-V8-Motor erbringen diese Modelle mehr Leistung und verbrauchen dank der Zylinderabschaltung gleichzeitig weniger Kraftstoff. Das Angebot der Marke an Fahrzeugen mit alternativen und sparsamen Antrieben komplettieren die Hybridversionen des Audi A6 und des Audi A8. Weitere Modelle sind der Audi A1 Sportback im Kleinwagensegment, der überarbeitete Audi A4 und der Audi A6 allroad quattro als Kombi-Derivat mit besonderen Offroad-Eigenschaften.

Die Marken ŠKODA und SEAT führen im Jahr 2012 die fünftürige Version des Citigo beziehungsweise des Mii ein. Bei ŠKODA feiert zudem die europäische Variante der Kompaktlimousine Rapid ihr Marktdebüt. Des Weiteren präsentiert SEAT den neuen Ibiza; zum Jahresende wird die Marke die Modellpalette mit dem neuen Toledo um eine weitere Limousine ergänzen.

Bentley wird sein Modellangebot weiter erneuern: Nach der Markteinführung des sportlich-luxuriösen Continental GT Cabriolet im Berichtsjahr erweitert die Marke ihr Produktangebot um die Achtzylinder-Variante Continental GT V8.

Volkswagen Nutzfahrzeuge ergänzt im Jahr 2012 die Angebotspalette des Amarok um eine sparsame und leistungsstarke Version mit Achtgang-Automatikgetriebe und BlueMotion-Technologie. Den 30. Geburtstag des Caddy feiert Volkswagen Nutzfahrzeuge mit dem Sondermodell Caddy Edition 30.

Das Modellangebot des Volkswagen Konzerns werden wir auch im Jahr 2013 sinnvoll erweitern und damit die Marktposition des Konzerns weiter stärken. Ab diesem Zeitpunkt wird das Produktportfolio auch Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb umfassen.

GEPLANTE PRODUKTMASSENNAHMEN

Ziel des Volkswagen Konzerns ist es, CO₂-neutrale Mobilität auf Basis regenerativer Energieträger anzubieten. Damit unterstreicht der Konzern seine Verantwortung in puncto Nachhaltigkeit. Wegen der immer strengerem Abgas- und Emissionsvorschriften und der CO₂-abhängigen Kfz-Besteuerung spielt der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs eine immer größere Rolle beim Automobilkauf. Volkswagen wird deshalb intensiv an der Entwicklung effizienter Antriebstechnologien arbeiten und so seinen Status als Innovationsführer bei umweltschonender Mobilität ausbauen.

Das „Downsizing“ und das Thema „Null-Emission“ werden wir auch in den kommenden Jahren bei unseren Produkten vorantreiben. Durch das Downsizing steigern wir die Material- und Energieeffizienz, indem wir die Baugröße der Aggregate verringern, dabei jedoch die ursprünglichen Leistungsmerkmale beibehalten. Den Bereich der Elektromobilität – ob als Plug-in-Hybrid oder als reiner Elektroantrieb – baut Volkswagen dank seiner intensiven Forschung aus. Unsere aktuellen und zukünftigen Projekte werden dazu beitragen, die Umweltbilanz des Volkswagen Konzerns fortlaufend zu verbessern.

Der Volkswagen Konzern unterstreicht mit seinen vielen verschiedenen Konzepten die hohe Entwicklungs- und Diversifizierungskompetenz der einzelnen Marken. Als erster Hersteller setzt er ab Anfang 2012 mit dem Zylindermanagement im 1.4 TSI eine verbrauchssenkende Technologie in einem aufgeladenen Vierzylindermotor in der Großserie ein. Die Marke Volkswagen Pkw vereint unter „Think Blue“, als ganzheitliche Haltung zu ökologischer Nachhaltigkeit, nicht nur innovative Technologien und Lösungen wie BlueMotion-Technologies, sondern bietet darüber hinaus auch Verhaltensempfehlungen zu Verbrauchs- und Emissionsreduzierung im Umgang mit den Produkten. Beispiele hierfür sind Spritspartipps und -trainings. Zudem unterstützt Volkswagen mit „Think Blue“ weltweit zahlreiche ökologische Projekte und Initiativen. Neben den BlueMotion-Fahrzeugen setzen auch BlueTDI- und TSI-EcoFuel-Antriebe Maßstäbe bei Verbrauch und CO₂-Emissionen. Sie greifen auf Innovationen wie Hybrid-/Elektroantrieb, Start-Stopp-System und die Rückgewinnung der Bremsenergie (Rekuperation) zurück. Auch andere Marken des Konzerns bedienen sich dieser Technologien, etwa ŠKODA mit der Modellreihe GreenLine und SEAT mit seinen ECOMOTIVE-Modellen. Bei Audi sind Effizienztechnologien ebenfalls serienmäßig erhältlich.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG IM VERTRIEB

Der Volkswagen Konzern zeichnet sich durch seine Mehrmarkenstruktur mit weitgehend eigenständigen Marken unter Nutzung größtmöglicher Synergien aus. Im Jahr 2011 haben wir unseren Weltmarktanteil gesteigert und damit gute Voraussetzungen geschaffen, um unser Ziel zu erreichen, im Jahr 2018 Weltmarktführer zu sein. Die Renditeorientierung des Vertriebs werden wir mit einem strikten Kostenmanagement weiter forcieren. Die geschaffenen Strukturen sind für die Führung einer Mehrmarkenorganisation ausgelegt.

Wir reduzieren schrittweise nicht wertschöpfende Tätigkeiten in der Vertriebsstruktur, um Kosten zu senken, die Attraktivität des Groß- und Einzelhandelssystems zu

erhöhen und die Gesamtrentabilität zu steigern. In allen Marken sind im Jahr 2011 neue Vertriebsnetzstrategien erarbeitet worden, die die Zusammenarbeit mit dem Handel weiter optimieren sollen. Gemeinsam werden wir in den verschiedenen Geschäftsfeldern unsere Aktivitäten ausweiten – und das nicht nur im reinen Fahrzeuggeschäft, sondern beispielsweise auch im Kundendienst sowie bei Finanz- und Versicherungsdienstleistungen.

MARKTCHANCEN

Der Volkswagen Konzern sieht – zusätzlich zu den etablierten Märkten in China und Brasilien – die größten Wachstumspotenziale in Indien, Russland und den USA sowie in den Regionen ASEAN und Nahost.

China

Nachdem im Vorjahr der Automobilmarkt in China um mehr als ein Drittel gewachsen war, verlangsamte sich das Tempo im Jahr 2011 (+7,6%). Das Marktvolumen belief sich auf 12,3 Millionen Fahrzeuge. Auch für die kommenden Jahre gehen wir von einem weiteren Wachstum auf unserem weltweit größten Absatzmarkt aus, das sich voraussichtlich von den großen Metropolen hin zu kleineren Städten verlagern wird. Wir erweitern laufend unsere Produktpalette um speziell für diesen Markt entwickelte Modelle, erhöhen die Investitionen und bauen die Produktionskapazitäten aus. So schaffen wir die Voraussetzung dafür, an den großen Wachstumschancen dieses Marktes teilzuhaben und unsere Marktführerschaft in China dauerhaft zu verteidigen.

Brasilien

In den ersten drei Quartalen 2011 wuchs der brasilianische Pkw-Markt hauptsächlich im Bereich der Importfahrzeuge. Der Wettbewerbsdruck wuchs merklich, insbesondere durch neue Anbieter aus Südkorea und China. Gegen Ende des Jahres 2011 erhöhte die Regierung die Importsteuer auf Kraftfahrzeuge deutlich, um die lokale Industrie zu schützen und weitere Anreize für Investitionen im Automobilsektor zu setzen. Auch die sehr hohe Inflation, eine stockende Kreditvergabe und das sinkende Verbrauchertrauen belasteten die Pkw-Nachfrage erheblich. Dies führte dazu, dass der Markt am Jahresende mit 2,6 Mio. Fahrzeugen nur leicht über dem Wert des Vorjahrs lag. Der brasilianische Pkw-Markt bleibt für den Volkswagen Konzern ein strategisch wichtiger Markt und bietet auch künftig großes Potenzial. Mit unseren speziell für diesen Markt entwickelten und vor Ort produzierten Modellen werden wir diese Wachstumschancen auch zukünftig nutzen und unsere Marktposition ausbauen.

Indien

Die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns in Indien konnten im Geschäftsjahr 2011 mehr als verdoppelt werden, obwohl sich die zunächst rasante Entwicklung des Neufahrzeugmarktes in der zweiten Jahreshälfte verlangsamt. Um die wachsende Nachfrage zu befriedigen, erhöhen wir die Kapazität unserer Produktionsstätte in Pune auf jährlich 130.000 Fahrzeuge. Seit Oktober 2011 wird dort auch die neue ŠKODA Kompaktlimousine Rapid produziert, die einen wesentlichen Beitrag zum künftigen Absatz in Indien leisten wird. Um unser Wachstum weiter zu fördern, erweitern wir das Händlernetz deutlich und investieren in die Qualifizierung des Verkaufs- und Servicepersonals sowie in die Originalteilelogistik. Wir erwarten, dass sich die Nachfrage auf dem indischen Markt in den nächsten Jahren mehr als verdoppeln und Indien zukünftig zu den wichtigsten Automobilmärkten gehören wird.

Russland

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat den Automobilmarkt in Russland besonders hart getroffen. Die rasante Erholung im Jahr 2010 und insbesondere 2011 resultierte aus der weitgehend stabilisierten Wirtschaft, die von umfangreichen staatlichen Förderprogrammen profitierte. Der Volkswagen Konzern steigerte trotz des nun wieder schwierigeren Umfelds seinen Marktanteil im Jahr 2011 deutlich auf 8,8 %, während gleichzeitig die Nachfrage nach Pkw auf 2,5 Mio. Fahrzeuge anstieg. Wir gehen davon aus, dass sich Russland zukünftig durch stetiges Wachstum zu einem der größten Automobilmärkte der Welt entwickeln wird. Mit unserem Werk in Kaluga, 160 km südwestlich von Moskau, und der Partnerschaft mit dem lokalen Hersteller GAZ nutzen wir die Wachstumschancen in Russland. GAZ produziert ab 2012 im Rahmen einer Auftragsfertigung Modelle der Marken Volkswagen Pkw und ŠKODA. Damit bauen wir unsere Produktionskapazität weiter aus, um die steigende Nachfrage nach unseren Modellen auf dem russischen Markt bedienen zu können.

USA

Der Automobilmarkt in den USA hat sich im Berichtsjahr nach dem extremen Rückgang der Fahrzeugverkäufe infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 weitgehend erholt. Der Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erreichte 2011 ein Niveau von 12,8 Mio. Fahrzeugen; das bedeutet einen Anstieg von 10,3 % gegenüber dem Vorjahr. Wir erwarten, dass der US-amerikanische Fahrzeugmarkt seinen Erholungskurs in den nächsten Jahren fortsetzt. Dank der erfolgreichen Einführung des speziell für diesen Markt entwickelten Passat im September 2011, der von der Zeitschrift Motor Trend zum „Car of the Year“ gewählt wurde, konnte der Volkswagen Konzern von diesem Wachstum überproportional profitieren und seinen

Marktanteil auf 3,5 (3,1) % erhöhen. Unser Ziel, in den USA vom Nischen- zum Volumenanbieter aufzusteigen, verfolgen wir weiterhin konsequent. Beispielsweise bauen wir die Fertigung marktspezifischer Produkte weiter aus und verbessern fortlaufend unsere Vertriebsstrukturen. Das Produktionswerk in Chattanooga im US-Bundesstaat Tennessee haben wir fertiggestellt und sind damit einen bedeutenden Schritt auf unserem Weg zur nachhaltigen Erschließung des US-Dollar-Raumes gegangen. Darüber hinaus können wir so Vertriebsrisiken aus Währungskurschwankungen minimieren.

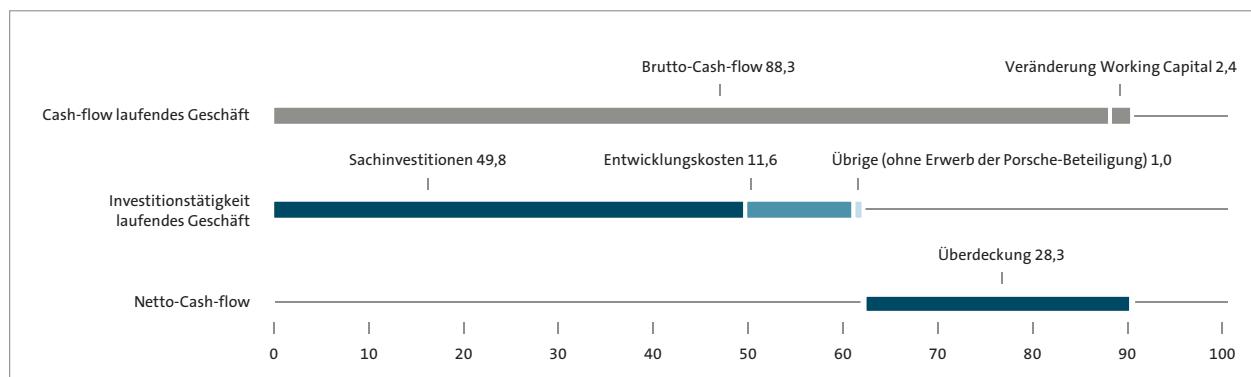
ASEAN

Der Volkswagen Konzern strebt an, den Wirtschaftsraum ASEAN nachhaltig zu erschließen, da dessen Automobilmärkte insgesamt ein großes Wachstumspotenzial bergen. Allerdings sind die Märkte der Region sehr heterogen: Während in Thailand beispielsweise überwiegend Pickup-Modelle gefragt sind, ist in Malaysia und Indonesien die Nachfrage nach MPV- sowie Kurz- und Stufenheck-Fahrzeugen am größten. Zudem erfordern hohe Einfuhrzölle und die ausgeprägte Preissensitivität in der Region, dass wir unsere Fahrzeuge vor Ort montieren; nur so können wir unsere Marktposition mit wettbewerbsfähigen Preisen stärken. Schon ohne die lokale Produktion im Werk unseres Partners DRB-HICOM, in dem seit Oktober 2011 der Passat gefertigt wird, haben wir in Malaysia im Gesamtjahr 2011 unser Absatzvolumen mehr als verdoppelt. Um die Vertriebsstruktur zu stärken, investiert die Volkswagen Group Malaysia in die Großhandelsorganisation und baut das Händlernetz zügig aus. Audi erörtert zusammen mit DRB-HICOM, ob ausgewählte Modelle lokal montiert werden können. Um unsere SKD-Montage in Indonesien auszubauen, prüfen wir die Aufnahme weiterer Modelle in das dortige Fertigungsprogramm und die Möglichkeiten, die Lokalisierung zu vertiefen. Um unsere Marktposition in Thailand zu stärken, bewerten wir auch hier inwiefern verschiedene Modelle der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge vor Ort montiert werden können und arbeiten intensiv an der Verbesserung der Vertriebsstrukturen. Darüber hinaus führen wir Verhandlungen mit potenziellen Partnern für den Import in die Märkte in Vietnam und den Philippinen.

Nahost

Trotz der politisch unsicheren Lage in der Region Nahost birgt der Gesamtmarkt Wachstumspotenzial. Mit einem Fahrzeugangebot, das auf diesen Markt zugeschnitten ist, wollen wir diese Chancen auch ohne eigene Produktionsstätten vor Ort besser nutzen. Außerdem wird der Volkswagen Konzern seine Vertriebswege optimieren und somit seinen Marktanteil dauerhaft erhöhen.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2012 BIS 2016 IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE
in Mrd. €



INVESTITIONSPLANUNG

Im Konzernbereich Automobile wird sich nach unserer aktuellen Planung die Investitionstätigkeit in den Jahren 2012 bis 2016 auf insgesamt 62,4 Mrd. € belaufen. Neben Sachinvestitionen umfasst diese Summe mit 11,6 Mrd. € auch die Zugänge aktiver Entwicklungskosten und mit netto 1,0 Mrd. € den Saldo aus Investitionen in Finanzanlagen und Erlösen aus Anlagenabgängen. Auf Sachinvestitionen entfallen 49,8 Mrd. €. Mit 57 % investieren wir mehr als die Hälfte davon allein in Deutschland. Die Investitionsquote (Investitionen in Sachanlagen in Prozent vom Umsatz) wird sich in den Jahren 2012 bis 2016 auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von durchschnittlich rund 6 % bewegen.

Mit 32,7 Mrd. € beziehungsweise rund 66 % wendet der Konzern den wesentlichen Anteil der Sachinvestitionen des Automobilbereichs für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette aller Marken auf. Schwerpunkte sind 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. Bei den Aggregaten führen wir neue Motorenenerationen mit weiteren Verbesserungen bei Leistung, Verbrauch und Emissionswerten ein. Insbesondere treiben wir die Entwicklung von Hybrid- und Elektromotoren voran.

Darüber hinaus wird das Unternehmen in den kommenden fünf Jahren produktübergreifend 17,1 Mrd. € investieren. Aufgrund unserer hohen Qualitätsziele und der kontinuierlichen Verbesserung unserer Fertigungsprozesse erfordern die neuen Produkte auch Anpassungen

und den Aufbau zusätzlicher Kapazitäten in den Presswerken, Lackierereien und Montagen. Außerhalb der Fertigung sind Investitionen im Wesentlichen in den Bereichen Entwicklung, Qualitätssicherung, Vertrieb, Originalteileversorgung und Informationstechnologie vorgesehen.

In der geplanten Investitionstätigkeit sind auch Auszahlungen für Wind-, Solar- und Wasserkraft enthalten, um die Fabriken mit regenerativ erzeugter Energie zu versorgen.

Es ist unser Anspruch, die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft zu finanzieren. Im Planungszeitraum erwarten wir einen Cash-flow aus dem laufenden Geschäft in Höhe von 90,7 Mrd. €. Damit werden die erwirtschafteten Mittel den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile voraussichtlich um 28,3 Mrd. € übertreffen und unsere Liquiditätssituation weiter verbessern. Für den Netto-Cash-flow gehen wir im Konzernbereich Automobile in den Jahren 2012 und 2013 von einer positiven Entwicklung aus.

Die Planung basiert auf der zum Zeitpunkt ihrer Aufstellung im September 2011 vorhandenen Struktur des Volkswagen Konzerns und schließt bereits die Porsche Holding Salzburg ein. Die Beteiligung an der MAN Gruppe ist, so wie die an der Porsche Zwischenholding GmbH, noch als At Equity bilanziertes Unternehmen in der Konzernplanung enthalten. Der Mittelabfluss zum Erwerb des verbleibenden 50,1 %-Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH ist in der Konzernplanung nicht berücksichtigt.

Nicht im Konsolidierungskreis – und damit ebenfalls nicht in den oben genannten Zahlen enthalten – sind die Gemeinschaftsunternehmen in China. Diese Gesellschaften werden in den Jahren 2012 bis 2016 insgesamt 14,0 Mrd. € in neue Werke und Produkte investieren. Diese Investitionen werden aus eigenen Mitteln der Joint-Venture-Gesellschaften finanziert.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für den Zeitraum 2012 bis 2016 Investitionen in Höhe von 2,2 Mrd. €. Im Working Capital erwarten wir für den Anstieg des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen eine Mittelbindung in Höhe von 65,8 Mrd. €. Der Kapitalbedarf von insgesamt 68,0 Mrd. € wird zu etwa 40 % aus dem Brutto-Cash-flow finanziert. Der verbleibende Mittelbedarf wird – wie in der Branche üblich – 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 %. Im Berichtsjahr ist es uns gelungen, die bisher höchste Rendite aus dem Jahr 2010 mit 17,7 % noch deutlich zu 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.

ZUKÜNTIGE RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Am 8. September 2011 teilte die Volkswagen AG mit, dass die angestrebte Verschmelzung mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) nicht innerhalb des in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Zeitrahmens umsetzbar ist. Zu diesem Ergebnis kam der Vorstand der Volkswagen AG nach Gesprächen mit der Porsche SE. Dennoch halten alle Beteiligten an dem Ziel fest, den Integrierten Automobilkonzern mit Porsche zu schaffen und sind davon überzeugt, dass dies gelingen wird.

Aufgrund der bestehenden rechtlichen Hürden, insbesondere aus den laufenden Verfahren beziehungsweise Klagen gegen die Porsche SE in Deutschland und den USA wegen behaupteter Marktmanipulation, war eine Quantifizierung der wirtschaftlichen Risiken und damit eine Bewertung der Porsche SE für die Ermittlung des Austauschverhältnisses aus Sicht von Volkswagen nicht möglich.

Der Vorstand analysiert, ob neben den in der Grundlagenvereinbarung fest vereinbarten Put-/Call-Optionen weitere Handlungsmöglichkeiten bestehen, um das Ziel des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche zu erreichen.

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 erfolgreichsten und faszinierendsten 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 auf mindestens 8 % steigen, damit die finanzielle Solidität und Handlungsfähigkeit des Konzerns auch in schwierigen Marktphasen sichergestellt ist.
- In allen Marken, 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 2012 UND 2013

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht unverändert davon aus, dass sich die Wettbewerbsintensität auf den internationalen Automobilmärkten in den nächsten Jahren verstärken wird. Das Marktumfeld, in dem sich die Marken des Konzerns bewegen, gestaltet sich insbesondere in einzelnen europäischen Ländern zunehmend forderner. Die weitere Entwicklung der Märkte bleibt von Unsicherheiten aus der Entwicklung der Weltwirtschaft belastet. Vor allem die Finanzmärkte bergen nach wie vor Risiken, die sich insbesondere aus der angespannten Verschuldungssituation vieler Länder ergeben.

Der weltweite Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird in den Jahren 2012 und 2013 voraussichtlich weiter wachsen, dabei jedoch zunächst an Tempo verlieren. Die größten Zuwächse erwarten wir in diesem Zeitraum in der Region Asien-Pazifik, in Südamerika, den USA und Russland. Schon heute ist der Volkswagen Konzern auf vielen dieser Märkte mit einem hohen Marktanteil vertreten. Diese Position werden wir durch den Ausbau von Produktionskapazitäten und den Aufbau weiterer lokaler Fertigungsstätten, in denen teilweise eigens für diese Länder entwickelte Fahrzeuge produziert werden, weiter stärken. In Westeuropa wird sich die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen voraussichtlich abschwächen. In dieser Region wird der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft weiter behaupten.

Nach dem Anstieg der Nachfrage nach Lkw und Bussen im Jahr 2011 gehen wir davon aus, dass die globalen Märkte auch 2012 und 2013 ihr Wachstum fortsetzen werden, jedoch mit verlangsamtem Tempo.

Nach unserer Einschätzung wird die Bedeutung automobilbezogener Finanzdienstleistungen in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

Der Volkswagen Konzern ist mit seiner Mehrmarkenstrategie, seiner attraktiven Modellpalette, der steigenden Präsenz in allen wichtigen Regionen der Welt sowie mit dem vielfältigen Finanzdienstleistungsangebot gut positioniert. Wir rechnen deshalb damit, dass unsere Verkäufe an Kunden insgesamt auch in den Jahren 2012 und 2013 höher sein werden als in den Vorjahren. Die chinesischen Joint-

Venture-Gesellschaften und unsere neuen Produktionsstandorte in Russland, den USA und Indien werden in großem Umfang dazu beitragen.

Wir rechnen mit einer zunehmenden Wettbewerbsintensität in einem herausfordernden Marktumfeld, insbesondere in einigen europäischen Ländern. Volatile Zins- und Wechselkursverläufe sowie steigende Rohstoffpreise stellen Herausforderungen dar.

Wir gehen davon aus, dass die Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile und im Konzernbereich Finanzdienstleistungen in den Jahren 2012 und 2013 über dem Wert des Jahres 2011 liegen werden. Für das Operative Ergebnis besteht das Ziel, das Niveau des Jahres 2011 im Jahr 2012 wieder zu erreichen und im Jahr 2013 zu übertreffen. Dies gilt für den Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, nach eigener Einschätzung auch für den Bereich Lkw und Busse, Power Engineering – der nicht zuletzt durch noch hohe Abschreibungen auf die Kaufpreisallokationen beeinflusst wird – und gleichermaßen für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen.

Wir streben an, auf Konzernebene mittelfristig eine Umsatzrendite vor Steuern von mindestens 8 % nachhaltig zu erreichen. Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile wird sich auf dem wettbewerbsfähigen Niveau von durchschnittlich 6 % 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 2012

Die Weltwirtschaft ist im Berichtsjahr weiter gewachsen, in der zweiten Jahreshälfte jedoch mit deutlich verringertem Tempo. Wir gehen davon aus, dass sich die weltweite Konjunkturentwicklung im Jahr 2012 auf diesem Niveau fortsetzen wird. Die einzelnen Regionen werden dabei unterschiedlich abschneiden. Während die Schwellenländer in Asien und Lateinamerika nur wenig von ihrer Dynamik verlieren werden, wachsen die großen Industrieländer weiterhin nur moderat. Für einige Länder der Euro-Zone wird eine Rezession erwartet. Zunehmende Inflationstendenzen können in den Schwellenländern die Wachstumsaussichten eintrüben.

Auf den weltweiten Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird die Nachfrage im Jahr 2012 voraussichtlich weiter steigen. In Westeuropa rechnen wir mit einem insgesamt rückläufigen Gesamtmarktvolumen, der deutsche Markt wird sich auf dem Vorjahresniveau bewegen. Das Wachstum in Zentral- und Osteuropa wird sich deutlich verlangsamen. Für die strategisch wichtigen Märkte in China und Indien erwarten wir erneut eine überdurchschnittliche Entwicklung und auch in Nord- und Südamerika wird die Nachfrage voraussichtlich weiter steigen.

Die Märkte für Lkw und Busse werden im Jahr 2012 ihr Wachstum voraussichtlich fortsetzen, dabei jedoch an Dynamik verlieren.

Wir erwarten, dass die Märkte für automobilbezogene Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2012 weiter an Bedeutung gewinnen werden.

Die Mehrmarkenstrategie, die vom Kleinwagen bis zum schweren Lkw nahezu alle Segmente bedienende Modellpalette und die steigende Präsenz in allen wichtigen Regionen der Welt sind zusammen mit dem vielfältigen Finanzdienst-

leistungsangebot die zentralen Wettbewerbsvorteile des Volkswagen Konzerns. Dank unserer Technologie- und Designkompetenz verfügen wir über ein vielfältiges, attraktives und umweltfreundliches Produktpotfolio, das allen Kundenwünschen und -anforderungen gerecht wird. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden auch im Jahr 2012 wieder eine Vielzahl neuer, begeisternder Modelle präsentieren, die dazu beitragen, unsere starke Position auf den Weltmärkten weiter auszubauen. Wir rechnen deshalb damit, unsere Auslieferungen an Kunden gegenüber dem Vorjahr zu steigern. Die mit der Erneuerung der Produktpalette einhergehenden Anläufe volumenstarker Modelle und die notwendige Umrüstung der Anlagen auf den Modularen Querbaukasten werden das Jahr 2012 prägen. Das Modularare Baukastensystem wird fortlaufend optimiert und sich künftig zunehmend positiv auf die Kostenstruktur des Konzerns auswirken.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns werden im Jahr 2012 den Vorjahreswert übertreffen. Dazu trägt auch die zum 9. November 2011 erfolgte Vollkonsolidierung der MAN SE bei; der Beitrag zum Ergebnis wird durch die vorzunehmenden Abschreibungen auf die Kaufpreisallokation begrenzt sein.

Für das Operative Ergebnis besteht das Ziel, das Niveau des Jahres 2011 wieder zu erreichen. Positiven Effekten aus unserer attraktiven Modellpalette und der starken Marktposition steht dabei die zunehmende Wettbewerbsintensität in einem herausfordernden Marktumfeld, insbesondere in einigen europäischen Ländern, entgegen. Eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung unserer Prozesse bleiben elementare Bestandteile unserer Strategie 2018.

Wolfsburg, 14. Februar 2012

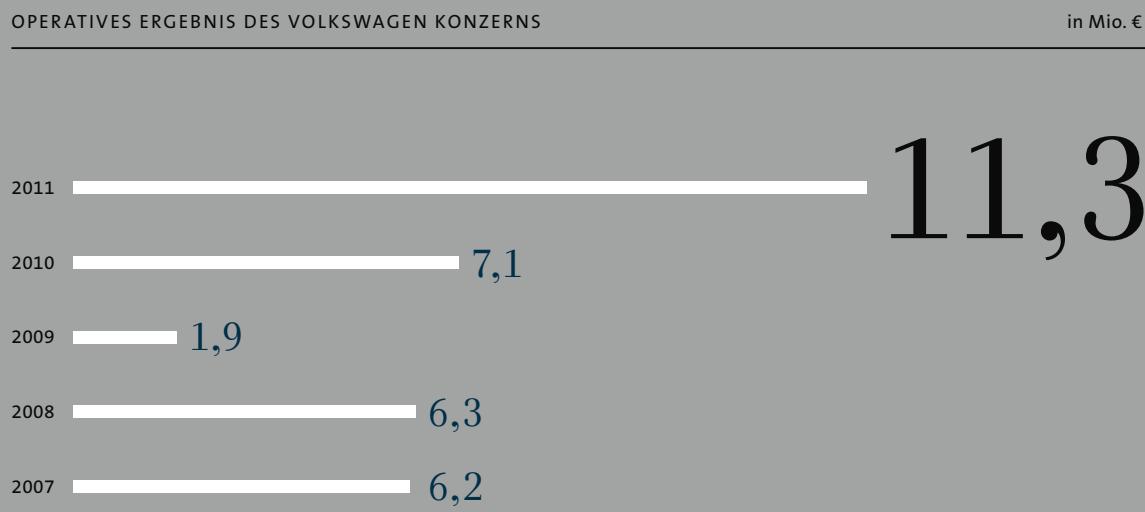
Der Vorstand

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 vor allem zum britischen Pfund, zum US-Dollar, zum chinesischen Renminbi, zum Schweizer Franken, zum japanischen Yen, zur schwedischen Krone, zum russischen Rubel und zum australischen Dollar. 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

Der Volkswagen Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2011 ein Operatives Ergebnis von 11,3 Mrd. € und übertraf damit den Rekordwert des Vorjahres um 57,8 %. Diese Entwicklung zeigt eindrucksvoll, dass wir auf dem Weg sind, unsere Ziele der Strategie 2018 nachhaltig zu erreichen.



KONZERNABSCHLUSS

242	Gewinn- und Verlustrechnung
243	Gesamtergebnisrechnung
245	Bilanz
246	Eigenkapitalentwicklung
248	Kapitalflussrechnung
250	Anhang
250	Allgemeine Angaben
251	Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
252	Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
253	Konzernkreis
262	Konsolidierungsgrundsätze
263	Währungsumrechnung
264	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
276	Segmentberichterstattung
280	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
280	1 Umsatzerlöse
280	2 Kosten der Umsatzerlöse
280	3 Vertriebskosten
281	4 Verwaltungskosten
281	5 Sonstige betriebliche Erträge
281	6 Sonstige betriebliche Aufwendungen
282	7 Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen
282	8 Finanzierungsaufwendungen
283	9 Übriges Finanzergebnis
283	10 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
287	11 Ergebnis je Aktie
288	Erläuterungen nach IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
288	Erläuterungen nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)
290	Erläuterungen zur Bilanz
290	12 Immaterielle Vermögenswerte
292	13 Sachanlagen
294	14 Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
296	15 At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen
298	16 Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen
300	17 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
301	18 Ertragsteueransprüche
302	19 Vorräte

302	20 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
303	21 Wertpapiere
303	22 Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen
303	23 Eigenkapital
307	24 Lang- und kurzfristige Finanzschulden
308	25 Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
309	26 Ertragsteuerverpflichtungen
309	27 Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen
314	28 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
315	29 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
315	Erläuterungen nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)
322	Sonstige Erläuterungen
322	30 Kapitalflussrechnung
323	31 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
333	32 Kapitalmanagement
333	33 Haftungsverhältnisse
334	34 Rechtsstreitigkeiten
335	35 Sonstige finanzielle Verpflichtungen
336	36 Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
336	37 Gesamtperiodenaufwand
336	38 Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter
337	39 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
338	40 Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
343	41 Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz
351	42 Deutscher Corporate Governance Kodex
351	43 Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats
353	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
354	Bestätigungsvermerk

Gewinn- und Verlustrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Mio. €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	1	159.337	126.875
Kosten der Umsatzerlöse	2	-131.371	-105.431
Bruttoergebnis		27.965	21.444
Vertriebskosten	3	-14.582	-12.213
Verwaltungskosten	4	-4.384	-3.287
Sonstige betriebliche Erträge	5	9.727	7.648
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-7.456	-6.450
Operatives Ergebnis		11.271	7.141
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	2.174	1.944
Finanzierungsaufwendungen	8	-2.047	-2.144
Übriges Finanzergebnis	9	7.528	2.053
Finanzergebnis		7.655	1.852
Ergebnis vor Steuern		18.926	8.994
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-3.126	-1.767
tatsächlich		-4.351	-2.963
latent		1.225	1.196
Ergebnis nach Steuern		15.799	7.226
Ergebnisanteil von Minderheiten		391	392
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG		15.409	6.835
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	11	33,10	15,17
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	11	33,10	15,17
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	11	33,16	15,23
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	11	33,16	15,23

Gesamtergebnisrechnung

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom
1. Januar zum 31. Dezember 2010

Mio. €	Gesamt	Aktionäre der VW AG	Minder- heiten
Ergebnis nach Steuern	7.226	6.835	392
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste			
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste vor Steuern	– 1.344	– 1.311	– 33
Latente Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	393	384	9
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste nach Steuern	– 951	– 927	– 24
Währungsumrechnungsdifferenzen			
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.978	1.716	261
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.978	1.716	261
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.978	1.716	261
Cash-flow-Hedges			
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	– 868	– 899	31
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	– 268	– 232	– 36
Cash-flow-Hedges vor Steuern	– 1.136	– 1.130	– 5
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	333	332	1
Cash-flow-Hedges nach Steuern	– 802	– 798	– 4
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte			
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	1	1	–
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	– 35	– 35	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	– 34	– 34	–
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10	10	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	– 24	– 24	–
Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus			
At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	516	516	–
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	– 20	– 242	222
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	736	726	11
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	717	484	233
Gesamtergebnis	7.943	7.319	625

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2011

Mio. €	Gesamt	Aktionäre der VW AG	Minder- heiten
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.

Ab dem Geschäftsjahr 2011 wird das Sonstige Ergebnis für den Anteil der Aktionäre der Volkswagen AG und den der Minderheiten in der Gesamtergebnisrechnung getrennt ausgewiesen. Außerdem wird das Sonstige Ergebnis sowohl vor Steuern als auch nach Steuern dargestellt. Gleichzeitig entfallen die entsprechenden zusätzlichen Angaben im Anhang. Das Vorjahr wurde angepasst.

Bilanz

des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2011

Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	12	21.992	13.104
Sachanlagen	13	31.916	25.847
Vermietete Vermögenswerte	14	16.626	11.812
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	340	252
At Equity bewertete Anteile	15	10.249	13.528
Sonstige Beteiligungen	15	3.049	640
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	42.450	35.817
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	17	14.405	7.519
Ertragsteuerforderungen	18	627	689
Latente Ertragsteueransprüche	18	6.333	4.248
		147.986	113.457
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	19	27.551	17.631
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	10.479	6.883
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	33.754	30.164
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	17	8.796	6.605
Ertragsteuerforderungen	18	623	482
Wertpapiere	21	6.146	5.501
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	22	18.291	18.670
		105.640	85.936
Bilanzsumme		253.626	199.393
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	23		
Kapitalrücklage		1.191	1.191
Gewinnrücklagen		9.329	9.326
Eigenkapital vor Minderheiten		47.019	35.461
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		57.539	45.978
		5.815	2.734
		63.354	48.712
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	24	44.443	37.159
Sonstige Verbindlichkeiten	25	6.940	4.742
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	26	4.125	1.669
Rückstellungen für Pensionen	27	16.787	15.432
Ertragsteuerrückstellungen	26	3.721	3.610
Sonstige Rückstellungen	28	13.201	11.170
		89.216	73.781
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	24	49.090	39.852
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29	16.325	12.544
Ertragsteuerverbindlichkeiten	26	844	286
Sonstige Verbindlichkeiten	25	16.097	10.627
Ertragsteuerrückstellungen	26	2.888	2.077
Sonstige Rückstellungen	28	15.812	11.513
		101.057	76.900
Bilanzsumme		253.626	199.393

Eigenkapitalentwicklung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

		GEWINNRÜCKLAGEN		
Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Angesammelte Gewinne	Währungs-umrechnung
Stand am 01.01.2010	1.025	5.356	31.607	-1.881
Ergebnis nach Steuern	–	–	6.835	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	–	1.716
Gesamtergebnis	–	–	6.835	1.716
Kapitalerhöhung*	166	3.970	–	–
Dividendenausschüttung	–	–	-754	–
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	–	–
Übrige Veränderungen	–	–	-4	–
Stand am 31.12.2010	1.191	9.326	37.684	-165
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

* Aus der im Geschäftsjahr 2010 vollzogenen Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien verzeichnete die Volkswagen AG im Vorjahr einen Zugang an liquiden Mitteln in Höhe von 4.099 Mio. €. Hinzu kommen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung latenter Steuern in Höhe von 35 Mio. € sowie ein Zufluss aus der Ausübung von Wandelschuldverschreibungen in Höhe von 2 Mio. €.

Die Übrigen Veränderungen resultierten überwiegend aus Konsolidierungskreisänderungen (im Geschäftsjahr 2011 im Wesentlichen die Erstkonsolidierung der MAN SE).

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe 23 erläutert.

Versicherungs- mathematische Gewinne und Verluste	Cash-flow-Hedges	Marktbewertung Wertpapiere	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Aktionäre der VW AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
-1.274	860	-1	-409	35.281	2.149	37.430
-	-	-	-	6.835	392	7.226
-927	-798	-24	516	484	233	717
-927	-798	-24	516	7.319	625	7.943
-	-	-	-	4.137	-	4.137
-	-	-	-	-754	-43	-798
-	-	-	-	-	0	0
-	-	-	-	-4	4	0
-2.201	61	-25	107	45.978	2.734	48.712
-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

Kapitalflussrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Mio. €	2011	2010
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.228	18.235
Ergebnis vor Steuern	18.926	8.994
Ertragsteuerzahlungen	-3.269	-1.554
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*	5.969	5.514
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten*	1.697	2.218
Abschreibungen auf Beteiligungen*	13	8
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte*	2.667	2.357
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	13	102
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	-715	-751
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-6.462	-1.424
Veränderung der Vorräte	-4.234	-2.507
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-2.241	-1.980
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	3.077	4.064
Veränderung der Rückstellungen	3.960	2.654
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-4.090	-3.138
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.811	-3.102
Cash-flow laufendes Geschäft	8.500	11.455
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-8.087	-5.758
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-1.666	-1.667
Erwerb von Tochtergesellschaften	-5.833	65
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-577	-2.219
Veräußerung von Tochtergesellschaften	-	0
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	21	4
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	140	297
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-699	-3.276
Veränderung der Darlehen und Termingeldanlagen	-1.931	1.506
Investitionstätigkeit	-18.631	-11.048
Kapitaleinzahlungen	3	4.101
Dividendenzahlung	-1.266	-798
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-335	-
Sonstige Veränderungen	-23	4
Aufnahme von Anleihen	16.715	7.910
Tilgung von Anleihen	-11.603	-11.941
Veränderung der übrigen Finanzschulden	4.805	-104
Leasingzahlungen	19	-24
Finanzierungstätigkeit	8.316	-852
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	82	438
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.733	-8
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.495	18.228
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.495	18.228
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	12.163	9.437
Brutto-Liquidität	28.658	27.664
Kreditstand	-93.533	-77.012
Netto-Liquidität	-64.875	-49.347

* Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 30 erläutert. Ab dem Geschäftsjahr 2011 wird der Cash-flow aus dem Erwerb von Beteiligungen getrennt nach dem Erwerb von Tochterunternehmen und dem Erwerb sonstiger Beteiligungen dargestellt. Gleiches gilt für den Cash-flow aus der Veräußerung von Beteiligungen. Das Vorjahr wurde angepasst.

Anhang

des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2011

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 2011 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 14. Februar 2012 aufgestellt. Mit diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle ab dem Geschäftsjahr 2011 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Die Regelungen des überarbeiteten IAS 24 führen wahlweise zu einer vereinfachten Berichterstattung gegenüber öffentlichen Instituten und deren Tochtergesellschaften. Volkswagen nimmt dieses Wahlrecht nicht in Anspruch. Darüber hinaus werden im geänderten IAS 24 Klarstellungen hinsichtlich der Definition von nahe stehenden Unternehmen und Personen sowie der berichtspflichtigen Transaktionen vorgenommen. Die berichtspflichtigen Transaktionen von nahe stehenden Unternehmen und Personen wurden in diesem Zusammenhang um weitere vertragliche Verpflichtungen ergänzt. Die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Dem im Rahmen der Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2010 geänderten IFRS 7 entsprechend sind die Angabepflichten zur Art und zum Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben, angepasst worden. Unter anderem müssen Angaben hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen der gehaltenen Sicherheiten und Kreditverbesserungen vorgenommen werden. Darüber hinaus ist die Pflicht zur Angabe der Buchwerte von Finanzinstrumenten, bei denen zur Vermeidung einer Überfälligkeit Vertragsänderungen vorgenommen wurden, entfallen.

Des Weiteren waren die folgenden Standards und Interpretationen im Geschäftsjahr erstmals anzuwenden, ohne dass dies wesentliche Auswirkungen auf die Darstellung im Konzernabschluss hatte:

- › IFRS 1: Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichsangaben nach IFRS 7
- › IAS 32: Einstufung von Bezugsrechten
- › Verbesserungen der International Financial Reporting Standards 2010 – Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 1, IFRS 3, IFRS 7, IAS 1, IAS 18, IAS 27, IAS 34, IFRIC 13) und sich daraus ergebende Folgeänderungen
- › IFRIC 14: Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen
- › IFRIC 19: Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2011 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 Hyperinflation und fester Umstellungszeitpunkt	20.12.2010	01.01.2012	Nein	Keine
IFRS 7 Anhangangaben zum Transfer von Finanzinstrumenten	07.10.2010	01.01.2012	Ja	Erweiterte Anhangangaben zum Transfer von Finanzinstrumenten
IFRS 7 Anhangangaben zur Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	01.01.2013	Nein	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	01.01.2013	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IFRS 11 Gemeinschaftliche Vereinbarungen	12.05.2011	01.01.2013	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 12 Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	12.05.2011	01.01.2013	Nein	Erweiterte Anhangangaben zu Anteilen an anderen Unternehmen
IFRS 13 Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert	12.05.2011	01.01.2013	Nein	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	Nein	Veränderte Darstellung des sonstigen Ergebnisses
IAS 12 Latente Steuern – Realisation des Buchwertes eines Vermögenswertes	20.12.2010	01.01.2012	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer	16.06.2011	01.01.2013	Nein	Veränderte Abbildung und erweiterte Anhangangaben bei den Leistungen an Arbeitnehmer
IAS 27 Einzelabschlüsse	12.05.2011	01.01.2013	Nein	Keine
IAS 28 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	12.05.2011	01.01.2013	Nein	Keine
IAS 32 Finanzinstrumente: Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	01.01.2014	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IFRIC 20 Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebes im Tagebau	19.10.2011	01.01.2013	Nein	Keine

1 Bis zum 31.12.2011.

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.

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 Wertpapierfonds und andere 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 1,2 % (Vorjahr: 1,1 %) des Konzern-Eigenkapitals; das gesamte Ergebnis nach Steuern dieser Gesellschaften beläuft sich auf 0,2 % (Vorjahr: 0,1 %) 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:

	2011	2010
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	123	71
Ausland	729	320
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	66	62
Ausland	202	78
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	42	28
Ausland	64	51
	1.226	610

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die Teil des Jahresabschlusses der Volkswagen AG darstellt, ist beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswarenag.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 Retail GmbH, Ingolstadt
- Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt
- Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin
- Audi Zentrum Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg
- Audi Zentrum Hannover GmbH, Hannover
- Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig
- Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart
- 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
- Völim 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 Kraftwerk 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 Retail GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- Volkswagen Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Chemnitz
- Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich
- Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Versicherungsvermittlung GmbH, Braunschweig

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 hatte der Volkswagen Konzern sämtliche Anteile an der MAHAG GmbH (ehemals: MAHAG Münchener Automobil-Handel Haberl GmbH & Co. KG), München, zur Sicherung der Präsenz und des Absatzes seiner Marken gegen Verzicht auf eine Forderung in Höhe von 9 Mio. € übernommen. Aus der Akquisition resultiert ein Goodwill von 8 Mio. €, der der MAHAG Gruppe zugerechnet wird. Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Zur Erweiterung seiner Design- und Entwicklungskapazitäten erwarb der Volkswagen Konzern zum 27. Juli 2010 über die Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese, Italien, eine Tochtergesellschaft der AUDI AG, 90,1 % der Stimmrechte an dem Design- und Entwicklungs-Dienstleister Italdesign Giugiaro S.p.A, Turin, Italien (IDG). Die restlichen Gesellschaftsanteile an IDG werden weiterhin von den bisherigen Eigentümern gehalten. Im Gesamtkaufpreis von 180 Mio. € ist eine diesen Gesellschaftern gewährte Verkaufsoption auf die ausstehenden Anteile enthalten, die zum Fair Value bewertet wird. Im Zusammenhang mit dem Erwerb wurden bestehende vertragliche Beziehungen der IDG vorab einvernehmlich unter gegenseitigem Verzicht auf Geltendmachung von Schadensersatz oder anderen Ansprüchen aufgelöst. Der diesen Beziehungen bei IDG zuzuordnende Wert von 35 Mio. € wurde als separate Transaktion eingestuft und im Geschäftsjahr 2010 als Sonstiger betrieblicher Aufwand erfasst. Der Gesamtkaufpreis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2010
Gezahlter Kaufpreis für 90,1 % der Stimmrechte	194
+ Option auf die ausstehenden Stimmrechte	21
- Ausgleich für die Beendigung bestehender Verträge	35
= Gesamtkaufpreis	180

Es ergab sich aus dem Unternehmenszusammenschluss ein Goodwill in Höhe von 72 Mio. €, der im Wesentlichen durch erwartete Synergieeffekte im Audi Teilkonzern bestimmt wird. Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Im Laufe des Jahres 2010 erwarb die Scania Gruppe Handelsbetriebe in Frankreich, der Schweiz und Italien. Der gezahlte Kaufpreis belief sich insgesamt auf 6 Mio. €. Der erworbene Goodwill in Höhe von 1 Mio. € wurde dem Segment Scania Vehicles and Services zugeordnet. Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Die endgültige Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden der voranstehenden Unternehmenszusammenschlüsse kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Markennamen	18	46	64
Sonstige langfristige Vermögenswerte*	188	61	249
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14	–	14
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	163	5	168
Summe Vermögenswerte	383	112	495
Langfristige Schulden	67	35	101
Kurzfristige Schulden	279	0	279
Summe Schulden	345	35	380

* Ohne Goodwill der Volkswagen AG.

Der Bruttobuchwert der erworbenen Forderungen belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 86 Mio. €, der Nettobuchwert (entsprach dem Zeitwert) auf 85 Mio. €. Das abnutzbare langfristige Vermögen hat eine Laufzeit zwischen 18 Monaten und 35 Jahren.

Durch die Einbeziehung der Unternehmen hat sich der Umsatz des Konzerns um 609 Mio. € und das Ergebnis nach Steuern um 1 Mio. € erhöht. Wären IDG sowie die von Scania übernommenen Geschäftsbetriebe bereits ab dem 1. Januar 2010 einbezogen worden, wäre der Konzernumsatz vor Konsolidierung um 95 Mio. € und das Nachsteuerergebnis um 3 Mio. € höher ausgefallen.

Volkswagen hat zum 1. März 2011 das Vertriebsgeschäft der Porsche Holding Salzburg, Österreich, zu 100 % gegen Zahlung von 3,3 Mrd. € übernommen. Im Vorfeld hatten die bisherigen mittelbaren Eigentümer, die Familien Porsche und Piëch, ihre von der Volkswagen AG eingeraumte Put-Option ausgeübt. Volkswagen vollzieht mit dem bereits in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Erwerb einen weiteren planmäßigen Schritt auf dem Weg zum integrierten Automobilkonzern von Volkswagen und Porsche.

Die Porsche Holding ist ein Automobilhandelsunternehmen mit einer starken Präsenz vor allem in Österreich, West- und Südosteuropa sowie in China. Im Kalenderjahr 2011 wurden 626 Tsd. Neu- und Gebrauchtwagen verkauft. Volkswagen erwirbt von der Porsche Holding alle Automotive-Bereiche wie das Groß- und Einzelhandelsgeschäft, die Porsche Informatik, die Porsche Bank, die Porsche Immobilien und die Porsche Versicherung sowie die PGA Motors mit Sitz in Paris. Die Porsche Holding beschäftigt rund 20.500 Mitarbeiter (einschließlich nicht-konsolidierter Gesellschaften).

Es ergab sich aus dem Unternehmenszusammenschluss als Kapitalisierungsmehrwert ein Goodwill in Höhe von 152 Mio. €. Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Die zwischenzeitlich abgeschlossene Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Markennamen	–	74	74
Kundenbeziehungen	–	875	875
Sachanlagen	871	371	1.242
Langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.279	4	1.282
Sonstige langfristige Vermögenswerte*	712	186	898
Vorräte	1.997	1	1.998
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	617	–	617
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.453	–	1.453
Summe Vermögenswerte	6.929	1.510	8.438
Langfristige Finanzschulden	878	–9	869
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	570	357	927
Kurzfristige Finanzschulden	1.829	–	1.829
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	863	–	863
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	4.104	–	4.104
davon Verbindlichkeiten gegenüber dem Veräußerer, die mit der Kaufpreiszahlung beglichen wurden	3.314	–	3.314
Summe Schulden	8.243	348	8.591

* Ohne Goodwill der Volkswagen AG.

Goodwill und Markennamen sind dem Geschäftssegment Porsche Holding zugeordnet, das Teil des Berichtssegments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist.

Der Bruttobuchwert der erworbenen Forderungen belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 2.962 Mio. €, der Nettobuchwert (entsprach dem Zeitwert) auf 2.753 Mio. €. Das abnutzbare langfristige Vermögen hat eine Laufzeit zwischen 12 Monaten und 30 Jahren.

Durch die Einbeziehung der Porsche Holding hat sich zum 31. Dezember 2011 der Umsatz des Konzerns um 5.281 Mio. € erhöht und das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um 64 Mio. € vermindert. Wäre die Porsche Holding bereits ab dem 1. Januar 2011 einbezogen worden, wäre der zum 31. Dezember 2011 ausgewiesene Konzernumsatz nach Konsolidierung um 984 Mio. € höher und das ausgewiesene Nachsteuerergebnis um 7 Mio. € höher ausgefallen.

Eventualverbindlichkeiten der Porsche Holding waren in der Kaufpreisallokation nicht enthalten.

Mit Übertragung der Vertriebsgesellschaft der Porsche Holding wächst der Konsolidierungskreis um 263 vollkonsolidierte Tochterunternehmen und drei At Equity bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen.

Die Volkswagen AG hatte Anfang Mai 2011 ihren Anteil an den Stammaktien der MAN SE von 29,90 % auf 30,47 % erhöht. Mit Überschreiten der Schwelle von 30 % der Stimmrechte an der MAN SE war Volkswagen aufgrund der Bestimmungen des deutschen Übernahmerechts verpflichtet, allen außenstehenden Aktionären der MAN SE ein Pflichtangebot zum Erwerb ihrer Aktien an der MAN SE zu unterbreiten. Bis zum Ende der Annahmefrist am 29. Juni 2011 hatten

MAN-Aktionäre Volkswagen 35.857.607 Stammaktien und 164.613 Vorzugsaktien angedient. Nach Vorliegen aller erforderlichen behördlichen Genehmigungen hat Volkswagen am 9. November 2011 25,4 % der Stimmrechte und 2,7 % der Vorzugsaktien der MAN SE, München, gegen Zahlung von insgesamt 3.416 Mio. € erworben und hielt nach dem Vollzug des Pflichtangebots 55,90 % der Stimmrechte und 53,71 % des Grundkapitals an der MAN SE. Die Bewertungsbasis für den Goodwill rechnet sich wie folgt:

Mio. €	2011
Kaufpreis der am 9. November erworbenen Anteile	3.416
davon der Beendigung bestehender Vertragsbeziehungen zurechenbar	-43
Bereinigter Kaufpreis der am 9. November erworbenen Anteile	3.373
Zum Börsenkurs am 9. November bewertete Altanteile	2.694
Zum Börsenkurs am 9. November bewertete Anteile anderer Gesellschafter	4.267
Bewertungsbasis für den Goodwill	10.334

Zusätzlich wurden transaktionsbezogene Kosten in Höhe von 16,9 Mio. € direkt im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst.

Die MAN SE ist das börsennotierte Mutterunternehmen der MAN Gruppe, eines der führenden europäischen Industrieunternehmen im Bereich Transport und Energie mit einem Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2010 von 14.675 Mio. €. MAN ist mit seinen beiden Geschäftsfeldern Nutzfahrzeuge und Power Engineering Anbieter von Lkw, Bussen, Dieselmotoren, Turbomaschinen sowie Spezialgetrieben.

Nach dem Erwerbszeitpunkt hat Volkswagen für 0,3 Mrd. € weitere Anteile erworben und besitzt zum Bilanzstichtag 59,58 % der Stimmrechte und 57,33 % der Kapitalanteile an der MAN SE. Ein sich aus dem Erwerb weiterer Anteile ergebender Unterschiedsbetrag von 0 Mio. € wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Mit dem jetzt vollzogenen Schritt sollen kurzfristig Synergien in der Beschaffung sowie mittel- und langfristig durch eine engere Zusammenarbeit bei der Forschung und Entwicklung sowie der Produktion gehoben werden.

Die bis zum Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode behandelten Anteile an MAN wurden mit Übernahme der Stimmrechtsmehrheit zu ihrem Börsenwert in Höhe von 2.694 Mio. € neubewertet. Unter Berücksichtigung der Realisation der bisher erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfassten Beträge in Höhe von 48 Mio. € ergab sich aus dem Übergang zur Vollkonsolidierung ein buchhalterischer, nicht auszahlungswirksamer Verlust von 292 Mio. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

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 575 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	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	2.913
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	25.063
Langfristige Finanzschulden	1.824	150	1.974
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	2.797	2.126	4.923
Kurzfristige Finanzschulden	1.334	-	1.334
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.137	-	2.137
Kurzfristige Rückstellungen	1.364	398	1.761
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	3.175	-	3.175
Summe Schulden	12.631	2.674	15.304

* Ohne Goodwill der Volkswagen AG.

Der Goodwill ist mit 383 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 193 Mio. € und die verbleibenden Markennamen in Höhe von 470 Mio. € entfallen auf das Segment Power Engineering.

Der Bruttobuchwert der erworbenen Forderungen belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 4.291 Mio. €, der Nettobuchwert (entsprach dem Zeitwert) auf 3.821 Mio. €. Das abnutzbare langfristige Vermögen hat eine Laufzeit zwischen 4 Monaten und 50 Jahren.

Der Anteil der verbleibenden ausstehenden Aktionäre im Erwerbszeitpunkt bemisst sich nach dem anteiligen Börsenwert.

Durch die Einbeziehung des Unternehmens hat sich zum 31. Dezember 2011 der Umsatz des Konzerns um 2.644 Mio. € erhöht und das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um 57 Mio. € vermindert. Wäre MAN bereits ab dem 1. Januar 2011 einbezogen worden, wäre der zum 31. Dezember 2011 ausgewiesene Konzernumsatz nach Konsolidierung um ca. 14 Mrd. € höher und das ausgewiesene Nachsteuerergebnis nach Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um ca. 281 Mio. € höher ausgefallen.

Potenzielle Risiken aus Rechtsstreitigkeiten, für die MAN aufgrund der geringen Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme keine Rückstellung gebildet hat, wurden mit ihrem Zeitwert angesetzt. Diese betreffen im Wesentlichen Ferrostaal sowie die unter den Rechtsstreitigkeiten (Anhangangabe 34) aufgeföhrten Verfahren.

Mit Erwerb der Mehrheitsbeteiligung an der MAN SE wächst der Konsolidierungskreis um 134 vollkonsolidierte Tochterunternehmen und zehn At Equity bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen.

Durch die von der MAN SE an der Scania AB gehaltenen Anteile erhöht sich der ab dem 9. November 2011 Volkswagen zuzurechnende Stimmrechtsanteil an Scania auf 89,18 % (71,81 %) und der auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfallende Anteil am Kapital von Scania auf 56,94 % (49,29 %). Ein sich ergebender Unterschiedsbetrag in Höhe von 286 Mio. € wurde mit dem Eigenkapital verrechnet.

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 drei im Vorjahr nicht konsolidierte und eine neu gegründete inländische Gesellschaft sowie drei neu erworbene, zehn neu gegründete und vier 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 sechs Gesellschaften und der Kreis der ausländischen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften durch Verkauf um eine und durch Fusion und Liquidation um sieben Gesellschaften verringert.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Mit Wirkung zum 15. Januar 2010 hatte Volkswagen 19,89 % der Aktien an der Suzuki Motor Corporation, Hamamatsu, Japan, zu einem Kaufpreis von 1,7 Mrd. € erworben. Nach der Ausübung ausstehender Wandelschuldverschreibungen anderer Investoren war der Anteil von Volkswagen an Suzuki zwischenzeitlich auf 19,37 % gesunken. Durch den Kauf weiterer Aktien war der Anteil zum 30. Juni 2010 wieder auf 19,89 % erhöht worden.

Aufgrund der in der Rahmenvereinbarung verabredeten wirtschaftlichen Kooperation handelte es sich bei Suzuki bis September 2011 um ein assoziiertes Unternehmen. Die Bewertung der Anteile erfolgte nach der Equity-Methode. Die genaue Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden der Suzuki Motor Corporation wurde im laufenden Jahr abgeschlossen. Es ist zu keiner wesentlichen Anpassung der im Vorjahr allokierten Werte gekommen.

Durch Suzukis Mitteilung vom 13. September 2011, die Zusammenarbeit mit Volkswagen beenden zu wollen, und die zurzeit nicht absehbare Reetablierung einer Zusammenarbeit ist bis auf Weiteres die Möglichkeit, maßgeblichen Einfluss auf Suzuki auszuüben, nicht mehr gegeben. Die Equity-Methode wurde zu diesem Zeitpunkt beendet und der Unterschiedsbetrag zwischen Equity-Buchwert und beizulegendem Zeitwert der Anteile im Übergangszeitpunkt

erfolgswirksam als Aufwand aus assoziierten Unternehmen erfasst. Unter Berücksichtigung der Realisation der bisher erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfassten Beträge in Höhe von 430 Mio. € ergibt sich ein Aufwand aus der Beendigung der Equity-Methode von 263 Mio. €. Die Anteile an Suzuki werden seitdem unter den sonstigen Beteiligungen ausgewiesen und erfolgsneutral mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet.

Mit dem Erwerb der Mehrheitsbeteiligung an der MAN SE ist Volkswagen die Beteiligung von 25 % plus einer Aktie der MAN Gruppe an dem chinesischen Lkw-Hersteller Sinotruk Ltd. zuzurechnen. Am Bilanzstichtag betrug der Börsenwert dieser Beteiligung 298 Mio. €. Aufgrund lokaler Kapitalmarktvorschriften hinsichtlich der Veröffentlichung von Finanzinformationen für die Beteiligung enthält die Konzern Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2011 kein anteiliges Ergebnis. Außerdem ist Volkswagen die 30-prozentige Beteiligung von MAN an der 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 ist vollständig wertberichtet. Am 28. November 2011 hat MAN im Rahmen einer Vergleichsvereinbarung mit der International Petroleum Investment Company (IPIC), Abu Dhabi, die Rückübertragung der von IPIC an Ferrostaal gehaltenen 70-prozentigen Beteiligung an MAN sowie den Rückkauf dieser Anteile durch MAN von IPIC vereinbart. Nach Maßgabe der Vergleichsvereinbarung ist MAN zu einer Zahlung von 350 Mio. € verpflichtet. IPIC hatte Anfang 2009 ein Aktienpaket in Höhe von 70 % an Ferrostaal erworben. Gleichzeitig hat MAN eine Vereinbarung mit der MPC Gruppe, Hamburg, getroffen; danach wird die MPC Gruppe 100 % der Aktien an Ferrostaal von MAN unmittelbar im Anschluss an den Vollzug der Vergleichsvereinbarung mit IPIC erwerben. Die Transaktion hängt von der Freigabe der zuständigen Kartellbehörden ab. Die MPC Gruppe erwirbt Ferrostaal von MAN für bis zu 160 Mio. €. Aus der Vergleichsvereinbarung 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 (im Vorjahr MAN und Suzuki) zuzurechnen:

Mio. €	2011	2010
Vermögenswerte ¹	1.601	8.909
Schulden ¹	1.053	5.299
Erlöse ²	1.079	8.788
Periodenergebnis ²	49	305

1 Geschäftsjahr 2011: Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni 2011.

2 Für das Geschäftsjahr 2011 wurde im Volkswagen Konzernabschluss kein Ergebnis erfasst.

Am 31. Dezember 2011 haben MAN und die Rheinmetall AG, Düsseldorf, ihre Produktionskapazitäten für militärische Radfahrzeuge in der 2010 gegründeten Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München, gebündelt. An dieser Gesellschaft ist der Volkswagen Konzern über MAN Truck & Bus AG mit 49 % beteiligt. Die Beteiligung an der Gesellschaft wird nach der Equity-Methode bilanziert und ist zum 31. Dezember 2011 mit 132 Mio. € in den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen enthalten. Die Equity-Methode wird mit einem Zeitverzug von drei Monaten angewandt.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Aufgrund der Anteilsquote an den Gemeinschaftsunternehmen (im Wesentlichen FAW-Volkswagen Automotive Company (40%), Global Mobility Holding (50%), Porsche Zwischenholding GmbH (49,9%) und Shanghai-Volkswagen Automotive Company (50%)) sind dem Volkswagen Konzern anteilig folgende Werte zuzurechnen:

Mio. €	2011	2010
Langfristige Vermögenswerte	15.786	13.805
Kurzfristige Vermögenswerte	14.274	12.487
Langfristige Schulden	10.954	10.457
Kurzfristige Schulden	13.700	12.043
Erträge	26.806	21.162
Aufwendungen	23.975	18.988

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 1,4 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 Impairmenttest unterzogen, bei dem die Werthaltigkeit des Goodwill überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Andernfalls 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 ertragswirksam im Erwerbsjahr 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 beherr-

schende 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:

	1 € =	BILANZ MITTELKURS AM 31.12.		GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS	
		2011	2010	2011	2010
Argentinien	ARS	5,57444	5,30858	5,74487	5,18724
Australien	AUD	1,27230	1,31360	1,34839	1,44231
Brasilien	BRL	2,41590	2,21770	2,32651	2,33143
Großbritannien	GBP	0,83530	0,86075	0,86788	0,85784
Indien	INR	68,71300	59,75800	64,88593	60,58783
Japan	JPY	100,20000	108,65000	110,95860	116,23857
Kanada	CAD	1,32150	1,33220	1,37610	1,36511
Mexiko	MXN	18,05120	16,54750	17,28765	16,73727
Polen	PLN	4,45800	3,97500	4,12061	3,99467
Republik Korea	KRW	1.498,69000	1.499,06000	1.541,23409	1.531,82116
Russland	RUB	41,76500	40,82000	40,88455	40,26294
Schweden	SEK	8,91200	8,96550	9,02984	9,53727
Südafrika	ZAR	10,48300	8,86250	10,09704	9,69843
Tschechische Republik	CZK	25,78700	25,06100	24,58977	25,28402
USA	USD	1,29390	1,33620	1,39196	1,32572
Volksrepublik China	CNY	8,15880	8,82200	8,99600	8,97123

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 auf einer Wachstumsrate von maximal 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):

	2011	2010
WACC		
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	6,0 %	5,5 %
Segment Lkw und Busse	8,0 %	6,8 %
Segment Power Engineering	8,0 %	–

Für das Segment Finanzdienstleistungen gilt aufgrund der branchenspezifischen Notwendigkeit zur Berücksichtigung des Kreditstandes ein Eigenkapitalkostensatz von 8,7 % (Vorjahr: 9,1 %). 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 6,8 % (Vorjahr: 6,4 %).

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 entsprechende Zuschreibungen vor.

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 Finanzierungsleasing 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 Impairmenttests 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 auf Basis des Rohertrages unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines wohnimmobilienpezifischen Vervielfältigers der Ertragswert 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), 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 gezeigt. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt. Es besteht derzeit keine Absicht diese finanziellen Vermögenswerte zu veräußern.

DERATIVE 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 der Automobil-Segmente 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 Verlustvorräte 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 Werberichtigungen 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 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 1,79 % (Vorjahr: 2,13 %) 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 jährlich 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 Stornorückstellung und 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 Gewährleistung 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.

Für die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen an Mitarbeiter mit dem Recht auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG wird Personalaufwand gebucht.

Dividendenerlöse 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 den 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 Zahlungsmitteleinzüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sie 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 portfolio-basierten 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 28 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 ist. 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 28 zu entnehmen. Zu Rechtsstreitigkeiten siehe außerdem Anhangangabe 34.

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 im Berichtsjahr weiter gewachsen, in der zweiten Jahreshälfte jedoch mit deutlich verringertem Tempo. Wir gehen davon aus, dass sich die weltweite Konjunkturentwicklung im Jahr 2012 auf diesem Niveau fortsetzen wird. 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. Ab dem Geschäftsjahr 2011 umfasst die Segmentberichterstattung entsprechend die vier berichtspflichtigen Segmente 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 die einzelnen Pkw-Marken und leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst.

Das Segment Scania Vehicles and Services wurde im Geschäftsjahr 2011 aufgrund der Erstkonsolidierung der MAN Gruppe und der damit verbundenen Aufnahme des Nutzfahrzeuggeschäfts von MAN in Lkw und Busse umbenannt und 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 durch die Erstkonsolidierung der MAN Gruppe im Geschäftsjahr 2011 neu geschaffenen 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 nun in der erweiterten Segmentierung direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet. Die Vorjahresangabe wurde entsprechend angepasst.

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 Finanzierungsleasing ausgewiesen.

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

BERICHTSSEGMENTE 2010*

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Lkw und Busse	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	104.523	7.990	–	13.083	125.595	1.280	126.875
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	6.695	189	–	986	7.871	–7.871	–
Umsatzerlöse	111.218	8.179	–	14.069	133.466	–6.591	126.875
Planmäßige Abschreibungen	6.063	577	–	2.218	8.858	42	8.900
Außerplanmäßige Abschreibungen	1.146	–	–	134	1.280	13	1.293
Zuschreibungen	91	–	–	6	96	–	96
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.337	1.050	–	952	7.339	–197	7.141
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	1.718	2	–	125	1.844	100	1.944
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	–794	–18	–	39	–773	682	–91
At Equity bewertete Anteile	6.569	52	–	1.724	8.345	5.182	13.528
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	7.039	223	–	102	7.364	61	7.425

* Das Vorjahr wurde angepasst.

BERICHTSSEGMENTE 2011

Mio. €	Pkw und leichte Nutz- fahrzeuge	Lkw und Busse	Power Engineering	Finanz- dienst- leistungen	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 Vermö- genswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9.011	475	33	158	9.676	77	9.753

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	2011	2010*
Segmentumsätze	168.322	133.466
Nicht zugeordnete Bereiche	2.303	2.094
Konzernfinanzierung	34	30
Konsolidierung	-11.322	-8.715
Konzernumsätze	159.337	126.875
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	12.115	7.339
Nicht zugeordnete Bereiche	70	7
Konzernfinanzierung	-3	-1
Konsolidierung	-912	-203
Operatives Ergebnis	11.271	7.141
Finanzergebnis	7.655	1.852
Konzernergebnis vor Steuern	18.926	8.994

* Das Vorjahr wurde angepasst.

NACH REGIONEN 2010

Mio. €	Deutschland	Europa und sonstige Regionen*	Nord-amerika	Südamerika	Asien/ Ozeanien	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	28.702	55.102	15.193	13.468	14.409	126.875
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und						
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	18.890	20.773	8.610	1.769	973	51.015

* Ohne Deutschland.

NACH REGIONEN 2011

Mio. €	Deutschland	Europa und sonstige Regionen*	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	34.049	24.421	9.631	1.855	918	70.874

* 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. €	2011	2010
Fahrzeuge	116.449	94.818
Originalteile	9.784	8.902
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte*	6.023	1.940
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen*	5.438	4.152
Power Engineering	662	–
Sonstige Umsatzerlöse*	5.200	3.993
Vermiet- und Leasinggeschäft	10.245	7.893
Zinsen und ähnliche Erträge	5.535	5.178
	159.337	126.875

* Das Vorjahr wurde angepasst.

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

Die bisher in den Sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesenen Umsatzerlöse aus Gebrauchtfahrzeugen und Fremdprodukten, Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen werden ab dem Geschäftsjahr 2011 getrennt ausgewiesen. Das Vorjahr wurde angepasst. Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstattleistungen.

Die Umsatzerlöse aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen belaufen sich auf 162 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) und entfallen im Geschäftsjahr 2011 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 2.402 Mio. € (Vorjahr: 2.418 Mio. €) ausgewiesen. Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietvermögen in Höhe von 736 Mio. € (Vorjahr: 1.301 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: 216 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3 | Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 14.582 Mio. € (Vorjahr: 12.213 Mio. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4 | Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 4.384 Mio. € (Vorjahr: 3.287 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5 | Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2011	2010
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	677	532
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	2.495	1.317
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	1.678	1.405
Erträge aus Wechselkursveränderungen	2.176	1.908
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	187	181
Weiterberechnungen	752	721
Erträge aus Investment Property	60	59
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen	163	112
Übrige betriebliche Erträge	1.539	1.413
	9.727	7.648

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. €	2011	2010
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.392	1.302
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	1.897	1.702
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	1.992	1.347
Aufwand aus Weiterberechnungen	132	170
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	22	34
Verluste aus Anlageabgängen	108	102
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.913	1.794
	7.456	6.450

7 | Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2011	2010
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	2.578	1.945
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(2.564)	(1.843)
davon aus assoziierten Unternehmen	(14)	(102)
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	404	2
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(5)	–
davon aus assoziierten Unternehmen	(399)	(2)
	2.174	1.944

Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen des laufenden Jahres 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.

8 | Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2011	2010
Sonstige Zinsen und Aufwendungen	1.129	1.144
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	17	8
Zinsaufwendungen	1.146	1.153
Zinsanteil in den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen	722	725
Aufzinsung von sonstigen Schulden	179	266
Aufzinsung von Schulden	901	992
Finanzierungsaufwendungen	2.047	2.144

9 | Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2011	2010
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	24	24
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	5	15
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	58	9
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	21	36
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen*	0	86
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	885	707
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	-46	69
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten ohne Hedgebeziehung	6.654	1.246
Gewinne und Verluste aus Hedgebeziehungen	-21	-37
Übriges Finanzergebnis	7.528	2.053

* Einschließlich Veräußerungsergebnissen.

Die Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten ohne Hedgebeziehung umfassen unter anderem Gewinne und Verluste aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die ausstehenden 50,1 % der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 6.554 Mio. € (Vorjahr: 1.785 Mio. €). Für weitere Informationen siehe Anhangangabe 40 Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24.

10 | Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2011	2010
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	2.758	1.719
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	1.673	1.536
Tatsächlicher Steueraufwand	4.431	3.255
davon periodenfremde Aufwendungen	(-7)	(-55)
Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	-80	-292
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4.351	2.963
Latenter Steuerertrag/-aufwand Inland	-799	-427
Latenter Steuerertrag/-aufwand Ausland	-425	-768
Latenter Steuerertrag	-1.225	-1.196
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.126	1.767

Für die Ermittlung der laufenden Steuern in Deutschland wird ein einheitlicher Körperschaftsteuersatz von 15 % (Vorjahr: 15 %) und darauf ein Solidaritätszuschlag von 5,5 % zugrunde gelegt. Neben der Körperschaftsteuer wird für in Deutschland erzielte Gewinne Gewerbesteuer erhoben. Unter Berücksichtigung der Nichtabzugsfähigkeit der Gewerbesteuer als Betriebsausgabe ab dem Geschäftsjahr 2008 ergibt sich für die Gewerbesteuer ein durchschnittlicher Steuersatz von 13,7 %, sodass hieraus ein inländischer Gesamtsteuersatz von 29,5 % resultiert.

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 2011 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 419 Mio. € (Vorjahr: 487 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge bestanden in Höhe von 8.628 Mio. € (Vorjahr: 8.311 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 6.742 Mio. € (Vorjahr: 6.629 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 582 Mio. € (Vorjahr: 685 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Darüber hinaus bestanden steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.304 Mio. € (Vorjahr: 997 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 beziehungsweise 20 Jahren genutzt werden können. Verlustvorträge in Höhe von 5.547 Mio. € (Vorjahr: 5.427 Mio. €) wurden als nicht nutzbar eingeschätzt.

Die Zunahme der als nicht nutzbar eingeschätzten Verlustvorträge in Höhe von ca. 5 Mrd. € resultierte im Geschäftsjahr 2010 im Wesentlichen aus einer Einheit im Scania-Teilkonzern. Da hinsichtlich dieses Betrages zurzeit keine ausreichende positive Ergebnisprognose für die Einheit besteht, sind entsprechende aktive latente Steuern nicht angesetzt worden.

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 169 Mio. € (Vorjahr: 84 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwandes mindert sich um 23 Mio. € (Vorjahr: 58 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 86 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €).

Latente Steuern werden angesetzt, soweit Einkünfte von Tochterunternehmen aufgrund besonderer lokaler steuerlicher Regelungen in der Vergangenheit steuerbefreit waren und soweit die Steuereffekte bei Wegfall der temporären Steuerbefreiung absehbar sind. Die von verschiedenen Staaten zum Ausgleich für den Wegfall der betragsmäßig unbegrenzten Steuerbefreiungen gewährten Steuerguthaben führten zum Ansatz eines Steuervorteils in Höhe von 209 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €). Die aus anderen Gründen gewährten Steuerguthaben betrugen 470 Mio. € (Vorjahr: 126 Mio. €).

Für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 159 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) und für Steuergutschriften, die in der Zeit von 2012 bis 2024 verfallen würden, wurde in Höhe von 437 Mio. € (Vorjahr: 563 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 725 Mio. €.

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steuererträge in Höhe von 41 Mio. € (Vorjahr: Steueraufwendungen 20 Mio. €).

Latente Steuern in Höhe von 439 Mio. € (Vorjahr: 605 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 1.790 Mio. € (Vorjahr: 943 Mio. €) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen 37 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) Minderheitsanteile. Im laufenden Geschäftsjahr ergab sich eine Minderung der latenten Steuern in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) durch Effekte aus Kapitaltransaktionen mit Minderheiten. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist auf den Seiten 243 und 244 dargestellt.

Im Vorjahr wurden aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte in Höhe von 35 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:

Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Immaterielle Vermögenswerte	348	311	4.568	2.323
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	3.287	4.019	3.958	3.315
Langfristige Finanzanlagen	33	536	23	29
Vorräte	1.345	269	532	443
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inkl. Finanzdienstleistungsbereich)	1.228	1.110	5.136	5.234
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.113	303	199	51
Pensionsrückstellungen	2.279	1.703	270	4
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	6.374	4.771	374	308
Steuerliche Verlustvorträge	938	920	–	–
Wertberichtigung auf sonstige aktive latente Steuern	–84	–	–	–
Bruttowert	16.862	13.942	15.059	11.706
davon langfristig	(10.720)	(9.558)	(12.059)	(8.710)
Saldierung	11.285	10.205	11.285	10.205
Konsolidierung	756	510	351	167
Bilanzansatz	6.333	4.248	4.125	1.669

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 2011 von 3.126 Mio. € (Vorjahr: 1.767 Mio. €) war um 2.457 Mio. € (Vorjahr: 886 Mio. €) niedriger als der erwartete Steueraufwand von 5.583 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 von Call- und Put-Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb der ausstehenden Anteile an der Porsche Zwischenholding, die im Konzern ohne Steuereffekt bleibt.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2011	2010
Ergebnis vor Ertragsteuern	18.926	8.994
Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 29,5%; Vorjahr 29,5%)	5.583	2.653
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-38	-158
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-693	-678
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	189	157
Effekte aus Verlustvorträgen und tax credits	-102	-125
temporäre Differenzen, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	-1.839	48
Steuergutschriften	-51	-107
Periodenfremde Steuern	-6	-164
Effekte aus Steuersatzänderungen	-41	20
Sonstige Steuerefekte	124	121
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	3.126	1.767
Effektiver Steuersatz in %	16,5	19,7

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 Geschäftsjahrs in Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Eine Verwässerung des Ergebnisses je Aktie resultiert aus sogenannten potenziellen Aktien. Hierzu zählen Optionsrechte, die allerdings nur dann ergebnisverwässernd wirken, wenn diese Rechte die Ausgabe von Aktien zu einem Wert unter dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie zur Folge haben.

Eine Verwässerung ergab sich im Geschäftsjahr 2011 aus der achten Tranche des Aktienoptionsplans. Sie war allerdings so geringfügig, dass das ausgewiesene Ergebnis je Aktie dadurch nicht beeinflusst worden ist.

Stück	STÄMME		VORZÜGE	
	2011	2010	2011	2010
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – unverwässert	295.068.426	295.024.566	170.142.778	154.905.434
Verwässernde potenzielle Stammaktien aus Aktienoptionsplan	7.508	9.792	0	0
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – verwässert	295.075.934	295.034.358	170.142.778	154.905.434

Mio. €	2011	2010
Ergebnis nach Steuern	15.799	7.226
Ergebnisanteil von Minderheiten	391	392
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	15.409	6.835
Unverwässertes Ergebnis aus Stammaktien	9.767	4.475
Verwässertes Ergebnis aus Stammaktien	9.767	4.476
Unverwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	5.642	2.359
Verwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	5.642	2.359

€	2011	2010
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert	33,10	15,17
Ergebnis je Stammaktie – verwässert	33,10	15,17
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert	33,16	15,23
Ergebnis je Vorzugsaktie – verwässert	33,16	15,23

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 41 Mio.€ (Vorjahr: 24 Mio.€) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 3,6 % (Vorjahr: 3,8 %) 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. €	2011	2010
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	6.687	930
Kredite und Forderungen	4.506	4.276
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	–34	96
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	–3.588	–3.212
7.570	2.089	

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. €	2011	2010
Zinserträge	4.624	4.301
Zinsaufwendungen	3.400	3.402
1.224	899	

WERTMINDERUNGSAUFWENDUNGEN DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH KLASSEN

Mio. €	2011	2010
Zum Fair Value bewertet	36	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	1.391	1.306
1.427	1.306	

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 58 Mio. € (Vorjahr: 60 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2011 wurden 3 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) als Aufwand und 39 Mio. € als Ertrag (Vorjahr angepasst: 34 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 2010

Mio. €	Markenname	Goodwill	Aktivierte Entwicklungs-kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungs-kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2010	949	2.929	3.213	11.896	2.322	21.310
Währungsänderungen	136	401	89	246	103	975
Änderungen						
Konsolidierungskreis	64	80	–	–	38	182
Zugänge	–	–	1.249	419	175	1.842
Umbuchungen	–	–	–2.362	2.366	12	15
Abgänge	–	–	164	1.447	520	2.130
Stand am 31.12.2010	1.149	3.410	2.025	13.479	2.131	22.194
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2010	–	–	136	6.870	1.397	8.403
Währungsänderungen	–	–	–	115	51	166
Änderungen						
Konsolidierungskreis	–	–	–	–	11	11
Zugänge planmäßig	2	–	–	1.580	317	1.899
Zugänge außerplanmäßig	–	–	136	560	32	728
Umbuchungen	–	–	–15	15	1	1
Abgänge	–	–	111	1.437	511	2.060
Zuschreibungen	–	–	0	–58	–	–58
Stand am 31.12.2010	2	–	145	7.645	1.298	9.090
Nettobuchwert						
am 31.12.2010	1.147	3.410	1.880	5.834	833	13.104

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 2011

Mio. €	Markenname	Goodwill	Aktivierte Entwicklungs-kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungs-kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2011						
Währungsänderungen	6	12	-91	-28	64	-37
Änderungen						
Konsolidierungskreis	1.701	729	604	1.793	4.725	9.552
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	4.150	2.696	14.425	6.937	31.064
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	4.150	2.635	7.279	5.113	21.992

Die ausgewiesenen Markennamen entfallen im Wesentlichen auf Scania Vehicles and Services (1.092 Mio. €), MAN Nutzfahrzeuge (1.156 Mio. €) und MAN Power Engineering (470 Mio. €).

Von dem zum 31. Dezember 2011 ausgewiesenen Goodwill entfallen 3.139 Mio. € (Vorjahr: 3.120 Mio. €) auf Scania Vehicles and Services, 383 Mio. € auf MAN Nutzfahrzeuge, 193 Mio. € auf MAN Power Engineering, 157 Mio. € (Vorjahr: 162 Mio. €) auf ŠKODA und 153 Mio. € auf die Porsche Holding Salzburg. Von dem verbleibenden Betrag betreffen 98 Mio. € (Vorjahr: 100 Mio. €) das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, 15 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) das Segment Finanzdienstleistungen und 13 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) die nicht zugeordneten Bereiche. Die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills ist auch bei einer Variation der Wachstumsprognose beziehungsweise des Diskontierungssatzes von + / - 0,5 %-Punkten gegeben.

Von den im Jahr 2011 insgesamt angefallenen Forschungs- und Entwicklungskosten erfüllten 1.666 Mio. € (Vorjahr: 1.667 Mio. €) die Aktivierungskriterien nach IFRS.

Folgende Beträge wurden erfolgswirksam verrechnet:

Mio. €	2011	2010
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5.537	4.589
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	1.697	2.276
Aufwandwirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	7.234	6.866

13 | Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2010

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2010	17.314	28.686	36.166	3.032	85.199
Währungsänderungen	428	749	545	157	1.879
Änderungen Konsolidierungskreis	207	113	56	12	388
Zugänge	347	908	2.117	2.261	5.634
Umbuchungen	263	967	975	-2.234	-29
Abgänge	75	1.092	1.292	63	2.522
Stand am 31.12.2010	18.485	30.331	38.568	3.164	90.548
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2010	8.454	22.018	30.237	45	60.755
Währungsänderungen	127	474	434	3	1.038
Änderungen Konsolidierungskreis	43	12	20	-	75
Zugänge planmäßig	583	1.818	2.319	11	4.731
Zugänge außerplanmäßig	0	56	369	26	451
Umbuchungen	0	0	-1	-	-1
Abgänge	56	1.012	1.249	1	2.319
Zuschreibungen	-	0	-	-29	-29
Stand am 31.12.2010	9.151	23.366	32.128	55	64.701
Nettobuchwert am 31.12.2010	9.334	6.965	6.440	3.109	25.847
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2010	152	87	9	-	249

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 2,0 und 11,0 %.

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergaben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2011	2012 – 2015	ab 2016	Gesamt
Leasingzahlungen	31	144	104	279
Zinsanteile	5	13	1	19
Buchwert/Barwert	26	131	103	260

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2011

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
	Stand am 01.01.2011	18.485	30.331	38.568	3.164
Währungsänderungen	-106	-292	-165	-13	-576
Änderungen Konsolidierungskreis	2.764	942	344	174	4.224
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	22.000	31.531	41.537	4.616	99.684
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	12.290	7.818	7.232	4.577	31.916
davon als Finanzierungsleasing					
klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2011	190	69	7	-	266

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 2,1 und 11,0%.

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben 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

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte erfolgten im laufenden Jahr aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 794 Mio. € (Vorjahr: 630 Mio. €). Davon entfallen im Rahmen von selbst genutztem Vermögen 690 Mio. € auf Mindestleasingzahlungen und 7 Mio. € auf bedingte Leasingzahlungen. Die Zahlungen im Rahmen von Untermietverhältnissen in Höhe von 97 Mio. € entfallen im Wesentlichen auf Mindestleasingzahlungen.

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 530 Mio. € (Vorjahr: 167 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt beziehungsweise 1 Mio. € (Vorjahr: 32 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 2010

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2010	13.740	382	14.122
Währungsänderungen	782	8	790
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	7.133	27	7.160
Umbuchungen	–	14	14
Abgänge	5.793	2	5.795
Stand am 31.12.2010	15.863	429	16.292
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2010	3.452	166	3.618
Währungsänderungen	184	2	186
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge planmäßig	2.263	8	2.271
Zugänge außerplanmäßig	100	2	102
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	1.942	1	1.943
Zuschreibungen	–6	–	–6
Stand am 31.12.2010	4.051	177	4.228
Nettobuchwert am 31.12.2010	11.812	252	12.064

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarteten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2011	2012 – 2015	ab 2016	Gesamt
Leasingzahlungen	1.313	1.141	0	2.454

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2011

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition 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

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 642 Mio. € (Vorjahr: 517 Mio. €) betrug. Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 53 Mio. € (Vorjahr: 50 Mio. €) an, für nicht genutztes Investment Property wurden 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) aufgewandt.

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2012	2013 – 2016	ab 2017	Gesamt
Leasingzahlungen	2.032	2.356	40	4.427

15 | At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2010

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2010	10.406	815	11.220
Währungsänderungen	73	6	78
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–163	–163
Zugänge*	1.808	231	2.039
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge*	6	34	40
Erfolgswirksame Fortschreibung*	1.929	–	1.929
Dividenden*	–1.174	–	–1.174
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	516	–	516
Stand am 31.12.2010	13.551	855	14.407
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2010	21	271	292
Währungsänderungen	3	3	6
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–50	–50
Zugänge	–	11	11
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	–	18	18
Zuschreibungen	–	–3	–3
Stand am 31.12.2010	24	215	239
Nettobuchwert am 31.12.2010	13.528	640	14.168

* Angepasst

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	565	21	587
Erfolgswirksame Fortschreibung	2.740	-	2.740
Dividenden	-1.487	-	-1.487
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	-395	175	-220
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

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 9.713 Mio. € (Vorjahr: 8.284 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 536 Mio. € (Vorjahr: 5.244 Mio. €) enthalten.

Im Vorjahr resultieren die Zugänge bei At Equity bewerteten Anteilen im Wesentlichen aus dem Erwerb der Anteile an der Suzuki Motor Corporation in Höhe von 1.765 Mio. €. Ab dem Geschäftsjahr 2011 werden im Rahmen der At Equity Bewertung die erfolgswirksame Fortschreibung sowie die vereinnahmten Dividenden separat dargestellt. Die Vorjahresdarstellung wurde angepasst. Die Änderungen im Konsolidierungskreis bei At Equity bewerteten Anteilen betreffen im Geschäftsjahr die Umgliederung der Anteile an Suzuki in die Sonstigen Beteiligungen in Höhe von 1.635 Mio. € und die Neubewertung der Anteile an der MAN SE aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung in Höhe von 2.694 Mio. €. Der sich aus der Beendigung der Equity-Methode ergebende Aufwand in Höhe von 263 Mio. € für Suzuki beziehungsweise 292 Mio. € für MAN wurde unter Abgängen ausgewiesen.

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von 45 Mio. € (Vorjahr: 146 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von -439 Mio. € (Vorjahr: 366 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von -195 Mio. € (Vorjahr: 547 Mio. €), versicherungsmathematischen Gewinnen/Verlusten in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: -101 Mio. €) sowie Verlusten aus der Zeitwertbewertung von Cash-flow-Hedges in Höhe von -172 Mio. € (Vorjahr: -119 Mio. €).

16 | Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011	Fair Value 31.12.2011	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2010	Fair Value 31.12.2010
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	15.321	29.675	44.995	46.092	13.736	26.224	39.960	40.256
Händlerfinanzierung	10.631	1.070	11.701	11.702	9.235	738	9.974	9.966
Direktbank-Geschäft	153	–	153	153	143	–	143	143
	26.104	30.745	56.849	57.947	23.114	26.962	50.076	50.365
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft								
	166	–	166	166	153	–	153	153
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen								
	7.484	11.705	19.188	19.375	6.898	8.855	15.753	15.867
	33.754	42.450	76.204	77.489	30.164	35.817	65.982	66.385

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 28,5 %) zu verzinsen. Sie haben Laufzeiten von bis zu 242 Monaten (Vorjahr: 144 Monate). Der langfristige Teil der Händlerfinanzierung wird länderabhängig zu Zinssätzen zwischen 0,0 und 18,4 % (Vorjahr: 0,0 und 21 %) gewährt.

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 76,2 Mrd. € (Vorjahr: 66,0 Mrd. €) enthaltenen Forderungen aus Kundenfinanzierung und aus Finanzierungsleasing werden aufgrund einer Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging um 46 Mio. € erhöht (Vorjahr: 5 Mio. € vermindert).

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert. Die Forderungen aus Kundenfinanzierung enthalten übertragene Forderungen in Höhe von 29 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €), die nicht ausgebucht wurden, da das Kreditrisiko beim Volkswagen Konzern verbleibt. Es wurde eine korrespondierende Verbindlichkeit in gleicher Höhe erfasst.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 104 Mio. € (Vorjahr: 68 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Den Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen – nahezu ausschließlich für Fahrzeuge – lagen zum 31. Dezember 2010 beziehungsweise liegen zum 31. Dezember 2011 die folgenden erwarteten Zahlungsströme zugrunde:

Mio. €	2011	2012 – 2015	ab 2016	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	7.536	9.521	67	17.124
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	– 638	– 727	– 5	– 1.371
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	6.898	8.794	62	15.753

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

17 | Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011	Fair Value 31.12.2011	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2010	Fair Value 31.12.2010
Sonstige Forderungen gegenüber								
verbundenen Unternehmen	177	47	224	225	77	11	89	89
Gemeinschaftsunternehmen	1.791	795	2.586	2.593	1.454	611	2.065	2.080
assoziierten Unternehmen	0	-	0	0	1	-	1	1
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	1	1	0	1	1	1
Sonstige Steueransprüche	2.963	39	3.002	3.002	1.893	41	1.934	1.934
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten								
Wertpapiere	789	9.737	10.526	10.526	921	3.595	4.515	4.515
Übrige Vermögenswerte	-	1.470	1.470	1.476	-	1.422	1.422	1.421
	8.796	14.405	23.201	23.231	6.605	7.519	14.125	14.145

In den Übrigen Vermögenswerten ist Planvermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 48 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 127 Mio. € (Vorjahr: 129 Mio. €) erfasst.

Die Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte beinhalten 2.858 Mio. € (Vorjahr: 1.915 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 Forderungen und finanziellen Vermögenswerte keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen.

In den Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen, assizierten und sonstigen Beteiligungsgesellschaften enthalten, die mit Zinssätzen bis zu 11,6 % (Vorjahr: 13,6 %) verzinst wurden.

Die Sonstigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten befristete Darlehen mit Laufzeiten von bis zu 63 Monaten (Vorjahr: 48 Monate) und sind zu Zinssätzen zwischen 1,3 und 8,6 % (Vorjahr: 0,9 und 14,6 %) ausgeliehen.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	47	15
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	59	52
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	528	418
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	6	7
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	791	1.419
Hedge-Geschäfte	1.430	1.911
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	9.096	2.605
	10.526	4.515

Die positiven Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) belaufen sich auf 121 Mio. € (Vorjahr: 353 Mio. €).

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 57 Mio. € (Vorjahr: 60 Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Unter den Vermögenswerten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung werden insbesondere die Call-Optionen der Volkswagen AG zum Erwerb der ausstehenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 8.409 Mio. € (Vorjahr: 2.001 Mio. €) ausgewiesen. Zu weiteren Informationen hierzu siehe Anhangangabe 40 Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 31 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente näher erläutert.

18 | Ertragsteueransprüche

Mio. €	Buchwert		31.12.2011	Buchwert		31.12.2010
	kurzfristig	langfristig		kurzfristig	langfristig	
Latente Ertragsteueransprüche	–	6.333	6.333	–	4.248	4.248
Ertragsteuerforderungen	623	627	1.249	482	689	1.171
	623	6.960	7.583	482	4.937	5.419

Von den latenten Ertragsteueransprüchen sind 3.553 Mio. € (Vorjahr: 1.764 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

19 | Vorräte

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.429	2.494
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.324	1.837
Fertige Erzeugnisse, Waren	17.383	10.819
Kurzfristiges Vermietvermögen	3.204	2.470
Geleistete Anzahlungen	210	11
	27.551	17.631

Von den gesamten Vorräten waren 2.543 Mio. € (Vorjahr: 1.204 Mio. €) zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 124.813 Mio. € (Vorjahr: 99.757 Mio. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betrugen 333 Mio. € (Vorjahr: 185 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge in Höhe von 227 Mio. € (Vorjahr: 180 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

20 | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	8.989	5.850
verbundenen Unternehmen	196	118
Gemeinschaftsunternehmen	1.267	908
assoziierten Unternehmen	25	6
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1
	10.479	6.883

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. €	31.12.2011	31.12.2010
Herstellungskosten und anteiliges Auftragsergebnis der kundenspezifischen Fertigungsaufträge	1.351	–
Wechselkurseffekte	4	–
Künftige Forderungen vor Erhaltenen Anzahlungen	1.355	–
Erhaltene Anzahlungen	-1.157	–
Künftige Forderungen aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen	198	–

Weitere erhaltene Anzahlungen für kundenspezifische Fertigungsaufträge in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €), für die noch keine Herstellungskosten angefallen sind, werden in den übrigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

21 | 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.

22 | Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Guthaben bei Kreditinstituten	18.057	18.625
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	234	45
18.291	18.670	

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen (siehe hierzu auch Anhangangabe 30).

23 | 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.

Aufgrund der im Geschäftsjahr vollzogenen Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus der achten Tranche des Aktienoptionsplanes hat sich das Gezeichnete Kapital insgesamt um 0,1 Mio. € erhöht. Nach der Kapitalerhöhung beträgt das Gezeichnete Kapital 1.191 Mio. €.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 295.089.817 nennwertlosen Stammaktien und 170.142.778 Vorzugsaktien.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 besteht bis zum 2. Mai 2016 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 Vorjahr 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.

ENTWICKLUNG DER STAMM- UND VORZUGSAKTIEN UND DES GEZEICHNETEN KAPITALS

	STÜCK		€	
	2011	2010	2011	2010
Stand am 01.01.	465.188.345	400.243.677	1.190.882.163	1.024.623.813
Kapitalerhöhung	–	64.904.498	–	166.155.515
Aktienoptionsplan	44.250	40.170	113.280	102.835
Stand am 31.12.	465.232.595	465.188.345	1.190.995.443	1.190.882.163

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 9.087 Mio. € (Vorjahr: 9.084 Mio. €) aus den Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der in 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Aus dem Aufgeld aus der Kapitalerhöhung durch die Ausübung von Wandelschuldverschreibungen aus dem Aktienoptionsplan erhöhte sich die Kapitalrücklage im Geschäftsjahr um 3 Mio. € (Vorjahr außerdem Ausgabe neuer Vorzugsaktien saldiert mit latenten Steuern: 3.970 Mio. €). Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

AKTIOPTIONSPLAN

Der Vorstand hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 16. April 2002 zur Auflegung eines Aktienoptionsplanes Gebrauch gemacht.

Der Aktienoptionsplan hat den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht eingeräumt, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung hat das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien verbrieft.

Die Wandelschuldverschreibungen wurden zum Zeitpunkt der Ausgabe an die Mitarbeiter zum Fair Value bewertet. Die zum Fair Value bewerteten Wandelschuldverschreibungen wurden im Personalaufwand und im Eigenkapital erfasst.

Nach dem Auslaufen der ersten sieben Tranchen ergeben sich die Wandelpreise und Wandelzeiträume der achten Tranche aus der folgenden Tabelle. Die Angaben sind als Daten des Berichtsjahres verzeichnet, obwohl auch diese Tranche inzwischen ausgelaufen ist.

WANDELPREISE UND WANDELZEITRÄUME FÜR DIE ACHTE TRANCHE DES AKTIOPTIONSPLANS

€	8. Tranche
Basiswandelpreis je Aktie	58,18
Wandelpreis	
ab 8. Juli 2008	64,00
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2008	66,91
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2009	69,82
mit Abschluss der Kapitalerhöhung zum 14. April 2010	69,15*
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2010	72,06*
Beginn der Wandelfrist	08.07.2008
Ende der Wandelfrist	30.06.2011

* Die Wandelpreise wurden ab 14.04.2010 aufgrund der durchgeführten Kapitalerhöhung angepasst.

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	NOMINALWERT DER WANDEL- SCHULDVER- SCHREIBUNG	ANZAHL DER WANDEL- RECHTE	ANZAHL DER WANDELBAREN STAMMAKTIEN
	€	Stück	Stück
Stand am 01.01.2010	21.719,04	8.484	84.840
Im Geschäftsjahr			
ausgeübt	10.283,52	4.017	40.170
zurückgegeben	94,72	37	370
Stand am 31.12.2010	11.340,80	4.430	44.300
Stand am 01.01.2011	11.340,80	4.430	44.300
Im Geschäftsjahr			
ausgeübt	11.328,00	4.425	44.250
zurückgegeben	12,80	5	50
Stand am 31.12.2011	-	-	-

BEWERTUNG DER WANDELSCHULDVERSCHREIBUNGEN DER ACHTEN TRANCHE

Nach den Übergangsvorschriften des IFRS 2 wurden die Wandelschuldverschreibungen bewertet, die nach der Veröffentlichung des Standardentwurfs am 7. November 2002 gewährt wurden.

Der Fair Value der Wandelschuldverschreibungen wurde durch ein Binomial-Optionspreismodell, das auf den oben aufgeführten Ausgabe- und Wandlungsbedingungen basiert, ermittelt. Bezuglich des Wandlungsverhaltens der Berechtigten wurde unterstellt, dass gewandelt wird, wenn der Aktienkurs 50 % über dem Wandelpreis liegt. Für die Ermittlung der Fair Values der Wandelschuldverschreibungen wurden historische und implizite Volatilitäten herangezogen, welche im Hinblick auf die erwartete Restlaufzeit der Wandlungsrechte ermittelt wurden. Die verwendeten Prämissen und der ermittelte Fair Value sind in folgender Tabelle dargestellt:

	8. Tranche
Volatilität in %	27,50
Risikofreier Zinssatz in %	3,77
Dividenden in %	3,20
Beizulegender Zeitwert pro Wandelschuldverschreibung in €	63,49

Der Fair Value der Wandelschuldverschreibungen wurde zeitanteilig über die zweijährige Sperrfrist als Personalaufwand erfasst. Da die Sperrfrist für die achte Tranche bereits 2008 abgelaufen war, wurde in den Geschäftsjahren 2010 und 2011 kein Personalaufwand erfasst.

Nachfolgend werden die Entwicklung der ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen sowie ihre Ausübungspreise dargestellt:

	DURCHSCHNITTLICHER WANDELPREIS JE WANDEL- SCHULDVERSCHREIBUNG*	WANDELSCHE- DULDSCHULD- VERSCHREIBUNGEN
	€	Stück
Stand am 01.01.2010	618,53	8.484
Im Geschäftsjahr		
gewährt	–	–
zurückgegeben	698,20	37
ausgeübt	533,69	4.017
Stand am 31.12.2010	720,60	4.430
davon ausübbar	720,60	4.430
Stand am 01.01.2011	720,60	4.430
Im Geschäftsjahr		
gewährt	–	–
zurückgegeben	720,60	5
ausgeübt	720,60	4.425
Stand am 31.12.2011	–	–
davon ausübbar	–	–

* Wandelpreis je zehn Aktien.

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 1.715 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von insgesamt 1.406 Mio. € das bedeutet 3,00 € je Stammaktie und 3,06 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2011 wurde eine Dividende in Höhe von 2,20 € je Stammaktie und 2,26 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf Anteilseigner an der Scania AB und der MAN SE.

24 | Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Die Details der lang- und kurzfristigen Finanzschulden ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert	kurzfristig	langfristig	Buchwert
			31.12.2011			31.12.2010
Anleihen	11.917	24.031	35.948	9.345	19.392	28.737
Schuldverschreibungen	7.732	7.537	15.269	7.893	4.991	12.884
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.474	8.561	16.035	6.245	7.494	13.739
Einlagengeschäft	19.997	3.093	23.089	15.043	3.882	18.924
Darlehen	1.727	923	2.650	1.143	1.166	2.309
Wechselverbindlichkeiten	24	–	24	0	–	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-leasing-Verträgen	44	299	343	26	234	260
Finanzschulden gegenüber						
verbundenen Unternehmen	174	–	174	158	–	158
Gemeinschaftsunternehmen	–	–	–	0	–	0
assoziierten Unternehmen	–	–	–	–	–	–
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	–	–	–	–	–
	49.090	44.443	93.533	39.852	37.159	77.012

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Finanzschulden sind insgesamt 511 Mio. € (Vorjahr: 138 Mio. €) im Wesentlichen durch Grundpfandrechte sowie Leasingportfolien gesichert.

Die in den Finanzschulden in Höhe von 93,5 Mrd. € (Vorjahr: 77,0 Mrd. €) enthaltenen Einlagen aus dem Direktbankgeschäft werden aufgrund einer Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging um 6,3 Mio. € erhöht (Vorjahr: 0,7 Mio. € vermindert).

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts über konsolidierte Zweckgesellschaften durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 14.478 Mio. € (Vorjahr: 9.482 Mio. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Als Sicherheit dienen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 16.795 Mio. € (Vorjahr: 11.120 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.

25 | Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2010
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4.140	1.134	5.275	1.917	0	1.917
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber						
verbundenen Unternehmen	19	1	19	38	0	38
Gemeinschaftsunternehmen	274	–	274	259	–	259
assoziierten Unternehmen	0	–	0	0	–	0
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	–	0	0	–	0
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	1.727	2.247	3.974	1.193	1.469	2.662
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	1.681	322	2.003	1.142	529	1.671
im Rahmen der sozialen Sicherheit	433	38	471	336	33	369
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	2.842	459	3.301	1.924	374	2.297
Übrige Verbindlichkeiten	4.981	2.739	7.721	3.818	2.337	6.155
	16.097	6.940	23.037	10.627	4.742	15.369

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	14	10
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	85	241
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	168	59
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	73	126
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	2.607	1.561
Hedge-Geschäfte	2.948	1.997
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	1.026	665
	3.974	2.662

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen sonstigen Verbindlichkeiten sind insgesamt 539 Mio. € (Vorjahr: 485 Mio. €) im Wesentlichen durch Grundpfandrechte gesichert.

Die negativen Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) belaufen sich auf 35 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 89 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Unter den Verpflichtungen aus Derivaten ohne Hedgebeziehung werden insbesondere die von der Volkswagen AG geschriebenen Put-Optionen zum Erwerb der ausstehenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 87 Mio. € (Vorjahr: 233 Mio. €) ausgewiesen. Zu weiteren Informationen hierzu siehe Anhangangabe 40 Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 31 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente näher erläutert.

26 | Ertragsteuerverpflichtungen

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2011	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2010
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	4.125	4.125	–	1.669	1.669
Ertragsteuerrückstellungen	2.888	3.721	6.609	2.077	3.610	5.687
Ertragsteuerverbindlichkeiten	844	–	844	286	–	286
	3.732	7.846	11.577	2.363	5.279	7.642

Von den latenten Ertragsteuerverpflichtungen sind 104 Mio. € (Vorjahr: 39 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

27 | Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusage 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 Beschäftigungsduer 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 2011 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 1.237 Mio. € (Vorjahr: 1.040 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 925 Mio. € (Vorjahr: 816 Mio. €) geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterscheiden 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 2011 wurden 16 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2011 beträgt 196 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €).

Die betriebliche Altersversorgung im Volkswagen Konzern beruht seit 1996 in Deutschland auf einer Rentenbausteinzuusage, die nach IAS 19 als leistungsorientierte Zuusage 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. €	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	7.228	4.885	4.120	3.240	3.330
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	6.559	4.554	3.852	3.153	3.422
Finanzierungsstatus (Saldo)	668	331	268	87	-92
Barwert der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	16.023	14.986	13.552	12.743	12.532
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	33	35	36	22	31
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	14	22	26	34	31
Bilanzwerte	16.739	15.375	13.881	12.886	12.502
davon Pensionsrückstellungen	16.787	15.432	13.936	12.955	12.603
davon Sonstige Vermögenswerte	48	57	54	69	101

Der Barwert der Verpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2011	2010
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	19.871	17.672
Laufender Dienstzeitaufwand	391	366
Aufzinsung der Verpflichtung	994	972
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	821	1.352
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	25	20
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	679	643
Rentenzahlungen aus dem Fonds	123	114
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-10	3
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	-8	-24
Abgeltungen	-14	-
Konsolidierungskreisänderungen	2.056	45
Sonstige Veränderungen	-19	0
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-54	222
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	23.251	19.871

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2011	2010
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	4.554	3.852
Erwartete Erträge aus Planvermögen	272	247
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-184	42
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	391	333
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	25	21
Rentenzahlungen aus dem Fonds	123	111
Abgeltungen	14	-
Konsolidierungskreisänderungen	1.706	18
Sonstige Veränderungen	-36	-1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-30	154
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	6.559	4.554

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 88 Mio. € (Vorjahr: 288 Mio. €).

Das Planvermögen enthält 17 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 11 Mio. € (Vorjahr: 23 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 426 Mio. € (Vorjahr: 403 Mio. €) belaufen.

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

%	2011	2010
Aktien	24,9	29,8
Festverzinsliche Wertpapiere	58,6	52,9
Kasse	2,6	8,0
Immobilien	3,7	4,3
Sonstiges	10,3	5,1

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2011	2010
Laufender Dienstzeitaufwand	391	366
Aufzinsung der Verpflichtung	994	972
Erwartete Erträge aus Planvermögen	272	247
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-10	3
Verluste/Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	-8	-24
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge	1.095	1.070

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 2.965 Mio. € (Vorjahr: 2.248 Mio. €) 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. €	2011	2010	2009	2008	2007
Unterschiede zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf:					
in % des Barwertes der Verpflichtung	-0,79	0,39	1,16	-1,04	-0,48
in % des Fair Value des Planvermögens	-2,50	0,13	3,16	-10,47	-2,44

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

%	DEUTSCHLAND		AUSLAND	
	2011	2010	2011	2010
Abzinsungssatz zum 31.12.	4,60	4,90	5,39	6,04
Erwartete Erträge aus Planvermögen	4,14	4,25	6,78	7,56
Entgelttrend	2,80	2,70	3,81	4,32
Rententrend	1,55	1,52	2,67	2,76
Fluktuationsrate	1,10	0,80	4,20	4,16
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	-	-	6,72	6,47

Ab dem Geschäftsjahr 2011 werden für alle Annahmen gewichtete Durchschnittswerte angegeben. Das Vorjahr wurde angepasst.

28 | Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2010	11.391	2.574	5.542	19.507
Währungsänderungen	237	36	215	488
Konsolidierungskreisänderungen	57	7	34	98
Verbrauch	4.520	1.156	1.363	7.039
Zuführung/Neubildung	5.955	1.791	3.134	10.880
Aufzinsung	213	15	24	252
Auflösung	773	109	622	1.504
Stand am 31.12.2010	12.561	3.158	6.964	22.683
davon kurzfristig	5.778	1.855	3.880	11.513
davon langfristig	6.783	1.303	3.084	11.170
Stand am 01.01.2011	12.561	3.158	6.964	22.683
Währungsänderungen	21	-10	-96	-85
Konsolidierungskreisänderungen	966	221	1.240	2.428
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	9.119	29.013
davon kurzfristig	7.398	2.682	5.732	15.812
davon langfristig	7.972	1.842	3.387	13.201

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 versicherungstechnische Rückstellungen in Höhe von 242 Mio. € (Vorjahr: 184 Mio. €) enthalten.

29 | Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	16.100	12.335
verbundenen Unternehmen	129	114
Gemeinschaftsunternehmen	83	71
assoziierten Unternehmen	11	18
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	6
	16.325	12.544

Weitere Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	9.096	2.605
Kredite und Forderungen	92.163	80.985
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	9.197	6.143
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	1.026	665
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	112.976	92.110

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 2010

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7		ÜBRIGE – KEIN FINANZ- INSTRUMENT	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2010
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	13.528	–	13.528
Sonstige Beteiligungen	–	640	640	–	–	640
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	35.817	36.220	–	–	35.817
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.595	2.592	2.612	–	1.333	7.519
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	6.883	6.883	–	–	6.883
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	30.164	30.164	–	–	30.164
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	921	2.767	2.767	–	2.918	6.605
Wertpapiere	5.501	–	–	–	–	5.501
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	18.670	18.670	–	–	18.670
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	37.159	38.665	–	–	37.159
Sonstige Verbindlichkeiten	1.469	320	323	–	2.952	4.742
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	39.852	39.852	–	–	39.852
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	12.544	12.544	–	–	12.544
Sonstige Verbindlichkeiten	1.193	2.495	2.495	–	6.939	10.627

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

ZUM 31. DEZEMBER 2011

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEM ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	ÜBRIGE – KEIN FINANZ- INSTRUMENT	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2011
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	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 Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	9.737	3.085	3.116	–	1.582	14.405
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	10.479	10.479	–	–	10.479
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	33.754	33.754	–	–	33.754
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	789	3.464	3.464	–	4.543	8.796
Wertpapiere	6.146	–	–	–	–	6.146
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	18.291	18.291	–	–	18.291
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	44.443	45.572	–	–	44.443
Sonstige Verbindlichkeiten	2.247	299	298	–	4.394	6.940
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	49.090	49.090	–	–	49.090
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	16.325	16.325	–	–	16.325
Sonstige Verbindlichkeiten	1.727	3.161	3.161	–	11.209	16.097

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE BILANZPOSTEN

Mio. €	31.12.2010	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivate	4.515	–	2.397	2.118
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	–	–	–	–
Wertpapiere	5.501	5.491	10	–
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	10.016	5.491	2.407	2.118
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden				
Derivate	2.662	–	2.267	396
Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	2.662	–	2.267	396

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

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.

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 01.01.2010	198	65
Währungsänderungen	–	–
Gesamtergebnis	1.969	-174
erfolgswirksam	1.953	-173
erfolgsneutral	16	0
Zugänge (Zukäufe)	–	163
Realisierungen	–	–
Umgliederung in Stufe 2	-48	-5
Stand am 31.12.2010	2.118	396
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	1.953	-173
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–
Finanzergebnis	1.953	-173
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	1.957	-168

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

Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, 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 Waretermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risiko-variable. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Steuern und das Eigenkapital dargestellt. Ab dem Geschäftsjahr 2011 wird der Effekt aus Änderungen des Rohstoffpreises als nach-Steuer-Wert gezeigt. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 31. Dezember 2011 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis um 34 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) und das Eigenkapital um 38 Mio. € (Vorjahr: 36 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 1.322 Mio. € (Vorjahr: 429 Mio. €) höher ausfallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10% niedriger werden, würde das Ergebnis um 1.324 Mio. € (Vorjahr: 459 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 2011 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragssteuern um 141 Mio. € höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2011 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragssteuern um 127 Mio. € niedriger ausgefallen.

ENTWICKLUNG DER WERTBERICHTIGUNGEN AUS KREDITRISIKEN AUF FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Einzelwertberichtigungen		Portfolio-basierte Wertberichtigungen	2011	Einzelwertberichtigungen		Portfolio-basierte Wertberichtigungen	2010
	Stand am 01.01.	1.951	685	2.636	1.847	568	2.415	
Währungs- und sonstige Veränderungen	-24	-6		-31	53	26		79
Änderungen								
Konsolidierungskreis	38	19		57	7	-		7
Zuführung	834	484		1.318	923	155		1.078
Inanspruchnahme	382	-		382	483	-		483
Auflösung	442	124		566	337	124		461
Umgliederung	8	-8		-	-60	60		-
Stand am 31.12.	1.983	1.050		3.033	1.951	685		2.636

Die Wertberichtigungen betreffen im Wesentlichen die mit den Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft verbundenen Kreditrisiken.

Sonstige Erläuterungen

30 | 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. 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.

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.

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 2011 Zahlungen für erworbene Zinsen von 7.202 Mio. € (Vorjahr: 4.238 Mio. €) und für gezahlte Zinsen von 4.796 Mio. € (Vorjahr: 3.049 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen (Anhangangabe 7) Dividenden in Höhe von 1.487 Mio. € (Vorjahr: 1.174 Mio. €).

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 1.034 Mio. € (Vorjahr: 754 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	18.291	18.670
Termingeldanlagen	-1.796	-442
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	16.495	18.228

Termingeldanlagen werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft, da sie eine Laufzeit von mehr als drei Monaten haben.

31 | 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. Die 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 227.

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 59.237 Mio. € (Vorjahr: 53.159 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 sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten einwandfreier 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 vor.

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE
DARSTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN

Mio. €	Weder überfällig noch wertbe- richtigt	Überfällig und nicht wertbe- richtigt	Wertbe- richtigt	31.12.2011	Weder überfällig noch wertbe- richtigt	Überfällig und nicht wertbe- richtigt	Wertbe- richtigt	31.12.2010
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	73.332	2.356	2.825	78.513	63.400	1.750	2.922	68.072
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.674	2.688	343	10.706	5.441	1.312	317	7.070
Sonstige Forderungen	6.460	69	523	7.052	5.250	51	370	5.671
	87.467	5.113	3.691	96.271	74.091	3.113	3.610	80.813

Innerhalb des Volkswagen Konzerns existieren keine überfälligen zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente. Im Geschäftsjahr 2011 wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 73 Mio € einzelwertberichtet. Im Vorjahr wurden keine zum Fair Value bewerteten Wertpapiere einzelwertberichtet.

BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER
NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2011	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2010
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	62.252	11.080	73.332	55.246	8.153	63.400
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.674	0	7.674	5.441	0	5.441
Sonstige Forderungen	6.427	33	6.460	5.238	11	5.250
Zum Fair Value bewertet	16.387	–	16.387	9.689	–	9.689
	92.740	11.114	103.854	75.614	8.165	83.779

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			BRUTTOBUCHWERT 31.12.2010
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.270	480	–	1.750
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	834	274	204	1.312
Sonstige Forderungen	13	9	29	51
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	2.117	763	233	3.113

Mio. €	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT 31.12.2011
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	
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

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 86 Mio. € (Vorjahr: 90 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			2011	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2010
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	
Finanzschulden	50.978	43.375	5.009	99.363	42.383	37.262	4.425	84.070
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.323	3	–	16.326	12.538	6	0	12.544
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.313	273	104	3.690	2.399	216	115	2.730
Derivate	46.699	51.150	156	98.005	30.815	48.317	437	79.569
	117.313	94.801	5.269	217.383	88.135	85.801	4.977	178.913

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 35 Sonstige finanzielle Verpflichtungen zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2011 542 Mio. € (Vorjahr: 225 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 beiden Teilkonzerne Scania und MAN 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. €	2011	2010
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	206	- 105
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	- 220	30
Ineffektiver Teil von Cash-flow-Hedges	- 7	38

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 2011 -71 Mio. € (Vorjahr: -310 Mio. €) ergebnisverbessernd in das Sonstige betriebliche Ergebnis, 29 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) ergebnisvermindernd in das Finanzergebnis und -24 Mio. € (Vorjahr: 26 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 mit Hilfe 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 Halte-dauer 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, Währungs swaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbe reich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken betrafen die Kurssicherungen im Jahr 2011 im Wesentlichen das britische Pfund, den US-Dollar, den chinesischen Renminbi, den Schweizer Franken, den japanischen Yen, die schwedische Krone, den russischen Rubel und den australischen Dollar.

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 Währungs relationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ab dem Geschäftsjahr 2011 wird der Effekt aus Währungsänderungen als nach-Steuer-Wert gezeigt. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Mio. €	31.12.2011		31.12.2010	
	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	1.519	-1.471	1.760	-1.663
Ergebnis nach Ertragsteuern	-207	185	-179	138
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	897	-897	587	-587
Ergebnis nach Ertragsteuern	3	-3	-2	2
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	354	-354	173	-173
Ergebnis nach Ertragsteuern	-6	6	0	0
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	271	-271	11	-11
Ergebnis nach Ertragsteuern	-76	76	3	-3
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	189	-189	186	-186
Ergebnis nach Ertragsteuern	9	-9	5	-5
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	125	-125	95	-95
Ergebnis nach Ertragsteuern	-26	26	-15	15
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	97	-97	87	-87
Ergebnis nach Ertragsteuern	-23	23	-17	17
EUR/CZK				
Sicherungsrücklage	73	-73	85	-85
Ergebnis nach Ertragsteuern	-36	36	0	0
EUR/PLN				
Sicherungsrücklage	-75	75	-34	34
Ergebnis nach Ertragsteuern	-19	19	-6	6
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	92	-92	79	-79
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	0	0
CZK/GBP				
Sicherungsrücklage	88	-88	62	-62
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	0	0
CZK/CHF				
Sicherungsrücklage	66	-66	47	-47
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	0	0
CZK/USD				
Sicherungsrücklage	62	-62	45	-45
Ergebnis nach Ertragsteuern	-2	2	-3	3
EUR/HUF				
Sicherungsrücklage	-58	58	-18	18
Ergebnis nach Ertragsteuern	3	-3	0	0
EUR/RUB				
Sicherungsrücklage	9	-9	20	-20
Ergebnis nach Ertragsteuern	-49	49	-38	38

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-/Währungswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen. Konzerninterne Finanzierungen werden in der Regel fristenkongruent zur Refinanzierung strukturiert.

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. Der Ausweis der Sensitivitäten wurde zum Geschäftsjahr 2011 auf nach-Steuer-Werte umgestellt, das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 60 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 58 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 120 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 124 Mio. € (Vorjahr: 55 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, CO₂-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. Ab dem Geschäftsjahr 2011 wird der Effekt aus Änderungen des Rohstoffpreises als nach-Steuer-Wert gezeigt. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Metalle sowie der Kohle und Kautschuk zum 31. Dezember 2011 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 169 Mio. € (Vorjahr: 74 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2011 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 84 Mio. € (Vorjahr: 88 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. Die entsprechenden Maßnahmen werden mit Ausnahme der beiden Teilkonzerne Scania und MAN durch Konzern-Treasury zentral koordiniert und durch das Risikomanagement der Spezialfonds operativ umgesetzt.

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. Ab dem Geschäftsjahr 2011 wird der Effekt aus Änderungen der Risikovariablen als nach-Steuer-Wert gezeigt. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

Wenn zum 31. Dezember 2011 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 159 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2011 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 159 Mio. € (Vorjahr: 20 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 seit 2008 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-/Währungswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2011 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 167 Mio. € (Vorjahr: 203 Mio. €) und für das Währungsrisiko 168 Mio. € (Vorjahr: 125 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 196 Mio. € (Vorjahr: 179 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			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT	31.12.2011	NOMINAL- VOLUMEN GESAMT
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre			
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente für Cash-flow-Hedges:						
Zinsswaps	1.809	6.930	215	8.954		7.676
Devisenterminkontrakte	31.094	42.024	–	73.118		54.827
Devisenoptionskontrakte	267	545	–	812		2.007
Währungsswaps	318	328	–	647		2.950
Zins-/Währungsswaps	567	884	135	1.586		3.045
Wareterminkontrakte	244	890	–	1.133		933
Nominalvolumen übrige Derivate:						
Zinsswaps	19.236	31.432	1.164	51.832		40.477
Zinsoptionskontrakte	–	22	40	63		40
Devisenterminkontrakte	5.114	2.060	1	7.175		2.188
Übrige Devisenoptionskontrakte	127	28	20	175		–
Währungsswaps	4.757	10	–	4.768		3.119
Zins-/Währungsswaps	3.153	4.390	17	7.560		6.282
Wareterminkontrakte	1.172	1.599	–	2.771		918

Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preisicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente mit einem Nominalvolumen von 1,5 Mrd. € (Vorjahr: 3,5 Mrd. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr beträgt, sowie Optionen auf Eigenkapitalinstrumente von 7,8 Mrd. € (Vorjahr: 9,1 Mrd. €), deren Restlaufzeit über einem Jahr beträgt. Hierunter fallen im Wesentlichen die Optionen auf die ausstehenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden aufgrund der vorzeitigen Rückzahlung eines konzerninternen Darlehens sowie einer Verringerung von Planzahlen bestehende Cash-flow-Hedge-Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 1,7 Mrd. € aufgelöst. Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden 4 Mio. € ergebnisvermindernd im 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	GBP	USD	CNY	CHF	JPY	SEK	RUB	AUD
Zins für sechs Monate	1,6170	1,3758	0,8085	5,4260	0,0942	0,3357	2,7300	7,3300	4,7160
Zins für ein Jahr	1,9470	1,8707	1,1281	5,2378	0,3250	0,5543	2,9000	7,3500	4,8840
Zins für fünf Jahre	1,7380	1,5620	1,2555	3,5350	0,5680	0,4725	1,9550	7,5700	4,3000
Zins für zehn Jahre	2,3925	2,2940	2,0395	3,6350	1,2180	0,9820	2,2900	7,7700	4,5750

32 | 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 mit Hilfe des Wertbeitrags operativ und strategisch gesteuert werden.

Das Eigenkapital sowie die Finanzschulden sind in folgender Tabelle gegenübergestellt:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Eigenkapital	63.354	48.712
Anteil am Gesamtkapital in %	25,0	24,4
 Langfristige Finanzschulden	 44.443	 37.159
Kurzfristige Finanzschulden	49.090	39.852
Summe Finanzschulden	93.533	77.012
Anteil am Gesamtkapital in %	36,9	38,6
 Gesamtkapital	 253.626	 199.393

33 | Haftungsverhältnisse

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	542	225
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	89	69
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1.449	1.681
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	1.997	1.033
 4.077	 3.008	

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 449 Mio. € (Vorjahr (angepasst): 386 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 1,4 Mrd. € für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit (siehe Ausführungen zu Konzernkreis/Gemeinschaftsunternehmen).

34 | Rechtsstreitigkeiten

Im Geschäftsjahr 2010 hat das britische Office of Fair Trading (OFT) ein Ermittlungsverfahren gegen die Volkswagen Tochter Scania eingeleitet. Im Zusammenhang mit dieser Untersuchung erhielt auch die MAN SE (seit November 2011 Tochterunternehmen des Volkswagen Konzerns) im Geschäftsjahr 2010 ein Auskunftsersuchen. Im Geschäftsjahr 2011 wurde von der EU-Kommission ein Ermittlungsverfahren gegen Scania sowie MAN wegen vermeintlich unerlaubten Austauschs von Informationen aufgenommen. Ebenfalls im Geschäftsjahr 2011 hat die koreanische Kartellbehörde eine Durchsuchung bei MAN Truck & Bus (Korea) Limited, Seoul/Südkorea, durchgeführt. Außerdem hat die Europäische Kommission wegen des Verdachts eines möglichen Kartellverstoßes im Motorenbereich im Geschäftsjahr 2011 eine Durchsuchung bei MAN Truck & Bus AG sowie MAN Diesel & Turbo SE 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 dauert gegenwärtig noch an. Ausgehend von vorläufigen Erkenntnissen war es möglich, 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. In welchem Umfang von dieser Beeinflussungsmöglichkeit im Rahmen der Übergabe an Kunden Gebrauch gemacht wurde und welche finanziellen Folgen sich daraus für den MAN Konzern ergeben können, ist noch Gegenstand der andauernden Untersuchungen.

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 sowie hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken folgen 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.

35 | Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
	2011	2012 – 2015	ab 2016	31.12.2010
Bestellobligo für				
Sachanlagen	1.611	600	–	2.211
Immaterielle Vermögenswerte	127	14	–	141
Investment Property	0	–	–	0
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	65	–	–	65
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	2.821	0	–	2.821
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	379	1.062	1.876	3.317
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3.913	537	75	4.525

Mio. €	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
	2012	2013 – 2016	ab 2017	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

Den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Erträge aus Untermietverhältnissen in Höhe von 680 Mio. € (Vorjahr: 1.055 Mio. €) gegenüber.

Unter den Übrigen finanziellen Verpflichtungen wurde im Geschäftsjahr 2010 der fixierte Kaufpreis zum Erwerb des operativen Geschäftsbetriebs der Porsche Holding Salzburg in Höhe von 3,3 Mrd. € ausgewiesen. Zu weiteren Informationen hierzu siehe Anhangangabe 40 Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24.

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditusage in Höhe von 1,5 Mrd. € an die LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, ein Gemeinschaftsunternehmen des Volkswagen Konzerns mit einer Laufzeit bis Januar 2014. Der Kreditrahmen wurde bisher nicht in Anspruch genommen. Die Übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten des Weiteren insbesondere mit dem Erwerber der gedas-Gruppe vereinbarte Bestellumfänge.

36 | Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das im Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers in Deutschland anzugeben.

Mio. €	2011	2010
Abschlussprüfungsleistungen	17	12
Andere Bestätigungsleistungen	3	5
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	10	5
	31	23

37 | Gesamtperiodenaufwand

Mio. €	2011	2010
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	104.648	79.394
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	19.360	15.341
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	4.494	3.686
	23.854	19.027

38 | Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2011	2010
Leistungslöhner	196.666	174.872
Indirekter Bereich	203.404	167.531
	400.070	342.403
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	(4.276)	(5.460)
Auszubildende	11.706	9.504
	411.776	351.907
Produzierende chinesische Gemeinschaftsunternehmen	42.249	36.629
	454.025	388.536

39 | Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2011 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

40 | 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 Automobil Holding SE, Stuttgart, 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 Automobil Holding SE nicht mehr die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestimmen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche Automobil Holding SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken. Im Vorfeld der Hauptversammlung hatte der Aufsichtsrat von Volkswagen der Grundlagenvereinbarung zwischen der Volkswagen AG, der Porsche Automobil Holding SE, der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. und Porsche GmbH, beide Salzburg, der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, den Stammaktionären der Porsche Automobil Holding SE sowie den Arbeitnehmervertretungen der Volkswagen AG, der Porsche Automobil Holding SE und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns unter Führung von Volkswagen zugestimmt.

Im Zuge der Umsetzung der Verträge hat die Volkswagen AG mit der Porsche Automobil Holding SE und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns darüber hinaus insbesondere folgende Vereinbarungen getroffen:

- Die Volkswagen AG wird von der Porsche Automobil Holding SE von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (zuzüglich Zinsen) und bestimmten Großschäden freigestellt.
- Der Volkswagen AG werden durch die Porsche Automobil Holding SE verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte.
- Die Volkswagen AG stellt die Porsche Automobil Holding SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche Automobil Holding SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Zwischenholding GmbH frei.

- Die Volkswagen AG steht bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH oder der Porsche AG für Darlehensverpflichtungen dieser Gesellschaften gegenüber der Porsche Automobil Holding SE ein, soweit diese Verpflichtungen bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche Automobil Holding SE hätten erfüllt werden können.
- Die Volkswagen AG hat die Porsche Automobil Holding SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche Automobil Holding 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.

Am 8. September 2011 ist der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft nach Gesprächen mit der Porsche Automobil Holding SE zu der Überzeugung gelangt, dass ein Beschluss über die Verschmelzung mit der Porsche Automobil Holding SE nicht wie in der Grundlagenvereinbarung vorgesehen bis zum 31. Dezember 2011 gefasst werden kann.

Die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE haben für den Fall, dass es nicht zu der nach der Grundlagenvereinbarung angestrebten Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE auf die Volkswagen AG kommt, gegenseitig ausübbare Call- und Put-Optionen hinsichtlich der verbleibenden 50,1% der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH vereinbart. Die Put-Option ist vom 15. November 2012 bis einschließlich 14. Januar 2013 sowie nochmals vom 1. Dezember 2014 bis einschließlich 31. Januar 2015 ausübbar; die Call-Option kann vom 1. März 2013 bis einschließlich 30. April 2013 sowie nochmals vom 1. August 2014 bis einschließlich 30. September 2014 gezogen werden. Sowohl Put- als auch Call-Option stehen unter dem Vorbehalt, dass die für die Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE auf die Volkswagen AG notwendigen Hauptversammlungsbeschlüsse bis zu dem in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Termin Ende 2011 nicht gefasst werden. Diese Voraussetzung ist zum Bilanzstichtag eingetreten. Daneben wird der Vorstand der Volkswagen AG analysieren, ob weitere Handlungsmöglichkeiten bestehen, um das Ziel des integrierten Automobilkonzerns mit Porsche zu erreichen.

Der Basispreis beider Optionen beträgt 3.883 Mio. € und unterliegt geringfügigen Anpassungen. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche Automobil Holding SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) haben sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH sich ergebende steuerliche Belastungen (zum Beispiel aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde 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.

Sollten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Zwischenholding GmbH, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, erhöht sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche Automobil Holding SE der von der Volkswagen AG für die Übertragung des verbleibenden 50,1-prozentigen Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile.

Die Call-Option hat nach finanzmathematischer Berechnung zum Bilanzstichtag einen positiven Zeitwert von 8.409 Mio. € (Vorjahr 2.001 Mio. €) und die korrespondierende Put-Option einen negativen Zeitwert von 87 Mio. € (Vorjahr 233 Mio. €). Da die für die Verschmelzung notwendigen Hauptversammlungsbeschlüsse bis zu dem in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Termin nicht mehr gefasst werden konnten, wurde die Wahrscheinlichkeit einer Verschmelzung bei der Bewertung der Optionen mit 0 % angesetzt (Vorjahr 50 %). Neben der Veränderung der Verschmelzungswahrscheinlichkeit hatte insbesondere die Anpassung des sich aus der aktualisierten Unternehmensplanung der Porsche Zwischenholding GmbH ergebenden Unternehmenswertes einen maßgeblichen Einfluss auf den Wert der Optionen. Der Unterschiedsbetrag wird im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen (siehe Anhangangabe 9).

Volkswagen hatte des Weiteren der Porsche Holding Gesellschaft m. b. H., einer Gesellschaft im Besitz der Familien Porsche und Piëch, eine Put-Option in Bezug auf das operative Vertriebsgeschäft der Gesellschaft eingeräumt. Volkswagen wurden im Gegenzug Rechte zur Mitwirkung an der Führung der Gesellschaft während der Laufzeit der Option zugestanden. Die Option wurde am 10. November 2010 ausgeübt. Die Übertragung der Vertriebsgesellschaft erfolgte zum 1. März 2011 gegen Zahlung von 3,3 Mrd. €.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 24. Januar 2012 am 31. Dezember 2011 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		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	2011	2010	2011	2010
Porsche Automobil Holding SE	1	0	0	–
Aufsichtsräte	1	2	0	0
Vorstandsmitglieder	0	0	0	0
Nicht konsolidierte				
Tochtergesellschaften	1.207	1.024	766	933
Gemeinschaftsunternehmen	12.699	6.263	1.526	1.110
Assoziierte Unternehmen ¹	335	175	496	186
Versorgungspläne	2	2	0	0
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	3	1	16	36
Porsche Holding Salzburg, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen ²	744	4.218	27	168
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	9	11	0	0

1 Suzuki Motor Corporation bis 13. September 2011 und MAN SE bis 9. November 2011.

2 Bis 28. Februar 2011.

Mio. €	FORDERUNGEN AN		VERPFLICHTUNGEN GEGENÜBER	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Porsche Automobil Holding SE	0	0	–	–
Aufsichtsräte	0	0	162	6
Vorstandsmitglieder	0	0	63	29
Nicht konsolidierte				
Tochtergesellschaften	652	388	374	335
Gemeinschaftsunternehmen	3.886	2.988	3.657	407
Assoziierte Unternehmen ¹	65	14	53	48
Versorgungspläne	1	1	–	1
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	–	0	–	3
Porsche Holding Salzburg, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen ²	–	168	–	10
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	4	0	0	0

1 Im Vorjahr einschließlich Suzuki Motor Corporation und MAN SE.

2 Davon im Vorjahr Forderungen in Höhe von 49 Mio. € durch die Porsche Holding Gesellschaft m. b. H., Salzburg, Österreich, besichert.

Aufgrund der Änderung der IAS 24.18 sind ab dem Geschäftsjahr 2011 auch sonstige vertragliche Verpflichtungen gegenüber nahe stehenden Personen aufzunehmen. Die Vorjahreszahlen sind entsprechend angepasst.

Zum 31. Dezember 2011 waren Finanzierungen aus Factoring zu marktüblichen Konditionen und Sicherheiten gegenüber einer Tochtergesellschaft der Porsche Zwischenholding GmbH von 0,2 Mrd. € offen (Vorjahr: 0,2 Mrd. €); davon wurden 103 Mio. € im Berichtszeitraum gewährt.

Die Porsche Corporate Finance GmbH, Salzburg, Zurich Branch, Österreich, hat im Geschäftsjahr 2010 sieben Commercial Papers der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 0,1 Mrd. € gezeichnet, die von der Volkswagen AG garantiert wurden. Bis zum Bilanzstichtag 2010 waren alle Papiere ausgelaufen.

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,5 Mrd. € an die LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, ein Gemeinschaftsunternehmen des Volkswagen Konzerns, mit einer Laufzeit bis Januar 2014.

Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns sind nahe stehende Personen im Sinne des IAS 24. Für diesen Personenkreis sind folgende im Rahmen ihrer Organätigkeit gewährte Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2011	2010
Kurzfristig fällige Leistungen	78.005.219	42.059.737
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	4.818.087	3.246.326
	82.823.306	45.306.063

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.

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 61.075.000 € (Vorjahr: 28.792.500 €). Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die genannten Aufwendungen entsprechen nicht der Definition von Vergütungen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach dem Corporate Governance Kodex.

41 | 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 24. Januar 2012 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2011 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.

42 | Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 18. November 2011 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 23. November 2011 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 2011 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 12. Dezember 2011 eine Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.renk.biz dauerhaft zugänglich gemacht.

43 | Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2011	2010
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	9.031.491	7.759.479
Erfolgsabhängige Vergütung	61.555.000	28.912.500
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	380.521	360.042
Variable Vergütungsbestandteile	6.995.630	4.988.520
Darlehen an Mitglieder des Aufsichtsrats	12.500	14.167

Die fixen Bezüge des Vorstands umfassen in unterschiedlichem Umfang auch eine Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen und der Gewährung von Versicherungsschutz bestehen. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils vorangegangenen zwei Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI), dem – vorbehaltlich der Einführungsphase – eine Betrachtung der jeweils vier vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Die Höhe des Bonus orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Am 31. Dezember 2011 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 78.627.844 € (Vorjahr: 63.824.850 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt. Bei Krankheit besteht ein Anspruch auf eine 6-monatige Fortführung der normalen Bezüge und bei Dienstunfähigkeit 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 8.618.915 € (Vorjahr: 8.562.867 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 109.452.277 € (Vorjahr: 109.898.944 €).

An Mitglieder des Vorstands wurden unverzinsliche Vorschüsse in Höhe von 480.000 € (Vorjahr: 120.000 €) gezahlt, die mit der erfolgsabhängigen Vergütung im Folgejahr verrechnet werden (2011: 120.000 €). An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 12.500 € (Tilgung 2011: 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 139). 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.

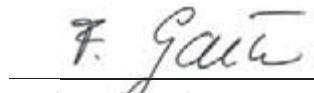
Wolfsburg, 14. Februar 2012

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Martin Winterkorn



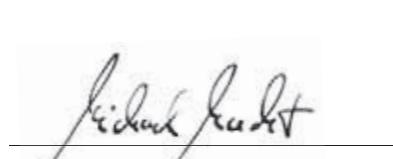
Francisco Javier Garcia Sanz



Jochem Heizmann



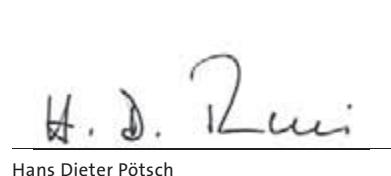
Christian Klingler



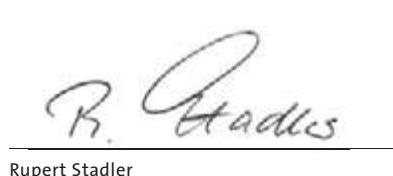
Michael Macht



Horst Neumann



Hans Dieter Pötsch



Rupert Stadler

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 15. Februar 2012 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 mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 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 Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeföhrten 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 Kontrollsystens 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 Vorstandes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichtes. 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, 15. Februar 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Martin Schröder
Wirtschaftsprüfer

Verbrauchs- und Emissionsangaben

MODELL	LEISTUNG kW (PS)	KRAFTSTOFFVERBRAUCH (l/100 km)			CO ₂ - EMISSIONEN (g/km)	
		innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
Audi A8 L W12	368 (500)	16,6	9,1	11,9	277	
Audi Q5 hybrid quattro	180 (245)	6,6	7,1	6,9	159	
Audi R8 GT Coupé	412 (560)	21,0	9,9	13,9	323	
Audi R8 GT Spyder	412 (560)	21,5	10,2	14,2	332	
Audi RS3 Sportback	250 (340)	13,1	6,8	9,1	212	
Bentley Continental GT	423 (575)	25,4	11,4	16,5	384	
Bentley Continental GTC	423 (575)	25,4	11,4	16,5	384	
Bentley Continental Supersports Convertible ISR	471 (640)	25,7	11,5	16,7	388	
Bentley Mulsanne	377 (512)	25,3	11,8	16,9	393	
Lamborghini Aventador Coupé LP 700-4	515 (700)	27,3	11,3	17,2	398	
Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera	419 (570)	20,4	9,4	13,5	319	
SEAT Alhambra 4	103 (140)	7,4	5,2	6,0	158	
Volkswagen Caddy Maxi BiFuel (Flüssiggas)	72 (98)	13,7	8,6	10,5	171	
Volkswagen Caddy Maxi BiFuel (Benzin)	75 (102)	10,7	6,8	8,2	191	
Volkswagen Caddy BiFuel (Flüssiggas)	72 (98)	13,6	8,5	10,4	169	
Volkswagen Caddy BiFuel (Benzin)	75 (102)	10,6	6,7	8,1	189	
Volkswagen Multivan BlueMotion	84 (115)	7,6	5,7	6,4	169	
Volkswagen Passat BlueMotion	77 (105)	5,2	3,6	4,1	109	
Volkswagen Polo BiFuel (Flüssiggas)	60 (82)	10,4	6,0	7,6	123	
Volkswagen Polo BiFuel (Benzin)	60 (82)	8,1	4,8	6,0	139	
Volkswagen Touareg Hybrid	245 (333)	8,7	7,9	8,2	193	
Volkswagen up!	44 (60)	5,6	3,9	4,5	105	
Volkswagen up!	55 (75)	5,9	4,0	4,7	108	

MODELL	KRAFTSTOFF- VERBRAUCH (l/100 km)	CO ₂ - EMISSIONEN (g/km)
	kombiniert	kombiniert
Audi A1	5,9 – 3,8	139 – 99
Audi A1 Sportback	5,9 – 3,8	139 – 99
Audi A3	9,1 – 3,8	212 – 99
Audi Q3	7,7 – 5,2	179 – 137
Audi TT	9,1 – 5,3	212 – 139
Audi A4	9,5 – 4,3	197 – 112
Audi A5	10,8 – 4,7	252 – 122
Audi Q5	9,3 – 5,7	218 – 149
Audi A6	8,9 – 4,9	206 – 129
Audi A6 Avant	8,2 – 5,0	190 – 132
Audi A6 allroad quattro	8,9 – 6,1	206 – 159
Audi A6 Limousine	8,2 – 4,9	190 – 129
Audi A7 Sportback	8,2 – 5,1	190 – 135
Audi Q7	11,3 – 7,2	298 – 189
Audi A8	11,9 – 6,0	277 – 158
Audi A8 L	11,9 – 6,5	277 – 171
Audi R8	14,9 – 13,3	349 – 310
Audi R8 Spyder	14,9 – 13,5	349 – 315
Lamborghini Gallardo Spyder	14,8 – 13,6	354 – 327
Lamborghini Gallardo Spyder Performante LP 570-4	14,6 – 13,6	350 – 327
SEAT Alhambra	8,5 – 5,5	198 – 143
SEAT Altea	8,4 – 4,5	197 – 119
SEAT Exeo	7,7 – 4,9	179 – 129
SEAT Ibiza	6,4 – 3,4	148 – 89
SEAT Ibiza ST	5,9 – 3,4	139 – 89
SEAT Leon	8,1 – 3,8	190 – 99
ŠKODA Fabia	6,4 – 3,4	148 – 89
ŠKODA Octavia Combi	7,8 – 4,1	182 – 107
ŠKODA Octavia Limousine	7,7 – 3,8	180 – 99
ŠKODA Superb Combi	10,2 – 4,4	237 – 114
ŠKODA Superb Limousine	10,1 – 4,4	235 – 114
ŠKODA Yeti	8,0 – 4,6	189 – 119

MODELL	KRAFTSTOFF- VERBRAUCH (l/100 km)	CO ₂ - EMISSIONEN (g/km)
	kombiniert	kombiniert
Volkswagen Amarok SingleCab	8,2 – 7,2	216 – 189
Volkswagen Amarok DoubleCab	8,5 – 7,3	224 – 192
Volkswagen Caddy	6,8 – 5,1	177 – 134
Volkswagen Multivan/Caravelle	10,6 – 6,4	247 – 169
Volkswagen Beetle	7,7 – 4,5	179 – 119
Volkswagen CC	7,8 – 4,7	182 – 125
Volkswagen Golf	8,5 – 3,8	189 – 99
Volkswagen Golf Cabriolet	6,4 – 4,4	150 – 117
Volkswagen Jetta	7,7 – 4,2	178 – 109
Volkswagen Passat Alltrack	8,6 – 5,2	199 – 135
	6,7 – 6,6 m ³ (4,3 kg)	
Volkswagen Passat EcoFuel (CNG)		119 – 117
Volkswagen Passat EcoFuel (Benzin)	6,9 – 6,8	161 – 157
Volkswagen Passat Limousine	9,3 – 4,1	215 – 109
Volkswagen Passat Variant	9,3 – 4,3	215 – 113
Volkswagen Polo	6,1 – 3,3	143 – 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	8,7 – 5,3	203 – 139
Volkswagen Touareg	9,9 – 7,0	236 – 184
Volkswagen Touran	7,2 – 4,5	168 – 119
	7,6 – 7,0 m ³ (5,0 – 4,6 kg)	
Volkswagen Touran 1.4 TSI EcoFuel (CNG)		136 – 125
Volkswagen up!	4,7 – 4,1	108 – 96

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.

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.

Semi Knocked Down (SKD)

Teilzerlegte Fahrzeuge werden in einem anderen Werk montiert.

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.

Stichwortverzeichnis

A	G	P
Absatz	Gesamtaussage	Produktion
Aktie	Gesamtwirtschaftliche	Produktionsstandorte, Fahrzeuge
- Kennung, Indizes, Handelsplätze	Entwicklung	Produktionszahlen
- Kursentwicklung	Global Compact	113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129, 164, 190
- Optionsplan		
Aktionärsstruktur	H	Q
Auftragslage	Hauptversammlung	Qualitätssicherung
Auslieferungen		204, 224
Aussichten	I	R
	IFRS, Neue bzw. geänderte	Ratings
B	Informationstechnologie	Rechtsfälle
Belegschaft, Altersstruktur	Investitionsplanung	Refinanzierung
Beschaffung		Risikomanagement
Beschaffungsvolumen	K	S
Bilanzierungs- und Bewertungs-	Konsolidierungsgrundsätze	Segmentberichterstattung
grundsätze	Konzernstruktur	276
Bilanzstruktur		
	L	U
C	Lagerbestände	Umsatzanteile nach Märkten
Cash-flow	Lieferantenbeziehungen	176
Corporate Governance		Umsatzerlöse
CO ₂ -Emissionen	M	- Marken und Geschäftsfelder
	Marktanteile	110, 279
D	Mitarbeiter	- Märkte
Devisenkursentwicklung	Mitarbeiterzahl	110, 211, 219
Dividendenpolitik, Rendite	Modelle	V
Dividendenvorschlag		Vergütungsbericht
	N	Vertrieb
E	Nachfrage	139, 351
Energieverbauch	Nachhaltigkeit	
Entsprechenserklärung	Nachtragsbericht	W
Ergebnis	Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	Währungsrisiko
- je Aktie		227
- Marken und Geschäftsfelder	O	Wertorientierte Steuerung
- Märkte	Operatives Ergebnis	186, 235
	Organe	Wertschöpfung
F		156
Finanzielle Situation		Wirtschaftswachstum
Forschung und Entwicklung		Z
Frischwasserbezug und Abwasser		Zahlungsmittelbestand
		177

Tabellenverzeichnis

A		H
Abschlussprüferhonorar	336	- Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene
Aktie, Kennzahlen	170	Immobilien
Audi (Marke)	114-115	294-295
Auslieferungen		- Volkswagen AG
- Lkw und Busse	162	188
- Märkte	U4	- Volkswagen Konzern
- Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	161	245
- Volkswagen Konzern	159	- Vorräte
		302
		- Zahlungsmittel
		303
		- Volkswagen Konzern
		248, 322
C		Kapitalmanagement
China, Volkswagen Konzern in	128-129	333
B		Konzernkreis
Belegschaft		253-262
- Frauenanteile Deutschland	209	E
- Im Jahresdurchschnitt		Eigenkapitalentwicklung
beschäftigte Mitarbeiter	336	246-247
- Leistungen an die	189	Ergebnis je Aktie
- Personalkennzahlen	210	287
Bentley (Marke)	120-121	F
Beschaffungsvolumen	199	Finanzrisikomanagement
Bilanz		und Finanzinstrumente
- At Equity bewertete Anteile		323-332
und sonstige Beteiligungen	296-297	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- Eigenkapital	246-247, 304-306	Forschungs- und Entwicklungskosten
- Ertragsteueransprüche	301	196
- Ertragsteuerverpflichtungen	309	Fünf-Jahres-Übersicht
- Finanzschulden	307	185
- Forderungen aus Finanz-		Segmentberichterstattung
dienstleistungen	298-299	174, 277-279
- Forderungen aus Lieferungen		ŠKODA (Marke)
und Leistungen	302	116-117
- IFRS 7, Erläuterungen	315-321	Soll-Ist-Vergleich
- Immaterielle Vermögenswerte	290-292	165
- Konzernbereiche	180	Sonstige finanzielle Verpflichtungen
- Lkw und Busse, Power Engineering	182	335
- Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	181	G
- Rückstellungen	309-313	Geld- und Kapitalmarktprogramme
- Sachanlagen	292-294	173
- Sonstige Forderungen und		Gesamtergebnisrechnung
finanzielle Vermögenswerte	300-301	243-244
- Sonstige Verbindlichkeiten	308	Gesamtperiodenaufwand
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen		337
und Leistungen	315	Gewinn- und Verlustrechnung
		- At Equity bewertete Anteile
		282
		- Finanzierungsaufwendungen
		282
		- IFRS 7, Erläuterungen
		288-289
		Verbrauchs- und Emissionsangaben
		356-358
		Vergütungen
		- Aufsichtsrat
		142, 351
		- Vorstand
		139, 141, 351
		Volkswagen Finanzdienstleistungen
		130-132
		Volkswagen Nutzfahrzeuge (Marke)
		122-123
		Volkswagen Pkw (Marke)
		112-113
		W
		Währungsumrechnung
		263
		Wertbeitrag
		- Kapitalkostensatz
		186, 265
		- Konzernbereich Automobile
		187
		Wertschöpfung
		184
		Wesentliche Zahlen
		U3
		- Marken und Geschäftsfelder
		111
		- Märkte
		111

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, P.R. China
 Telefon + 86 10 6531 3000

Volkswagen Group of America, Inc.
 Investor Relations Liaison Office
 (Fragen betreffend American Depository Receipts)
 2200 Ferdinand Porsche Drive
 Herndon, Virginia 20171
 USA
 Telefon + 1 703 364 7000

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION

3st kommunikation, Mainz

REDAKTION | TEXT MAGAZINTEIL „VIELFALT ERFAHREN.“
 Springer Automotive Media, Wiesbaden

LEKTORAT

Textpertise Heike Virchow, Gießen

FINANZTEIL

Inhouse produziert mit FIRE.sys

FOTOGRAFIE | BILDNACHWEIS

Thibaud Chevalier (S. 64)
 Getty Images (S. 56 – 57)
 Claudia Kempf (S. 4 – 5, S. 20, S. 22 – 23, S. 26 – 28, S. 31)
 Andreas Mader (S. 10 – 11, S. 34 – 39, S. 59 – 60, S. 88 – 90,
 S. 100 – 104, S. 106)
 Charlie Magee (S. 92 – 93)
 Tim Müller (S. 52 – 55)
 Hartmut Nägele (S. 40 – 42, S. 46 – 49, S. 72 – 73, S. 75 – 76,
 S. 84 – 87)
 Mick Ryan (S. 66)
 Marc Urbano (S. 8 – 9, S. 65)
 Daryl Visscher (S. 6 – 7, S. 80 – 83)
 Helene Weimann / 3st kommunikation (S. 51, S. 79, S. 99)
 Göran Wink (S. 96 – 97)
 Volkswagen AG

DRUCK

Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

PAPIER INNENTEIL

Druckfein neu, Römereturm
 Heaven 42, Papierfabrik Scheufelen



ISSN 258.809.534.00

Printed in Germany

Termine 2012

MESSEN

6. – 18. MÄRZ

Internationaler Automobilsalon, Genf

4. – 15. APRIL

New York International Auto Show, New York

23. – 27. APRIL

Hannover Messe

23. APRIL – 2. MAI

Auto China, Beijing

24. MAI – 3. JUNI

Salon internacional del Automovil, Madrid

1. – 10. JUNI

AMI Leipzig

29. AUGUST – 9. SEPTEMBER

MosIAS, Moskau

27. SEPTEMBER – 13. OKTOBER

Internationaler Automobilsalon, Paris

14. – 28. OKTOBER

Salao do Automovel, São Paulo

1. – 11. NOVEMBER

Motor Show, Istanbul

28. NOVEMBER – 9. DEZEMBER

Los Angeles Auto Show, Los Angeles

5. – 16. DEZEMBER

Motor Show Bologna, Bologna

FINANZKALENDER

12. MÄRZ

Jahrespressekonferenz und
Investorenkonferenz der Volkswagen AG

19. APRIL

Hauptversammlung der Volkswagen AG
(Congress Center Hamburg)

26. APRIL

Zwischenbericht Januar – März

26. JULI

Halbjahresfinanzbericht

24. OKTOBER

Zwischenbericht Januar – September

Chronik 2011



Januar

10.01. North American International Auto Show

Die Marke Volkswagen Pkw präsentiert in einer Weltpremiere in Detroit den speziell für die USA konzipierten Passat. Audi zeigt zum ersten Mal auf einer Automobilmesse die neue Audi A6 Limousine.

13.01. Gelber Engel 2011

Volkswagen ist auch 2011 unter den Preisträgern der renommierten ADAC-Auszeichnung und erhält Preise in den Kategorien „Innovation und Umwelt“ und „Zukunft“.

25.01. Welt premiere des neuen Ein-Liter-Autos in Qatar

Mit der seriennahen Studie XL1 stellt die Marke Volkswagen Pkw erstmals die dritte Evolutionsstufe ihrer Strategie des Ein-Liter-Autos vor und unterstreicht damit den Anspruch des Konzerns, bis zum Jahr 2018 auch ökologisch die Führungsrolle in der Automobilbranche zu übernehmen.

27.01. Die besten Autos 2011

Bei der Leserwahl der Fachzeitschrift „auto motor und sport“ gewinnen Modelle des Volkswagen Konzerns in sechs von zehn Kategorien. Zu den „besten Autos 2011“ gehören der Audi A1, der Golf, der Audi A4, der Audi Q5, der Audi R8 Spyder und der Multivan. Der ŠKODA Superb und der SEAT Alhambra entscheiden die Importwertung ihrer jeweiligen Kategorie für sich.

28.01. Volkswagen legt Grundstein für neue Motorenfabrik in Mexiko

Das Werk in Silao soll ab 2013 die Standorte in Nordamerika mit bis zu 330.000 Aggregaten pro Jahr beliefern.

Februar

08.02. Volkswagen und IG Metall schließen Tarifrunde erfolgreich ab

Die Tarifpartner beschließen die Anhebung der Grundvergütung zum 1. Mai 2011 um 3,2 %, gleichzeitig erhält jeder Beschäftigte eine Einmalzahlung von 1 % seines Jahresgrundentgelts, mindestens jedoch 500 €.

März

01.03. Internationaler Auto-Salon, Genf

Auf dem Genfer Automobilsalon 2011 stellt der Konzern zahlreiche neue Modelle und Studien vor.

01.03. Volkswagen übernimmt

Vertriebsgesellschaft Porsche Holding Salzburg

Die Porsche Holding Salzburg ist eine der erfolgreichsten und profitabelsten Handelsorganisationen der Automobilwelt mit starker Präsenz in Österreich, China, West- und Südosteuropa.

17.03. Volkswagen startet Produktion in Osnabrück

Mit dem Anlauf des neuen Golf Cabriolet wird am Standort Osnabrück, mit einer Gesamtkapazität von rund 100.000 Fahrzeugen im Jahr, offiziell die Produktion aufgenommen.

25.03. Volkswagen Touareg ist „Allradauto des Jahres 2011“

Die „Auto Bild Allrad“-Leser wählen den Volkswagen Touareg erneut zum Gesamtsieger seiner Kategorie.

April

01.04. Flotten-Award 2011

Beim Flotten-Award 2011 ist der Volkswagen Konzern mit 14 ersten Plätzen erneut das erfolgreichste Unternehmen.

06.04. Volkswagen erhält Deutschen CSR-Preis 2011

Der Volkswagen Konzern wird für sein Engagement im Bereich Corporate Social Responsibility (CSR) mit dem Deutschen CSR-Preis 2011 ausgezeichnet.

07.04. Volkswagen Aktie feiert 50-jähriges Jubiläum

Am 7. April 1961 wurde die Volkswagen Aktie erstmals im geregelten Freiverkehr gehandelt.

16.04. ŠKODA feiert 20. Jahrestag der Verbindung mit Volkswagen

Anfang 1991 vereinbarten ŠKODA automobilová a.s. und der Volkswagen Konzern eine weitreichende Zusammenarbeit. Am 16. April 1991 nahm ŠKODA als eigenständige Marke des Volkswagen Konzerns ihre Arbeit auf.

18.04. Weltweite Premiere: Der neue Beetle ist da!

Begeisterte Anhänger feiern auf drei Kontinenten gleichzeitig die Weltpremiere des neuen Beetle.

Mai

06.05. Jubiläum im Werk Emden

In Emden läuft das zehnmillionste Fahrzeug vom Band, ein Passat Variant BlueMotion Technology.

18.05. Auszeichnung für Volkswagen und Audi bei den „International Engine of the Year Awards 2011“

Erneut gewinnt Volkswagen den internationalen „Engine of the Year Award“ für seinen 1,4 l TSI-Motor in der Klasse von 1,0 bis 1,4 l. Der Audi 2,5 l TFSI-Motor wird in der Kategorie 2,0 bis 2,5 l als bestes Aggregat 2011 ausgezeichnet.

23.05. Volkswagen, The Museum of Modern Art und das MoMA PS1 vereinbaren umfangreiche Partnerschaft

Im Zentrum der in New York vorgestellten mehrjährigen Kooperation steht ein Projekt mit dem Arbeitstitel „International Discovery“, das die Entwicklung einer internationalen Ausstellung zeitgenössischer Kunst zum Ziel hat.

24.05. Neues Volkswagen Werk in Chattanooga eröffnet

In Chattanooga, Tennessee, werden mehr als 2.000 Mitarbeiter bis zu 150.000 Fahrzeuge pro Jahr fertigen. Gleichzeitig setzt das Werk neue Standards für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Produktion.

Juni

14.06. Volkswagen und GAZ unterzeichnen Abkommen über Auftragsfertigung in Russland

Volkswagen vereinbart mit dem russischen Automobilhersteller GAZ Group eine Auftragsfertigung von Modellen der Marken Volkswagen und ŠKODA im GAZ-Werk in Nizhny Novgorod.

28.06. Volkswagen erhält grünes Licht für zwei Fabriken in China

Der Volkswagen Konzern kann zwei weitere Fahrzeugfabriken in China bauen und damit die Umsetzung seiner langfristigen Wachstumsstrategie auf dem größten Pkw-Markt der Welt vorantreiben.

30.06. Volkswagen zur umweltfreundlichsten Marke gekürt

Die Marke Volkswagen Pkw wird zum zweiten Mal in Folge von den Lesern des Fachmagazins „FIRMEAUTO“ zur „umweltfreundlichsten Automarke“ gewählt.



Juli

05.07. Volkswagen Modelle zu „Firmenautos des Jahres“ gewählt

Bei der Wahl zum „Firmenauto des Jahres 2011“ durch die Fachzeitschrift „FIRMENAUTO“ und die DEKRA ist der Volkswagen Konzern das erfolgreichste Unternehmen. Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi, SEAT und ŠKODA belegen insgesamt sieben erste Plätze.

15.07. Volkswagen startet in Mexiko die Produktion des neuen Beetle

Der Beetle ist ein starkes Symbol der Marke Volkswagen Pkw. Er verbindet das emotionale Erbe des Käfers mit der Zukunft von Volkswagen.

19.07. Eine Million Besucher in der Gläsernen Manufaktur

Zehn Jahre nach der Eröffnung begrüßt Volkswagen in seiner Gläsernen Manufaktur in Dresden den einmillionsten Besucher.

August

26.08. Volkswagen feiert 20 Jahre Partnerschaft mit FAW in China

1991 begann eine Erfolgsgeschichte der chinesischen Autoindustrie: Volkswagen und die First Automotive Works (FAW) gründeten das Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen.

29.08. Im chinesischen Dalian startet die erste Motorenaufbereitung

Mit der Eröffnung einer Anlage für die Aufbereitung von Aggregaten in China fördert der Volkswagen Konzern in seinem größten Absatzmarkt verstärkt kostengünstige und umweltfreundliche Lösungen. In Dalian sollen pro Jahr 15.000 Motoren aufbereitet werden.

September

08.09. Verschmelzung der Volkswagen Aktiengesellschaft und der Porsche Automobil Holding SE im Zeitplan der Grundlagenvereinbarung nicht mehr umsetzbar

Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft gelangt nach Gesprächen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) zu der Überzeugung, dass die angestrebte Verschmelzung mit der Porsche SE innerhalb des in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Zeitrahmens nicht umsetzbar ist. Alle Beteiligten halten dennoch an dem Ziel fest, den Integrierten Automobilkonzern mit Porsche zu schaffen.

15.09. Internationale Automobilausstellung 2011, Frankfurt

Auf der IAA stellt der Volkswagen Konzern eine Vielzahl neuer Modelle und Studien der Weltöffentlichkeit vor. Im Mittelpunkt steht die Weltpremiere des Volkswagen up! sowie die Marke Audi, die mit der Technikstudie Audi A2 concept beeindruckt.

27.09. ŠKODA stellt den neuen Citigo vor

Die siebte Modellreihe erweitert das Angebot von ŠKODA im Kleinwagensegment; sie ist eine wichtige Säule der Wachstumsstrategie der Marke.

November

09.11. Volkswagen kommt Nutzfahrzeugkonzern einen großen Schritt näher

Die Volkswagen AG hält nach dem Vollzug des Pflichtangebots 55,90 % der Stimmrechte und 53,71 % des Grundkapitals an der MAN SE. Mit dem Mehrheitserwerb an der MAN SE kommt Volkswagen seinem Ziel, einen Nutzfahrzeugkonzern aus MAN, Scania und Volkswagen zu schaffen, einen großen Schritt näher. Durch eine engere Zusammenarbeit können zukünftig erhebliche Synergien in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Produktion erschlossen werden.

10.11. „Goldenes Lenkrad“ für den Volkswagen Konzern

Mit den diesjährigen Auszeichnungen der internationalen Jury für den up! und den Audi A6 ist der Volkswagen Konzern mit insgesamt 46 Preisen seit der Einführung des „Goldenen Lenkrads“ der bisher erfolgreichste Hersteller.

17.11. US Passat wird „Car of the Year“

Die Auszeichnung „Best Car of the Year“ geht an den in Chattanooga, Tennessee, produzierten VW Passat.

18.11. Weltpremiere des Volkswagen eT!

Das völlig neuartige Fahrzeug speziell für die Zubehörstellung von Waren in Innenstädten wird elektrisch angetrieben und fährt auf Befehl teilautomatisch.

22.11. Triumph für Volkswagen bei der „Auto Trophy 2011“

Mit 14 ersten Plätzen geht fast die Hälfte aller vergebenen Preise an Modelle aus dem Volkswagen Konzern. Zwölf zweite und acht dritte Ränge runden den Erfolg ab.

Dezember

01.12. Werk in Chattanooga erhält LEED-Platinum-Zertifizierung

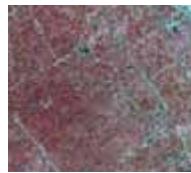
Die Zertifizierung bestätigt die Einhaltung anspruchsvoller Normen und Standards für nachhaltiges und umweltfreundliches Bauen.

03.12. Tokyo Motor Show 2011

Volkswagen präsentiert mit dem Cross Coupé eine progressive SUV-Studie mit Allrad- und Plug-in-Hybridantrieb. Gleichzeitig feiert der Passat Alltrack seine Weltpremiere.



Vi kör på mångfald.



anitost.



Мир ощущений з

de.



Megindító sokféleség.



다양함을 경험합니다.



Experimentar la diversidad

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Jahresabschluss Volkswagen AG zum 31.12.2011

Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung

Anhang

Anteilsbesitz gem. §§ 285 und 313 HGB für die Volkswagen AG und den Volkswagen Konzern zum 31.12.2011

(Hinweis: Der Lagebericht der Volkswagen AG und des
Volkswagen Konzerns wurde in zusammengefasster
Form erstellt und findet sich im Geschäftsbericht
der Volkswagen Aktiengesellschaft)

Abschluss Volkswagen AG

Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2011

Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Aktiva			
Anlagevermögen	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		135	163
Sachanlagen		4.512	3.858
Finanzanlagen		47.897	38.056
		52.543	42.077
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	3.799	3.230
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	3	13.867	13.909
Wertpapiere	4	80	79
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	5	5.326	7.738
		23.071	24.956
Rechnungsabgrenzungsposten		52	67
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	10	–	122
Bilanzsumme		75.666	67.223
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	6	1.191	1.191
Stammaktien	755		
Vorzugsaktien	436		
Bedingtes Kapital	102		
Kapitalrücklage	7	9.413	9.410
Gewinnrücklagen	8	7.140	5.432
Bilanzgewinn		1.715	1.039
		19.459	17.072
Sonderposten mit Rücklageanteil	9	53	59
Rückstellungen	10	28.815	24.838
Verbindlichkeiten	11	27.330	25.251
Rechnungsabgrenzungsposten		9	3
Bilanzsumme		75.666	67.223

Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Mio. €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	12	67.178	57.243
Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		– 61.789	– 53.059
Bruttoergebnis vom Umsatz		5.389	4.184
Vertriebskosten		– 4.534	– 4.210
Allgemeine Verwaltungskosten		– 1.033	– 880
Sonstige betriebliche Erträge	13	4.139	3.478
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	– 3.057	– 2.435
Finanzergebnis	15	6.240	4.791
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		– 1	– 1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		7.143	4.928
Außerordentliches Ergebnis	16	– 1.095	– 1.789
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		– 2.630	– 1.589
Jahresüberschuss		3.418	1.550

Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG per 31.12.2011

Abschluss nach Handelsrecht

Der Abschluss der Volkswagen AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches – unter Beachtung der Regelungen des Aktiengesetzes – aufgestellt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist zur besseren internationalen Vergleichbarkeit nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Die Volkswagen AG ist ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen im Sinne von § 3 Nr. 38 EnWG und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Bereich des Elektrizitätssektors übt sowohl die Volkswagen AG als auch ein Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Elektrizitätsverteilung aus. Zur Vermeidung von Diskriminierung und Quersubventionierung sind für diese Funktionen nach § 6b Abs. 3 EnWG grundsätzlich getrennte Konten zu führen (Verpflichtung zur Entflechtung in der Rechnungslegung). Sowohl auf der Mittelspannungsebene (VW Kraftwerk GmbH, teils Volkswagen AG) als auch auf der Niederspannungsebene (Volkswagen AG) ist von Kundenanlagen gemäß § 3 Nr. 24 b oder Nr. 24 a EnWG auszugehen. Kundenanlagen zählen auch zu den Energieanlagen zur Abgabe von Energie im Sinne des § 3 Nr. 15 EnWG. In Abgrenzung ist weder ein öffentliches Verteilnetz (§ 3 Nr. 17 EnWG – Energieversorgungsnetze der allgemeinen Versorgung) noch ein geschlossenes Verteilnetz (§ 110 EnWG) als Ausnahme zur allgemeinen Versorgung gegeben. Beide Verteilnetze gelten als Energieversorgungsnetz im Sinne des § 3 Nr. 16 EnWG und werden negativ von der Kundenanlage abgegrenzt. Die Mittel- und Niederspannungsebenen dienen fast ausschließlich dem betriebsnotwendigen Transport und haben somit keine – auf den Strommarkt bezogenen – wettbewerblichen Auswirkungen.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes als Bestandteil des Anhangs ist zusätzlich beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de und auf www.volksagenag.com/ir unter der Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“ beziehungsweise unter dem Menüpunkt „Geschäftsberichte“ abrufbar.

Erklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß §161 AktG/§285 Nr. 16 HGB

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 18. November 2011 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben.

Die Erklärung ist dauerhaft unter www.volksagenag.com/ir, Rubrik Corporate Governance, Menüpunkt „Entsprechenserklärung“, zugänglich.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

Für rd. 3,8 Mrd. € wurden weitere Anteile an der MAN SE, München, erworben.

Am 10.11.2010 hatten die Gesellschafter der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, von ihrem Recht Gebrauch gemacht, das operative Vertriebsgeschäft der Gesellschaft für 3,3 Mrd. € an Volkswagen zu veräußern. Dementsprechend wurde die Gesellschaft von der VW Holding Österreich GmbH, Salzburg, einem Tochterunternehmen der Volkswagen AG, nach einer Kapitalzuführung durch die Volkswagen AG von 3,3 Mrd. €, im Geschäftsjahr 2011 erworben.

In Anteile an der SGL Carbon SE, Wiesbaden, wurden 0,2 Mrd. € investiert.

Darüber hinaus wurden Kapitalzuführungen bei der Audi AG, Ingolstadt, (1,0 Mrd. €) und der VW Financial Services AG, Braunschweig, (0,7 Mrd. €) vorgenommen. Dazu kamen kleinere Kapitalmaßnahmen bei verbundenen Unternehmen.

Unter den Wertpapieren des Anlagevermögens wurden weitere 0,9 Mrd. € angelegt.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir grundsätzlich beibehalten. Das Gliederungsschema der Gewinn- und Verlustrechnung haben wir unverändert um die Sonstigen Beteiligungserträge und -aufwendungen sowie um das Sonstige Finanzergebnis erweitert.

Immaterielle Vermögensgegenstände weisen wir zu Anschaffungskosten aus und schreiben sie planmäßig linear über grundsätzlich drei bis fünf Jahre ab. Geleistete Zuschüsse zu im Eigentum Dritter stehender Vermögensgegenstände werden als entgeltlich erworbene Nutzungsrechte aktiviert und über fünf Jahre planmäßig abgeschrieben. Nach Vollabschreibung werden die Vermögensgegenstände ausgebucht.

Die Sachanlagen bewerten wir zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vermindert um Abschreibungen. Erhaltene Investitionszuschüsse werden abgesetzt.

Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Verwaltungskostenanteile bleiben außer Ansatz.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zu Grunde:

> Gebäude:	25 – 50 Jahre
> Gebäude- und Grundstückseinrichtungen:	9 – 33 Jahre
> Technische Anlagen und Maschinen:	5 – 20 Jahre
> Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen):	3 – 25 Jahre

Für Zugänge bis zum 31.12.2009 werden im steuerrechtlich zulässigen Umfang grundsätzlich planmäßige Abschreibungen auf bewegliche Sachanlagen degressiv mit späterem planmäßigen Übergang auf die lineare Methode unter Berücksichtigung des Einsatzes im Mehrschichtbetrieb vorgenommen. Für das am 31.12.2009 vorhandene Sachanlagevermögen wird das Beibehaltungs- und Fortführungswahlrecht gemäß Artikel 67 Abs. 4 EGHGB ausgeübt. Ab dem 01.01.2010 angeschaffte oder hergestellte bewegliche Gegenstände des Sachanlagevermögens werden linear abgeschrieben.

Bei Zugängen beweglicher Vermögensgegenstände werden die Abschreibungen im Zugangs-jahr pro rata temporis verrechnet.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr der Anschaffung vollständig abgeschrieben und ausgebucht. Des Weiteren werden bestimmte Anlagegegenstände der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit Anschaffungskosten bis zu 1.500 €, deren betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer erreicht ist, im Einzelfall als Abgang behandelt.

Die Unterschiedsbeträge zwischen den handelsrechtlich gebotenen und den steuerrechtlich zulässigen niedrigeren Wertansätzen wurden in den Sonderposten mit Rücklageanteil auf der Passivseite der Bilanz eingestellt. Bestehende Sonderposten werden planmäßig erfolgswirksam abgewickelt, neue Sonderposten aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften werden nicht gebildet.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten oder mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Wertpapiere des Anlagevermögens stehen mit den Anschaffungskosten bzw. niedrigeren Zeitwerten zu Buche. Wertpapiere zur Deckung von Altersversorgungsverpflichtungen werden mit den entsprechenden Rückstellungen verrechnet.

Nicht- oder geringverzinsliche Ausleihungen bewerten wir zum jeweiligen Barwert; die übrigen Ausleihungen zum Nennwert.

Innerhalb der Vorräte werden die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Waren zu durchschnittlichen Anschaffungs- oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten bewertet.

Der Wertansatz der unfertigen Leistungen und Erzeugnisse sowie der fertigen Erzeugnisse enthält neben Fertigungsmaterial und Fertigungslohn auch die anteiligen Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen im erforderlichen Umfang. In geringem Umfang werden Gegenstände des Vorratsvermögens mit einem Festwert angesetzt.

Durch ausreichend bemessene Wertkorrekturen wird allen erkennbaren Lagerungs- und Bestandsrisiken Rechnung getragen.

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Ansprüche mit Fälligkeiten von mehr als einem Jahr haben wir unter Anwendung eines laufzeitadäquaten Zinssatzes mit dem Barwert zum Bilanzstichtag ausgewiesen.

Auf fremde Währungen lautende Forderungen werden bei ihrer erstmaligen Erfassung mit dem aktuellen Devisenkassamittelkurs umgerechnet. Forderungen mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr werden zum Bilanzstichtag mit dem Devisenkassamittelkurs umgerechnet. Bei längerfristigen Forderungen schlägt sich ein geringerer Kurs am Bilanzstichtag in einer niedrigeren Bewertung der Forderung aufwandswirksam nieder, während ein höherer Kurs (Bewertungsgewinn) unberücksichtigt bleibt. Bei kursgesicherten Forderungen wird von einer Stichtagskursbewertung abgesehen.

Erworbene Devisen- und Zinsoptionsrechte werden bis zur Fälligkeit mit ihren Anschaffungskosten beziehungsweise niedrigeren Zeitwerten angesetzt.

Der Ansatz der Wertpapiere des Umlaufvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert.

Erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird auf Basis einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung durch ausreichende Dotierung von Rückstellungen zum Erfüllungsbeitrag Rechnung getragen. Sie decken in diesem Rahmen alle erkennbaren Risiken aus zukünftigen Inanspruchnahmen ab.

Die Grundsätze zur Bewertung der Pensionsrückstellungen sind unter (10) Rückstellungen dargestellt.

Rückstellungen mit einer voraussichtlichen Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit einem laufzeitadäquaten Zinssatz abgezinst worden. Zur Darstellung der tatsächlichen wirtschaftlichen Belastung haben wir die Passivierung einer längerfristigen Rückstellung nach dem Nettoausweisprinzip vorgenommen. Die im Finanzergebnis darzustellenden Beträge (im Wesentlichen Aufzinsungen des Vortrages) sind im Sonstigen Finanzergebnis enthalten.

Die Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten Schadensverlaufs bei den ausgelieferten Fahrzeugen gebildet.

Zur Bewertung von Devisen- und Waretermingeschäften wird jeweils der vereinbarte Kurs mit dem Terminkurs gleicher Fälligkeit zum Bilanzstichtag verglichen. Ein sich daraus ergebender unrealisierter Verlust wird zurückgestellt. Eine positive Differenz (Bewertungsgewinn) wird nicht berücksichtigt. Eine Aufrechnung von Gewinnen und Verlusten erfolgt nicht. Das Bewertungsergebnis wird auf den Barwert abgezinst.

Finanzinstrumente, wie Devisentermin- und -optionsgeschäfte, werden soweit möglich und sinnvoll mit Vermögensgegenständen, Schulden, schwebenden Geschäften oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen zu einer Bewertungseinheit zusammengefasst. In dem Umfang und für den Zeitraum, in dem sich die gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströme ausgleichen, findet keine buchmäßige Erfassung der Bewertung statt.

Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Rückzahlungs- beziehungsweise Erfüllungsbetrag aus.

Verbindlichkeiten in fremder Währung werden bei ihrer Erfassung mit dem aktuellen Devisenkassamittelkurs umgerechnet. Kurzfristige Fremdwährungsverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden mit dem Devisenkassamittelkurs bewertet. Langfristige Fremdwährungsverbindlichkeiten werden aufwandswirksam höher angesetzt, wenn der

Kurs am Bilanzstichtag höher ist. Ein niedrigerer Kurs (Bewertungsgewinn) wird demgegenüber nicht berücksichtigt.

Der Ansatz der Eventualverbindlichkeiten entspricht dem Haftungsumfang.

In der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt die Zuordnung der Aufwendungen zu den Bereichen Herstellung, Vertrieb und Allgemeine Verwaltung nach den Regeln der Kostenstellenrechnung.

Die Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen enthalten sämtliche Aufwendungen aus dem Materialbeschaffungs- und Herstellungsbe- reich und für Handelswaren, die Kosten für Forschung und Entwicklung sowie Aufwendungen für Gewährleistungen und Produkthaftpflicht.

In den Vertriebskosten weisen wir Personal- und Sachkosten unserer Vertriebsstellen sowie Ver- sand-, Werbe-, Verkaufsförderungs-, Marktforschungs- und Kundendienstkosten aus.

Zu den Allgemeinen Verwaltungskosten gehören Personal- und Sachkosten der Verwal- tungsstellen.

Die Sonstigen Steuern werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den jeweiligen Tageskursen oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht. Drohende Kursverluste am Bilanzstichtag werden bei der Bewertung berücksichtigt. Beteiligungen setzen wir mit dem Kurs im Zugangszeitpunkt an.

Zur Absicherung von Zahlungsströmen – im Wesentlichen aus erwarteten zukünftigen Umsatzerlösen, Materialeinkäufen und Kreditgeschäften – gegen Währungs- und Zinsschwankungen setzt die Volkswagen AG derivative Finanzinstrumente, wie Devisentermin- und -optionsgeschäfte inklusive strukturierter Optionsgeschäfte, sowie Zinssicherungsgeschäfte, wie zum Beispiel Caps, ein. Sie werden soweit möglich und sinnvoll nach §254 HGB (Bewertungseinheit) bilanziert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze). Die Bewertung der übrigen Geschäfte wird nach dem Imparitätsprinzip vorgenommen. Durch kombinierte Zins-/Währungstauschvereinbarungen (Cross-Currency-Interest-Swaps) und Devisentermingeschäfte unterlegte Vermögensgegenstände oder Schulden werden bei ihrer erstmaligen Erfassung zu den vertraglich vereinbarten Kursen umgerechnet.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) ANLAGEVERMÖGEN

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Berichtsjahr ist auf den Seiten 10 bis 11 dargestellt. Der Buchwert des Anlagevermögens beläuft sich am Bilanzstichtag auf 52.543 Mio. €. Er enthält die Immateriellen Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Finanzanlagen.

Die Investitionen betragen:

Mio. €	2011	2010
Immaterielle Vermögensgegenstände	33	46
Sachanlagen	1.923	1.139
Finanzanlagen	10.093	10.907
Gesamt	12.049	12.091

Abschreibungen wurden vorgenommen auf:

Mio. €	2011	2010
Immaterielle Vermögensgegenstände	62	86
Sachanlagen	1.237	1.193
Finanzanlagen	1	0
Gesamt	1.300	1.280

Die Zugänge bei Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen betreffen im Wesentlichen den Erwerb von Anteilen an der MAN SE, München, und der SGL Carbon SE, Wiesbaden, sowie Kapitalzuführungen bei der VW Holding Österreich GmbH, Salzburg, der Audi AG, Ingolstadt, und der VW Financial Services AG, Braunschweig.

Die Umbuchungen betreffen hauptsächlich den Beteiligungsbuchwert an der MAN SE, München.

Die Volkswagen AG hat bei den Wertpapieren des Anlagevermögens im Jahr 2011 weitere 888 Mio. € angelegt. Von den Wertpapieren des Anlagevermögens sind Wertpapiergefonds mit Zeitwerten in Höhe von 2.897 Mio. € (inklusive Geldmarktfonds für das Zeit-Wertpapier in Höhe von 49 Mio. €) mit den entsprechenden Rückstellungen gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB verrechnet.

Zuschreibungen auf Finanzanlagen betreffen vor allem den Beteiligungsbuchwert an der VW Retail GmbH, Wolfsburg, der VW Group Sales India P.L., Mumbai, und der LLC Volkswagen Group Rus, Kaluga.

ANGABEN GEMÄß § 285 NR. 26 HGB

Wertpapier-Fonds (Werte zum 31.12.2011)

Mio. €	Buchwert (BW)	Marktwert (MW)	MW-BW	Ausschüttung 2011*	Tägliche Rückgabe möglich	Unterlassene Abschreibung
HI-TV Fonds	2.828	2.775	– 53	30	ja	ja
HI-TV-AR Fonds	423	414	– 10	15	ja	ja
HI-ZW Fonds	1.014	1.014	–	38	ja	nein
HI-PF Fonds	1.835	1.835	–	53	ja	nein

* für das Geschäftsjahr 2010.

Die Anlageziele der Fonds sind eine laufzeitadäquate Verzinsung bei entsprechender Risiko-streuung über folgende Wertpapierklassen:

Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, Geldvermögen und sonstige Vermögenswerte.

Die Ermittlung der Marktwerte erfolgt anhand von Börsenkursen.

Die Treasury Fonds (HI-TV, HI-TV-AR) werden bei der Volkswagen AG dem Anlagevermögen zugeordnet und gemäß HGB zu Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen sind in diesem Kontext gemäß § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB nur vorzunehmen, soweit Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung der Fondsanteile vorliegen. Eine Wertberichtigung des HI-TV und des HI-TV-AR Fonds auf den niedrigeren beizulegenden Zeitwert wurde in 2011 nicht vorgenommen, weil keine voraussichtlich dauernde Wertminderung gegeben war. Gründe hierfür waren, dass die Marktwerte beider Fonds im Jahresverlauf 2011 eine aufsteigende Tendenz aufwiesen und sich die negative Differenz zwischen Marktwert und Buchwert verbesserte.

Gemäß § 253 Abs. 1 HGB in Verbindung mit § 246 Abs. 2 HGB sind Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und der Erfüllung der Verbindlichkeiten aus Altersversorgungsverpflichtungen dienen, mit dem beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Der beizulegende Zeitwert dieser Vermögensgegenstände entspricht dem Marktpreis (§ 255 Abs. 4 HGB). Nach Bewertung dieser Vermögensgegenstände zum Zeitwert sieht das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) eine Saldierung mit den dazugehörigen Verpflichtungen vor (§ 246 Abs. 2 HGB). Die Saldierung wurde mit den dazugehörigen Verpflichtungen vorgenommen.

Aufgrund der Zeitwertbewertung des Zeit-Wert- und Pensionsfonds werden Wertentwicklungen sofort ergebniswirksam erfasst. Somit entfällt die Untersuchung eines möglicherweise vorhandenen Abschreibungsbedarfs aufgrund dauernder Wertminderung.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	BRUTTOBUCHWERTE				Anschaffungs-/ Herstellungs- kosten 31.12.2011
	Anschaffungs-/ Herstellungs- kosten 01.01.2011	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizizenzen an solchen Rechten und Werten	415	31	1	120	327
Geleistete Anzahlungen	–	2	1	–	3
	415	33	1	120	329
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	4.633	39	41	4	4.709
Technische Anlagen und Maschinen	10.143	417	91	496	10.156
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.987	754	70	159	14.653
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	284	713	– 204	2	791
	29.048	1.923	– 1	661	30.309
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	28.613	8.822	3.210	13	40.633
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	499	77	–	79	497
Beteiligungen	5.141	306	– 3.210	0	2.237
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	–	–	0	1
Wertpapiere des Anlagevermögens	4.196	888	–	357	4.727
Sonstige Ausleihungen	77	–	–	1	76
	38.528	10.093	–	449	48.171
Gesamt Anlagevermögen	67.990	12.049	–	1.230	78.809

WERTBERICHTIGUNGEN

Kumulierte Abschreibungen 01.01.2011	Abschreibungen laufendes Jahr	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen 31.12.2011	Buchwerte 31.12.2011	Buchwerte 31.12.2010
252	62	120	–	–	195	132	163
–	–	–	–	–	–	3	–
252	62	120	–	–	195	135	163
3.683	95	3	0	–	3.775	934	950
9.105	423	471	0	–	9.056	1.100	1.039
12.402	720	155	0	–	12.966	1.687	1.586
–	–	–	–	–	–	791	284
25.189	1.237	630	–	–	25.797	4.512	3.858
383	–	–	–	197	185	40.447	28.231
0	–	0	–	0	0	497	499
57	–	0	–	–	57	2.180	5.084
1	0	0	–	–	1	0	0
30	1	–	–	–	31	4.696	4.166
0	–	0	–	0	0	76	77
471	1	0	–	198	274	47.897	38.056
25.913	1.300	749	–	198	26.266	52.543	42.077

(2) VORRÄTE

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	713	600
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	966	672
Fertige Erzeugnisse, Waren	2.090	1.911
Geleistete Anzahlungen	29	47
	3.799	3.230

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.392	1.395
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	– 1	– 1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.828	10.172
davon aus Lieferungen und Leistungen	– 2.467	– 2.169
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	– 1.647	– 2.070
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	335	338
davon aus Lieferungen und Leistungen	– 318	– 315
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(–)	(–)
Sonstige Vermögensgegenstände	1.312	2.004
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	– 83	– 104
	13.867	13.909

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen neben den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hauptsächlich aus Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen inklusive weiterberechneter Ertragsteuern sowie aus Darlehen mit kurz- und mittelfrisigen Laufzeiten.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen noch nicht fällige Steuer- und Kostenerstattungen (667 Mio. € beziehungsweise 154 Mio. €), Forderungen aus dem Gebrauchtwagenverkauf im Auftrag für Tochtergesellschaften (211 Mio. €), geleistete Anzahlungen (166 Mio. €) und Rechte aus abgeschlossenen Devisenoptionsgeschäften (24 Mio. €).

(4) WERTPAPIERE

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Sonstige Wertpapiere	80	79
	80	79

(5) KASSENBESTAND, GUTHABEN BEI KREDITINSTITUTEN

Von den Guthaben bei Kreditinstituten betreffen 888 Mio. € Guthaben bei einem verbundenen Unternehmen. Davon sind 69 Mio. € Anlagen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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.

Aufgrund der im Geschäftsjahr vollzogenen Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus der achten Tranche des Aktienoptionsplanes hat sich das Gezeichnete Kapital insgesamt um 0,1 Mio. € erhöht. Nach der Kapitalerhöhung beträgt das Gezeichnete Kapital 1.191 Mio. €.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 295.089.817 nennwertlosen Stammaktien und 170.142.778 Vorzugsaktien.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 besteht bis zum 2. Mai 2016 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 Vorjahr 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.

AKTIENOPTIONSPLAN

Der Vorstand hatte mit Zustimmung des Aufsichtsrats von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 16. April 2002 zur Auflegung eines Aktienoptionsplanes Gebrauch gemacht.

Der Aktienoptionsplan hat den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht eingeräumt, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung hat das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien verbrieft.

Die Bilanzierung der Aktienoptionen ist erst zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts erfolgt. Der dann zufließende Wandelpreis für die neuen Anteile wurde dem Gezeichneten Kapital beziehungsweise der Kapitalrücklage zugeführt.

Nach dem Auslaufen der ersten sieben Tranchen ergeben sich die Wandelpreise und Wandelzeiträume der achten Tranche aus der folgenden Tabelle. Die Angaben sind als Daten des Berichtsjahres verzeichnet, obwohl auch diese Tranche inzwischen ausgelaufen ist.

€	8. Tranche
Basiswandelpreis	58,18
Wandelpreis	64,00
ab 8. Juli 2008	64,00
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2008	66,91
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2009	69,82
mit Abschluss der Kapitalerhöhung zum 14. April 2010	69,15*
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2010	72,06*
Beginn der Wandelfrist	08.07.2008
Ende der Wandelfrist	30.06.2011

* Die Wandelpreise wurden ab 14.04.2010 aufgrund der durchgeführten Kapitalerhöhung angepasst.

Nach Ende der Wandelfrist am 30.06.2011 war zum 31.12.2011 kein Bestand an ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen mehr vorhanden. Die Verbindlichkeiten aus Wandelschuldverschreibungen werden unter den Sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Im Geschäftsjahr sind fünf Wandelschuldverschreibungen im Wert von 12,80 € von zwischenzeitlich ausgeschiedenen Mitarbeitern zurückgegeben worden. Aus der achten Tranche sind 4.425 Wandelrechte im Nominal-

wert von 11.328,00 € ausgeübt worden. Damit wurden 44.250 Aktien im Nennwert von 113.280,00 € ausgegeben.

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen (achte Tranche) ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Nominalwert der Wandelschuld- verschreibung	Anzahl der Wandelrechte	Anzahl der wandel- baren Stammaktien
	€	Stück	Stück
Stand am 01.01.2011	11.340,80	4.430	44.300
ausgeübt	11.328,00	4.425	44.250
zurückgegeben	12,80	5	50
Stand am 31.12.2011	0,00	0	0

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
	9.413	9.410

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 9.087 Mio. € aus den Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der in 2006 durchgeföhrten Kapitalherabsetzung zusammen. Aus dem Aufgeld aus der Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus dem Aktienoptionsplan erhöhte sich die Kapitalrücklage im Geschäftsjahr um 3 Mio. €. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Gesetzliche Rücklage	31	31
Andere Gewinnrücklagen	7.109	5.401
7.140	5.432	

Aus dem Jahresergebnis wurden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 1.708 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Steuerrechtliche Rücklagen	–	0
Steuerrechtliche Abschreibungen	53	58
53	59	

Als steuerrechtliche Abschreibungen werden bei der Volkswagen AG Wertberichtigungen gemäß § 3 Abs. 2 ZonenrandförderungsGesetz, § 6b EStG/R 6.6 EStR, § 7d EStG und § 82d EStDV ausgewiesen.

In geringem Umfang bestehende steuerrechtliche Rücklagen gemäß § 6b EStG sind in 2011 aufgelöst worden.

(10) RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.356	10.254
Steuerrückstellungen	6.020	4.970
Sonstige Rückstellungen	11.439	9.615
	28.815	24.838
davon: kurzfristig (bis 1 Jahr)	9.169	7.251
mittelfristig	9.988	7.249
langfristig (über 5 Jahre)	9.658	10.338
	28.815	24.838

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Bei der Volkswagen AG basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen, wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt gemäß § 253 HGB.

Für die versicherungsmathematische Bewertung im Handelsrecht wird bei der Volkswagen AG das schon nach IFRS vorgeschriebene Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen (Projected Unit Credit Method i.S.d. IAS 19) verwendet. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet.

Neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften werden auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten, sowie weitere relevante Größen berücksichtigt.

Als Rechnungszinssatz wird der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte Abzinsungssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB des Monats Dezember 2011 bei einer Restlaufzeit von 15 Jahren in Höhe von 5,14 % zu Grunde gelegt.

Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen in 2011 zu Grunde gelegten Annahmen sind:

	31.12.2011	31.12.2010
Rechnungszins	5,14 %	5,15 %
Gehaltstrend	2,8 %	2,7 %
Rententrend	1,5 %	1,5 %
Vermögenserträge	3,75 %	4,25 %
Fluktuation	0,75 %	0,75 %
Rechnungsgrundlagen	Richttafeln 2005 G RV-Altersgrenzen-anpassungsgesetz 2007	Richttafeln 2005 G RV-Altersgrenzen-anpassungsgesetz 2007
Altersgrenzen		

Pensionsverpflichtungen, die nicht über einen Fonds finanziert sind, werden in der Bilanz wie folgt erfasst:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Erfüllungsbetrag der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	11.356	11.226
Noch nicht zugeführte Beträge aus der BilMoG-Umstellung gem Art. 67Abs. 1 EGHGB	–	973
Pensionsrückstellung – nicht über einen Fonds finanziert	11.356	10.254

Wertpapiergebundene Altersversorgungszusage

Die betriebliche Altersversorgung bei der Volkswagen AG beruht seit 1996 in Deutschland auf einer Rentenbausteinzung. Seit dem 1. Januar 2001 ist dieses Modell zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt worden. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhändisch 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 vollständig ab. Da die treuhändisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von § 246 Abs. 2 HGB als Deckungsvermögen erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Pensionsverpflichtungen erfolgt. Das Deckungsvermögen ist gemäß § 253 Abs. 1 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Da die korrespondierende Versorgungsverpflichtung die zugesagte Mindestleistung übersteigt und sich ihre Höhe ausschließlich nach dem beizulegenden Zeitwert des Vermögens bestimmt, wird diese ebenfalls mit dem beizulegenden Zeitwert des Fonds angesetzt.

Deckungsvermögen (Pensionsfonds) in 2011:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Zeitwert des Pensionsfonds	1.835	1.725
Anschaffungskosten des Pensionsfonds	1.781	1.547

Der beizulegende Zeitwert der verrechneten Vermögensgegenstände wurde anhand von Marktpreisen auf einem aktiven Markt bestimmt.

Pensionsverpflichtungen im Pensionsfondsmodell werden in der Bilanz wie folgt erfasst:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen im Pensionsfondsmodell = Zeitwert des Pensionsfonds	1.835	1.725
Noch nicht zugeführte Beträge aus der BilMoG-Umstellung gem. Art. 67 Abs. 1 EGHGB	–	122
Pensionsrückstellung – fondsfinanziert	1.835	1.603
Saldierung mit Zeitwert des Pensionsfonds (gem. § 246 Abs. 2 HGB)	1.835	1.725
Aktiver Betrag aus Vermögensverrechnung	–	122

Folgende Beträge wurden 2011 in der Gewinn- und Verlustrechnung unter folgenden Posten verrechnet:

Mio. €	Verrechnete Aufwendungen und Erträge der über den Pensionsfonds finanzierten Verpflichtungen inkl. des Fondsvermögens
Finanzergebnis	
Erträge	
- Ausschüttungen aus dem Fonds	53
- Verpflichtungsanpassung aus Wertentwicklung	124
Aufwendungen	
- Verpflichtungsanpassung aus Fonds-Ausschüttungen	53
- Wertentwicklung des Fonds	124

Die Personalaufwendungen sind als Kosten aus Altersversorgung in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Zinsaufwendungen der Verpflichtung und die Erträge aus Zeitwertänderungen des Pensionsfondsvermögens werden in den Finanzierungsaufwendungen verrechnet ausgewiesen.

Da sich die Pensionsrückstellung aufgrund der Erstbewertung des BilMoG erhöht, besteht nach § 67 Abs. 1 EGHGB die Möglichkeit, den Übergangsbetrag spätestens bis zum 31. Dezember 2024 in jedem Geschäftsjahr zu mindestens einem Fünfzehntel anzusammeln. Bis zum Bilanzstichtag wurden die im Vorjahr noch nicht erfassten Beträge aus der BilMoG-Umstellung vollständig der Rückstellung zugeführt und im außerordentlichen Ergebnis erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Die Sonstigen Rückstellungen bestehen unter anderem für Gewährleistungen (3,2 Mrd. €), Personalkosten (2,3 Mrd. € im Wesentlichen für Dienstjubiläen, Altersteilzeit und andere Kosten der Belegschaft) und sonstige Vertriebsaufwendungen (2,2 Mrd. €).

Die Volkswagen AG gibt seit dem 01.01.1998 das Zeit-Wertpapier als Vorsorgekonzept zur Lebensarbeitszeitplanung aus. Zu diesem Zweck wurde ein anerkannter Spezialfonds aufgelegt; außerdem wird in einen Geldmarktfonds investiert.

Das Deckungsvermögen ist gemäß § 253 Abs. 1 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Der beizulegende Zeitwert der verrechneten Vermögensgegenstände der Zeit-Wertfonds wurde anhand von Marktpreisen (Börsenkurse) auf dem aktiven Markt bestimmt.

Deckungsvermögen (Zeit-Wertfonds) in 2011:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Zeitwert der Zeit-Wertfonds	1.062	1.020
Anschaffungskosten der Zeit-Wertfonds	1.166	1.069
Saldierung mit Zeitwert (gem. § 246 Abs. 2 HGB)	1.062	1.020
Erfüllungsbetrag der verrechneten Schuld	1.063	1.020

Folgende Beträge wurden 2011 in der Gewinn- und Verlustrechnung unter folgenden Posten verrechnet:

Mio. €	Verrechnete Aufwendungen und Erträge der über den Zeit-Wertpapier-Fonds finanzierten Verpflichtungen inkl. des Fondsvermögens
Finanzergebnis	
Erträge	
- Ausschüttungen aus dem Fonds	38
- Verpflichtungsanpassung aus Wertentwicklung	54
Aufwendungen	
- Verpflichtungsanpassung aus Fonds-Ausschüttungen	38
- Wertentwicklung des Fonds	54

Auf-/Abzinsungen

Auf die Rückstellungen zum 31.12.2009 hätte beim Übergang auf das neue HGB eine zusätzliche Abzinsung von 211 Mio. € berücksichtigt werden müssen. Die Volkswagen AG hat von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, den höheren Rückstellungsstand fortzuführen. Zum 31.12.2011 lag der nicht buchmäßig erfasste Abzinsungsbetrag auf diesen Altbestand noch bei 61 Mio. €.

Im Geschäftsjahr 2011 sind insgesamt 87 Mio. € Abzinsungen auf Rückstellungen (ohne Pensionsrückstellungen) im Abschluss enthalten.

(11) VERBINDLICHKEITEN

Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Summe 31.12.2011	Summe 31.12.2010	Restlaufzeit bis 1 Jahr
Art der Verbindlichkeit				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	33	433	443	43
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	56	56	68	68
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.171	2.171	1.854	1.854
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	14.574	23.591	21.898	14.870
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	138	138	151	151
Sonstige Verbindlichkeiten	583	941	837	516
davon: aus Steuern	- 89	- 89	- 88	- 88
im Rahmen der sozialen Sicherheit	- 10	- 10	- 7	- 7
	17.554	27.330	25.251	17.502

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, stammen mit 1.579 Mio. € (Vorjahr: 1.422 Mio. €) beziehungsweise 28 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €) aus Lieferungen und Leistungen. Von den Verbindlichkeiten sind 20.823 Mio. € (Vorjahr: 19.778 Mio. €) verzinslich. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind 493 Mio. € (Vorjahr: 1.482 Mio. €) mit mehr als fünf Jahren Restlaufzeit enthalten. Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten in Höhe von 21 Mio. € (Vorjahr: 42 Mio. €) Verbindlichkeiten mit mehr als fünf Jahren Restlaufzeit.

Für die ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte. Von den Sonstigen Verbindlichkeiten sind 511 Mio. € durch Grundpfandrechte gesichert.

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren beträgt 514 Mio. €.

Haftungsverhältnisse

Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	54	34
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	21.736	23.841
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	– 5.521	– 6.164
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	2.237	2.197
Gesamt	24.027	26.072

Der wesentliche Inhalt der Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen entfällt auf Garantien gegenüber Gläubigern von Tochtergesellschaften aus von diesen begebenen Anleihen und in diesem Zusammenhang abgeschlossenen Swap-Transaktionen.

Risikoeinschätzung der Inanspruchnahme von Haftungsverhältnissen

Die Volkswagen AG gibt Garantien für von den Finanzierungsgesellschaften begebene Kapitalmarktemissionen, für Förderkredite supranationaler Finanzierungsinstitute sowie in Einzelfällen für Kredite an neu gegründete Tochtergesellschaften. Die Volkswagen AG führt ihre Tochtergesellschaften in einer Weise, dass diese ihren finanziellen Verpflichtungen jederzeit nachkommen können. Dazu finden neben einer monatlichen Liquiditätsberichterstattung an die Volkswagen AG regelmäßige Financial Reviews statt, in der Abweichungen der Ist- von der Planliquidität analysiert und erforderliche Korrekturmaßnahmen ergriffen werden. Basierend auf diesen Informationen wird ein Risiko einer Inanspruchnahme aus den gegebenen Garantien nicht gesehen.

Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte (§ 285 Nr. 3 HGB)

Die Volkswagen AG finanziert den überwiegenden Teil ihrer Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber ausländischen verbundenen Unternehmen sowie einigen ausgewählten konzernfremden Importeuren auf der Grundlage eines echten Factorings über ihre Tochtergesellschaft Volkswagen Group Services S. A., Brüssel bzw. die Volkswagen Finance Belgium S. A., Brüssel. Ausgewählte Forderungen gegen Partner unserer inländischen Vertriebsorganisation werden auf der Grundlage eines echten Factorings über die Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig, finanziert. Das Volumen belief sich im Geschäftsjahr auf 36 Mrd. €. In dieser Höhe sind der Gesellschaft liquide Mittel zugeflossen. Besondere neue Risiken entstehen aus diesen Geschäften nicht.

In geringem Umfang verkauft die Volkswagen AG Fahrzeuge, im Wesentlichen an Autovermietungsgesellschaften, mit der Verpflichtung, sie nach einer festgelegten Zeit zurück zu kaufen. Zum 31.12.2011 betraf das ca. 20.000 Fahrzeuge im Wert von ca. 0,3 Mrd. €. Ein Risiko besteht bei der Vermarktung der zurück gekauften Fahrzeuge hinsichtlich des dann aktuellen Marktwertes.

In den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind branchenüblich langfristige Miet- und Leasingverträge für Lager-, Logistik- und Büroflächen sowie Teststrecken enthalten. Besondere neue Risiken entstehen durch diese Geschäfte nicht.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus zugesagten Darlehen an Tochtergesellschaften bestehen längstens bis zum Jahr 2016 finanzielle Verpflichtungen von rd. 7,6 Mrd. €.

Die aus Miet- und Leasingverträgen resultierenden finanziellen Verpflichtungen belaufen sich insgesamt auf 776 Mio. € (Vorjahr: 648 Mio. €). Davon sind 215 Mio. € in 2012 fällig. Auf Verträge mit einer Laufzeit von bis zu fünf Jahren entfallen – bei Ausgaben in 2012 von 164 Mio. € (davon 102 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen) – voraussichtlich insgesamt 237 Mio. € (davon 139 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen). Für Verträge mit Laufzeiten von bis zu 30 Jahren betragen die finanziellen Verpflichtungen über die gesamte verbleibende Vertragsdauer rund 539 Mio. €, davon 68 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen (51 Mio. € werden in 2012 anfallen, davon 4 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen). Die finanziellen Verpflichtungen aus jährlich kündbaren Betriebsführungsverträgen betragen 77 Mio. € pro Jahr, davon 20 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen.

Von den Grundstücken sind rund 51 ha (Bilanzwert 7 Mio. €) mit Erbbaurechten belastet.

Dem neuen Co-Investor an LeasePlan wurde bis zum 12.01.2012 die Option eingeräumt, die Anteile an die Volkswagen AG zum ursprünglichen Verkaufspreis zurück zu geben. Am 20.12.2011 wurde die Option bis zum 02.01.2014 verlängert. Der Nominalwert der Option beläuft sich auf 1.460 Mio. €. Der Wert der Option beträgt zum 31.12.2011 – 263 Mio. €.

Im Zuge der Gründung der LLC VW Rus wurde einem Co-Investor eine Put-Option gewährt, die ihm das Recht einräumt, nach Ablauf von 6 Jahren seinen Anteil an der Gesellschaft (jetzt: LLC VW Group Rus) zu seinen Anschaffungskosten zuzüglich einer angemessenen Verzinsung zurück zu geben. Die Option hat zum 31.12.2011 einen Marktwert von 0 Mio. €.

Im Zuge der Veräußerung der gedas-Gruppe wurden Umsatzgarantien bis zum Jahr 2013 in Höhe von noch insgesamt 0,3 Mrd. € gegeben. Dieser noch offene Umsatz wird voraussichtlich in 2012 erreicht werden.

Porsche und Volkswagen hatten als gemeinsame Zielsetzung die Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE mit der Volkswagen AG im Laufe des Jahres 2011, sofern dann die rechtlichen Voraussetzungen dafür gegeben worden wären. Am 8. September 2011 ist der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft nach Gesprächen mit der Porsche Automobil Holding SE zu der Überzeugung gelangt, dass ein Beschluss über die Verschmelzung mit der Porsche Automobil Holding SE nicht wie in der Grundlagenvereinbarung vorgesehen bis 31. Dezember 2011 gefasst werden kann.

Die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE haben für den Fall, dass es nicht zu der nach der Grundlagenvereinbarung angestrebten Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE auf die Volkswagen AG kommt, gegenseitig ausübbare Call- und Put-Optionen hinsichtlich der verbleibenden 50,1% der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH vereinbart. Die Put-Option ist vom 15. November 2012 bis einschließlich 14. Januar 2013 sowie nochmals vom 1. Dezember 2014 bis einschließlich 31. Januar 2015 ausübbar; die Call-Option kann vom 1. März 2013 bis einschließlich 30. April 2013 sowie nochmals vom 1. August 2014 bis einschließlich 30. September 2014 gezogen werden. Sowohl Put- als auch Call-Option stehen unter dem Vorbehalt, dass die für die Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE auf die Volkswagen AG notwendigen Hauptversammlungsbeschlüsse bis zu dem in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Termin Ende 2011 nicht gefasst werden. Diese Voraussetzung ist zum Bilanzstichtag eingetreten. Daneben wird der Vorstand der Volkswagen AG analysieren, ob weitere Handlungsmöglichkeiten bestehen, um das Ziel des integrierten Automobilkonzerns mit Porsche zu erreichen.

Der Nominalwert der Optionen beträgt jeweils 3.883 Mio. €.

Der mit einem finanzmathematischen Modell ermittelte Zeitwert beläuft sich auf – 87 Mio. € (Vorjahr: – 233 Mio. €) bzw. 8.409 Mio. € (Vorjahr: 2.001 Mio. €). Die Wertänderung der Optionen resultiert aus der Aktualisierung der zugrundeliegenden finanzmathematischen Annahmen.

Die Optionen beziehen sich auf denselben Vermögenswert (die Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH). In ihrer Kombination regeln sie den Erwerb der 50,1 % Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH insofern als sie für den Fall, dass es nicht zur Verschmelzung

der Volkswagen AG mit der Porsche Automobil Holding SE kommt, den Kaufpreis für beide Vertragsparteien bei allen Wertänderungen der Anteile an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG verbindlich festschreiben. Sie sind wirtschaftlich somit als eine Einheit zu betrachten. Für die Folgebewertung sind deshalb die Wertänderungen der Optionen insgesamt zu betrachten. Saldiert beträgt der Zeitwert 8.322 Mio. € (Vorjahr: 1.768 Mio. €). Ein Ansatz dieser positiven Wertänderung kommt nach dem Imperatitsprinzip nicht in Betracht. Die bei der erstmaligen Erfassung angesetzten Zeitwerte von –65 Mio. € bzw. 48 Mio. € werden deshalb unverändert fortgeführt. Der Zeitwert der Optionen wird unter den Forderungen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen.

Gemäß § 5 Abs. 10 des Statuts für den Einlagensicherungsfonds hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, den Bundesverband deutscher Banken e.V., Köln, von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines in Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die Volkswagen AG haftet aus ihren Beteiligungen an Personenhandelsgesellschaften.

Das Obligo für Investitionsvorhaben hält sich im üblichen Rahmen.

Derivative Finanzinstrumente – nicht in Bewertungseinheiten (§ 254 HGB) enthalten

Mio. €	NOMINALVOLUMEN		ZEITWERTE		
	Art und Umfang	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Zinsswaps		–	–	–	–
negative Zeitwerte				–	–
Zins-/Währungsswaps		–	–		
negative Zeitwerte				–	–
Devisenterminkontrakte		4.372	2.069	168	20
davon: Devisenkäufe		3.919	1.899		
davon: positive Zeitwerte				181	49
negative Zeitwerte				– 4	– 22
davon: Devisenverkäufe		452	170		
davon: positive Zeitwerte				0	0
negative Zeitwerte				– 8	– 7
Devisenoptionskontrakte		802	2.007		
positive Zeitwerte				27	48
Wareterminkontrakte		3.626	1.793		
davon: positive Zeitwerte				145	479
negative Zeitwerte				– 267	– 1

BEWERTUNGSMETHODEN

Die Zeitwerte der Derivate entsprechen im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und durch Bestätigung der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft. Die Ermittlung erfolgte auf Basis folgender Zinsstrukturen:

in %	EUR	USD	GBP	JPY	RUB	CHF	SEK	CZK	MXN
Zins für sechs Monate									
Monate	1.617	0.809	1.376	0.336	7.330	0.094	2.730	1.450	4.560
Zins für ein Jahr									
Jahr	1.947	1.128	1.871	0.554	7.350	0.325	2.900	1.730	4.630
Zins für fünf Jahre									
Jahre	1.738	1.256	1.562	0.473	7.570	0.568	1.955	1.640	5.490
Zins für zehn Jahre									
Jahre	2.393	2.040	2.294	0.982	7.770	1.218	2.290	2.150	6.510

Bilanzposten und Buchwerte

Von den derivativen, nicht in Bewertungseinheiten enthaltenen Finanzinstrumenten sind in den folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio. €	Art	Bilanzposition	BUCHWERT	
			31.12.2011	31.12.2010
Optionsprämien	Sonstige Vermögensgegenstände		24	48
Drohende Verluste aus schwedenden Devisentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen		13	29
Drohende Verluste aus schwedenden Warentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen		267	1

Bewertungseinheiten (§254 HGB)

Die Erläuterung der abgesicherten Risiken, der Sicherungsstrategie und der mit hoher Wahrscheinlichkeit erwarteten Transaktionen sind im Lagebericht enthalten.

Als Sicherungsinstrument kamen Devisentermingeschäfte, Devisentermingeschäfte aus strukturierten Devisenoptionen und kombinierte Zins-/Währungsswaps zum Einsatz.

Gegen Wechselkursrisiken abgesichert und in Bewertungseinheiten einbezogen wurden:

Mio. €	Abgesicherte Risiken	Sicherungsinstrument	31.12.2011		
			abgesichertes Volumen	Positiver Zeitwert	Negativer Zeitwert
Wechselkursrisiko Vermögensgegenstände	Zins-/Währungsswap	123	1	- 7	-
	Devisentermingeschäfte	-	-	-	-
Wechselkursrisiko Schulden	Devisentermingeschäfte	14	0	-	-
Wechselkursrisiko schwedender Geschäfte	Devisentermingeschäfte	892	40	0	-
Wechselkursrisiko erwarteter Transaktionen	Devisentermingeschäfte	56.904	271	- 1.922	-

Die erwarteten Transaktionen beinhalten hauptsächlich in den nächsten 5 Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit zufließende Umsatzerlöse sowie Rohstoffeinkäufe in Fremdwährung. Einzelne geplante Einkäufe in geringem Umfang betreffen darüber hinaus gehende Zeiträume.

Die Wertermittlung zum Nachweis der Effektivität wird anhand von Discounted-Cash-Flows bzw. der Dollar-Offset-Methode vorgenommen.

Die Bilanzierung erfolgt nach der sogenannten „Einfrierungsmethode“.

Devisenkurs- und Rohstoffpreissicherung für Tochtergesellschaften

In den erwarteten Transaktionen und den geplanten Materialeinkäufen sind auch Werte von vollkonsolidierten Tochtergesellschaften enthalten. Entsprechend sind sie in das abgeschlossene Nominalvolumen der Devisenkurs- und Rohstoffpreissicherungsgeschäfte einbezogen worden.

Diese werden bei Fälligkeit der Geschäfte an dem Ergebnis beteiligt.

Wirtschaftlich entfallen von den derivativen Finanzinstrumenten auf vollkonsolidierte Tochtergesellschaften:

Derivative Finanzinstrumente – nicht in Bewertungseinheiten (§ 254 HGB) enthalten

Mio. €	NOMINALVOLUMEN		ZEITWERTE	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Art und Umfang				
Devisenterminkontrakte	1.638	850	72	11
davon: Devisenkäufe	1.580	832		
davon: positive Zeitwerte			76	20
negative Zeitwerte			- 2	- 9
davon: Devisenverkäufe	58	19		
davon: positive Zeitwerte			-	0
negative Zeitwerte			- 2	-
Devisenoptionskontrakte	464	1.016		
positive Zeitwerte			18	24
Warenterminkontrakte	1.545	828		
davon: positive Zeitwerte			58	208
negative Zeitwerte			- 118	- 1

Bilanzposten und Buchwerte

Von den derivativen, nicht in Bewertungseinheiten enthaltenen Finanzinstrumenten sind in den folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio. €	Bilanzposition	BUCHWERT	
		31.12.2011	31.12.2010
Art			
Optionsprämien	Sonstige Vermögensgegenstände	14	24
Drohende Verluste aus schwedenden Devisentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	4	9
Drohende Verluste aus schwedenden Warentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	118	1

Gegen Wechselkursrisiken abgesichert und in Bewertungseinheiten einbezogen wurden:

Mio. €	Sicherungsinstrument	31.12.2011		
		abgesichertes Volumen	Positiver Zeitwert	Negativer Zeitwert
Abgesicherte Risiken				
Wechselkursrisiko erwarteter Transaktionen	Devisentermingeschäfte	28.543	129	- 923

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

Mio. €	2011	%	2010	%
nach Regionen				
Inland	24.936	37,1	21.515	37,6
Europa/ohne Inland	28.822	42,9	24.158	42,2
Nordamerika	3.769	5,6	3.854	6,7
Südamerika	954	1,4	799	1,4
Afrika	1.305	1,9	1.223	2,1
Asien-Pazifik	7.392	11,0	5.695	9,9
Gesamt	67.178	100,0	57.243	100,0
nach Segmenten				
Fahrzeuggeschäft	47.036	70,0	38.688	67,6
Originalteile	4.889	7,3	4.504	7,9
Sonstige Verkäufe	15.252	22,7	14.052	24,5
Gesamt	67.178	100,0	57.243	100,0

Bei den Sonstigen Verkäufen handelt es sich im Wesentlichen um Verbundlieferungen an unsere Tochtergesellschaften und um Aggregate- und Teileverkäufe an Dritte.

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Mio. €	2011	2010
Sonstige betriebliche Erträge	4.139	3.478
davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	– 6	– 6

Die Sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus der Währungsumrechnung im Rahmen unseres Liefer- und Leistungsverkehrs (1,4 Mrd. €), Weiterberechnungen (1,3 Mrd. €) und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (1,0 Mrd. €).

(14) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2011	2010
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.057	2.435

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten hauptsächlich Kosten aus der Währungsumrechnung und Rohstoffpreissicherung im Rahmen des Liefer- und Leistungsverkehrs (1,4 Mrd. €), der imparitätischen Bewertung unserer nicht in einer Bewertungseinheit enthaltenen Devisenkurs- und Rohstoffpreissicherungsgeschäfte (0,4 Mrd. €) nach Verrechnung mit den im Vorjahr gebildeten Rückstellungen sowie Aufwendungen für Tochterunternehmen, die an diese Gesellschaften weiterberechnet werden (1,0 Mrd. €).

(15) FINANZERGEBNIS

Mio. €	2011	2010
Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungen	7.347	6.040
Erträge und Aufwendungen aus Zinsen	- 459	- 566
Sonstiges Finanzergebnis	- 648	- 682
	6.240	4.791

ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN AUS BETEILIGUNGEN

Mio. €	2011	2010
Erträge aus Beteiligungen	1.574	1.441
davon aus verbundenen Unternehmen	- 703	- 998
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6.144	4.929
Sonstige Beteiligererträge	216	173
Sonstige Beteiligungsaufwendungen	586	453
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	2	52
	7.347	6.040

Die Erträge aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Erträge von unseren chinesischen Joint Ventures, Scania AB, VW Logistics GmbH & Co. OHG, der Porsche Zwischenholding GmbH und der MAN SE. In den Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen (vor allem von der AUDI AG, Financial Services AG, der VW Sachsen GmbH, AutoVision GmbH und der VW Kraftwerk GmbH) sind auch weiterberechnete ergebnisabhängige Steuern erfasst.

Die Sonstigen Beteiligererträge betreffen hauptsächlich Erträge aus der Zuschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der VW Retail GmbH, der VW Group Sales India P. L. und der LLC Volkswagen Group Rus sowie nachträgliche Verkaufserlöse und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Unter den Sonstigen Beteiligungsaufwendungen wurden hauptsächlich Aufwendungen aus der Weitergabe von Beteiligererträgen an ein verbundenes Unternehmen, ein Forderungsverzicht zugunsten eines verbundenen Unternehmens sowie die Aufwendungen aus der Bewertung der LeasePlan betreffenden Option erfasst.

Erträge und Aufwendungen aus Zinsen

Mio. €	2011	2010
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	115	57
davon aus verbundenen Unternehmen	- 29	- 23
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	301	205
davon aus verbundenen Unternehmen	- 154	- 117
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	876	828
davon an verbundene Unternehmen	- 684	- 645
	- 459	- 566

In den Erträgen und Aufwendungen aus Zinsen sind Aufwendungen aus dem Factoringgeschäft (Finanzierung von unverzinslichen Lieferforderungen) vornehmlich mit unserer Konzerngesellschaft Volkswagen Group Services S. A. enthalten.

Sonstiges Finanzergebnis

Mio. €	2011	2010
Verluste aus Wertpapierverkäufen	– 12	–
Zinsanteil Pensionsaufwendungen	– 579	– 710
Aufzinsung von Rückstellungen	– 73	–
Abzinsung von Rückstellungen	14	10
Auf-/Abzinsung von Verbindlichkeiten	2	18
	– 648	– 682

(16) AUßERORDENTLICHES ERGEBNIS

Mio. €	2011	2010
Außerordentliche Erträge	–	134
Außerordentliche Aufwendungen	1.095	1.922
	– 1.095	– 1.789

Die außerordentlichen Aufwendungen und Erträge enthalten die, aufgrund der erstmaligen Anwendung der mit dem BilMoG in das HGB aufgenommenen Regelungen, hier auszuweisenden Posten (Artikel 67 EGHGB).

Mio. €	2011	2010
Außerordentliche Erträge		
Auflösung Rückstellung Devisentermingeschäfte	–	116
Fremdwährungsbewertung	–	17
	–	134

Mio. €	2011	2010
Außerordentliche Aufwendungen		
Zuführung zu Pensionsrückstellungen	1.095	1.907
Marktwertanpassung Pensionsfonds	–	– 115
Zuführung zu sonstigen Personalrückstellungen	–	14
Marktwertanpassung Zeitwertpapierfonds	–	82
Auf-/Abzinsung von Steuerrückstellungen	–	34
	1.095	1.922

Sonstige Steuern

Die den Funktionsbereichen zugeordneten Sonstigen Steuern betragen 35 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €). Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Grund- und Fahrzeugsteuer.

Latente Steuern

Nach dem Temporary-Konzept in der Ausgestaltung des BilMoG werden die latenten Steuern für Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen für alle Bilanzposten ermittelt. Da die Volkswagen AG als Organträgerin auch Steuerschuldnerin für die verbundenen Unternehmen ist, mit denen ein Ergebnisabführungsvertrag besteht, werden bei der Ermittlung der latenten Steuern auch deren Differenzen berücksichtigt. Die Volkswagen AG ist außerdem als Mitunternehmer an Personengesellschaften beteiligt. Die latenten Steuern auf die Differenz zwischen den handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen, sind, soweit es die Körperschaftsteuer

betrifft, ebenfalls bei der Volkswagen AG auszuweisen. Die Ermittlung der latenten Steuern auf diese Differenzen erfolgt mit einem durchschnittlichen Ertragsteuersatz von 29,5 % bzw. 15,8 %. Nach der Verrechnung der aktiven und passiven latenten Steuern verbleibt ein aktiver Überhang, der entsprechend dem Wahlrecht des § 274 HGB nicht aktiviert wird.

2011 Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	Differenz	Steuer	Differenz	Steuer
Sachverhalt				
Aktiva				
Anlagevermögen	1.756	516	- 438	- 129
Umlaufvermögen	877	259	- 383	- 113
Übrige	8	3	-	-
Passiva				
Sonderposten	-	-	- 3	- 1
Rückstellungen	9.559	2.813	-	-
Verbindlichkeiten	550	162	-	-
Rechnungsabgrenzungsposten	18	5	-	-
Summe		3.758		- 243
Saldierung		- 243		243
Aktiver Überhang		3.515		

2010 Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	Differenz	Steuer	Differenz	Steuer
Sachverhalt				
Aktiva				
Anlagevermögen	1.718	505	- 390	- 115
Umlaufvermögen	933	275	- 0	0
Übrige	8	2	- 51	- 15
Passiva				
Sonderposten	-	-	- 0	0
Rückstellungen	6.336	1.878	-	-
Verbindlichkeiten	147	43	-	-
Rechnungsabgrenzungsposten	-	-	- 34	- 10
Summe		2.703		- 140
Saldierung		- 140		140
Aktiver Überhang		2.563		

**MITTEILUNGEN UND VERÖFFENTLICHUNGEN VON VERÄNDERUNGEN DES
STIMMRECHTSANTEILS AN DER VOLKSWAGEN AG NACH § 21 UND § 26 WPHG**

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 amount 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 24. Januar 2012 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2011 insgesamt 59.022.310 Stammaktien hält. Hiervon werden 440 Stück VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannover-sche Beteiligungsgesellschaft mbH (HanBG) gehalten.

ENTWICKLUNG VOM JAHRESÜBERSCHUSS ZUM BILANZGEWINN

Mio. €	2011	2010
Jahresüberschuss	3.418	1.550
Gewinnvortrag	6	130
Einstellungen in Gewinnrücklagen		
in Andere Gewinnrücklagen	- 1.708	- 640
Bilanzgewinn	1.715	1.039

GESAMTPERIODENAUFWAND

Materialaufwand

Mio. €	2011	2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	47.700	40.219
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.173	2.635
50.872	42.853	

Personalaufwand

Mio. €	2011	2010
Löhne und Gehälter	6.734	5.538
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1.423	1.354
- davon für Altersversorgung	- 401	- 385
8.156	6.892	

SONSTIGE ANGABEN

Der Steueraufwand entfällt auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Die anderen Geschäftsjahren zuzuordnenden Aufwendungen, hauptsächlich für Gewährleistungen, betragen 851 Mio. € (Vorjahr: 560 Mio. €). Dem stehen aperiodische Erträge von 1.158 Mio. € (Vorjahr: 891 Mio. €) gegenüber. Hierin sind vor allem die in den Sonstigen betrieblichen Erträgen erfassten Erträge aus der Auflösung von in Vorjahren dotierten Rückstellungen enthalten.

AUSSERPLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN

Mio. €	2011	2010
auf Finanzanlagen		
Verbundene Unternehmen	-	-
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-
Sonstige Ausleihungen	-	-
Wertpapiere des Anlagevermögens	1	0
	1	0

IM JAHRESDURCHSCHNITT BEI DER VOLKSWAGEN AG BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2011	2010
nach Gruppen		
Leistungslöhner	47.021	47.046
Zeitlöhner	17.174	17.651
Gehaltsempfänger	31.247	29.441
	95.442	94.137
Auszubildende	4.201	4.054
	99.643	98.191
nach Werken		
Wolfsburg	54.294	53.283
Hannover	12.515	12.561
Braunschweig	5.639	5.534
Kassel	13.702	13.329
Emden	7.548	7.519
Salzgitter	5.945	5.965
	99.643	98.191

Die Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats und zur Veränderung dieser Gremien sowie zu den Mitgliedschaften der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien befinden sich in einer Anlage zum Anhang.

ANGABEN ZU NAHE STEHENDE PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen gelten in Anlehnung an IAS 24 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 Automobil Holding SE, Stuttgart, 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 Automobil Holding SE nicht mehr die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche Automobil Holding SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken. Im Vorfeld der Hauptversammlung hatte der Aufsichtsrat der Volkswagen AG der Grundlagenvereinbarung zwischen der Volkswagen AG, der Porsche Automobil Holding SE, der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. und Porsche Gesellschaft m.b.H., beide Salzburg, der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, den Stammaktionären der Porsche Automobil Holding SE sowie den Arbeitnehmervertretungen der Volkswagen AG, der Porsche Automobil Holding SE und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns unter Führung von Volkswagen zugestimmt.

Im Zuge der Umsetzung der Verträge hat die Volkswagen AG mit der Porsche Automobil Holding SE und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns darüber hinaus insbesondere folgende Vereinbarungen getroffen:

- Die Volkswagen AG wird von der Porsche Automobil Holding SE von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (zuzüglich Zinsen) und bestimmten Großschäden freigestellt.
- Der Volkswagen AG werden durch die Porsche Automobil Holding SE verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Zwischenhol-

ding GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte.

- › Die Volkswagen AG stellt die Porsche Automobil Holding SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche Automobil Holding SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Zwischenholding GmbH frei.
- › Die Volkswagen AG steht bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH oder der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG für Darlehensverpflichtungen dieser Gesellschaften gegenüber der Porsche Automobil Holding SE ein, soweit diese Verpflichtungen bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche Automobil Holding SE hätten erfüllt werden können.
- › Die Volkswagen AG hat die Porsche Automobil Holding SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche Automobil Holding 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.

Am 8. September 2011 ist der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft nach Gesprächen mit der Porsche Automobil Holding SE zu der Überzeugung gelangt, dass ein Beschluss über die Verschmelzung mit der Porsche Automobil Holding SE nicht wie in der Grundlagenvereinbarung vorgesehen bis zum 31. Dezember 2011 gefasst werden kann.

Die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE haben für den Fall, dass es nicht zu der nach der Grundlagenvereinbarung angestrebten Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE auf die Volkswagen AG kommt, gegenseitig ausübbare Call- und Put-Optionen hinsichtlich der verbleibenden 50,1 % der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH vereinbart. Die Put-Option ist vom 15. November 2012 bis einschließlich 14. Januar 2013 sowie nochmals vom 1. Dezember 2014 bis einschließlich 31. Januar 2015 ausübbar; die Call-Option kann vom 1. März 2013 bis einschließlich 30. April 2013 sowie nochmals vom 1. August 2014 bis einschließlich 30. September 2014 gezogen werden. Sowohl Put- als auch Call-Option stehen unter dem Vorbehalt, dass die für die Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE auf die Volkswagen AG notwendigen Hauptversammlungsbeschlüsse bis zu dem in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Termin Ende 2011 nicht gefasst werden. Diese Voraussetzung ist zum Bilanzstichtag eingetreten. Daneben wird der Vorstand der Volkswagen AG analysieren, ob weitere Handlungsmöglichkeiten bestehen, um das Ziel des integrierten Automobilkonzerns mit Porsche zu erreichen.

Der Basispreis beider Optionen beträgt 3.883 Mio. € und unterliegt geringfügigen Anpassungen. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche Automobil Holding SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) haben sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen, nachgelagerten Handlungen in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH sich ergebende steuerliche Belastungen (zum Beispiel aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde für den Fall der Ausübung der Put- bzw. Call-Option zudem ein Einbehaltmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart.

Sollten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Zwischenholding GmbH, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, erhöht sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche Automobil Holding SE der von der Volkswagen AG für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile.

Die Call-Option hat nach finanzmathematischer Berechnung zum Bilanzstichtag einen positiven Zeitwert von 8.409 Mio. € (Vorjahr: 2.001 Mio. €) und die korrespondierende Put-Option einen negativen Zeitwert von 87 Mio. € (Vorjahr: 233 Mio. €). Da die für die Verschmelzung notwendigen Hauptversammlungsbeschlüsse bis zu dem in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Termin nicht mehr gefasst werden konnten, wurde die Wahrscheinlichkeit einer Verschmelzung bei der Bewertung der Optionen mit 0 % angesetzt (Vorjahr: 50 %). Neben der Veränderung der Verschmelzungswahrscheinlichkeit hatte insbesondere die Anpassung des sich aus der aktualisierten Unternehmensplanung der Porsche Zwischenholding GmbH ergebenden Unternehmenswertes einen maßgeblichen Einfluss auf den Wert der Optionen.

Volkswagen hatte des Weiteren der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., einer Gesellschaft im Besitz der Familien Porsche und Piëch, eine Put-Option in Bezug auf das operative Vertriebsgeschäft der Gesellschaft eingeräumt. Volkswagen wurden im Gegenzug Rechte zur Mitwirkung an der Führung der Gesellschaft während der Laufzeit der Option zugestanden. Die Option wurde am 10. November 2010 ausgeübt. Die Übertragung der Vertriebsgesellschaft erfolgte zum 1. März 2011 gegen Zahlung von 3,3 Mrd. €.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 24. Januar 2012 am 31. Dezember 2011 weiterhin 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 zwischen der Volkswagen AG und nahe stehenden Unternehmen und Personen (konsolidierte und nicht konsolidierte Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen, der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und deren verbundenen Unternehmen sowie weitere nahe stehende Personen und Gesellschaften).

NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN
	2011	2011
Porsche Automobil Holding SE	—	—
Aufsichtsräte	0	—
Vorstandsmitglieder	0	—
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften ^{1,2}	9.272	5.246
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften ²	376	278
Gemeinschaftsunternehmen ^{2,3}	3.047	596
Assoziierte Unternehmen ^{4,6}	39	11
Versorgungspläne	2	—
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	2	9
Porsche Holding Salzburg, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen ⁵	15	0
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	9	0

1 Inklusive MAN-Gesellschaften ab 09.11.2011.

2 Beinhaltet ab dem 01.03.2011 auch Gesellschaften der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich.

3 Beinhaltet auch die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen.

4 Inklusive MAN-Gesellschaften bis 08.11.2011.

5 Bis 28.02.2011.

6 Suzuki Motor Corporation bis 13.09.2011.

Mio. €	ERTRÄGE AUS ERGEBNISABFÜHRUNGSVER- TRÄGEN UND DIVIDENDEN	AUFWENDUNGEN		
	2011	2011	2011	2011
Porsche Automobil Holding SE	—	—	—	—
Aufsichtsräte	—	—	—	—
Vorstandsmitglieder	—	—	—	—
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften ^{1,2}	5.192	—	74	111
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften ²	5	1	1	1
Gemeinschaftsunternehmen ^{2,3}	923	—	0	0
Assoziierte Unternehmen ^{4,6}	93	—	—	—
Versorgungspläne	—	—	—	—
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	—	—	—	—
Porsche Holding Salzburg, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen ⁵	—	—	—	—
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	—	—	—	—

1 Inklusive MAN-Gesellschaften ab 09.11.2011.

2 Beinhaltet ab dem 01.03.2011 auch Gesellschaften der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich.

3 Beinhaltet auch die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen.

4 Inklusive MAN-Gesellschaften bis 08.11.2011.

5 Bis 28.02.2011.

6 Suzuki Motor Corporation bis 13.09.2011.

	GEWÄHRTE SICHERHEITEN	ERHALTENE SICHERHEITEN	GEWÄHRTE KREDITLINIEN
Mio. €	2011	2011	2011
Porsche Automobil Holding SE	–	–	–
Aufsichtsräte	–	–	–
Vorstandsmitglieder	–	–	–
Vollkonsolidierte			
Tochtergesellschaften ^{1,2}	568	–	247
Nicht konsolidierte			
Tochtergesellschaften ²	4	–	51
Gemeinschaftsunternehmen ^{2,3}	5.278	264	–
Assoziierte Unternehmen ^{4,6}	–	–	–
Versorgungspläne	–	–	–
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	–	–	–
Porsche Holding Salzburg, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen ⁵	–	–	–
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	–	4	–

1 Inklusive MAN-Gesellschaften ab 09.11.2011.

2 Beinhaltet ab dem 01.03.2011 auch Gesellschaften der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich.

3 Beinhaltet auch die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen.

4 Inklusive MAN-Gesellschaften bis 08.11.2011.

5 Bis 28.02.2011.

6 Suzuki Motor Corporation bis 13.09.2011.

Zum 31. Dezember 2011 waren Finanzierungen aus Factoring zu marktüblichen Konditionen und Sicherheiten gegenüber einer Tochtergesellschaft der Porsche Zwischenholding GmbH von 0,2 Mrd. € offen (Vorjahr: 0,2 Mrd. €); davon wurden 103 Mio. € im Berichtszeitraum gewährt.

Die Porsche Corporate Finance GmbH, Salzburg, Zurich Branch, Österreich, hat im Geschäftsjahr 2010 sieben Commercial Papers der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, mit einem Gesamtvolume in Höhe von 0,1 Mrd. € gezeichnet, die von der Volkswagen AG garantiert wurden. Bis zum Bilanzstichtag 2010 waren alle Papiere ausgelaufen.

Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns sind nahe stehende Personen. Für diesen Personenkreis sind folgende im Rahmen ihrer Organätigkeit gewährte Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2011	2010
Kurzfristig fällige Leistungen	77.622.730	41.746.417
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	7.393.147	9.420.390
Aktienbasierte Vergütungen	–	–
	85.015.877	51.166.807

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 bzw. Tätigkeit im Unternehmen. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat.

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 61.075.000 € (Vorjahr: 28.792.500 €). Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die genannten Aufwendungen entsprechen nicht der Definition von Vergütungen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach dem Corporate Governance Kodex.

VERGÜTUNGEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

€	2011	2010
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	9.031.491	7.759.479
Erfolgsabhängige Vergütung	61.555.000	28.912.500
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	282.021	283.275
Variable Vergütungsbestandteile	6.690.408	4.791.163
Darlehen an Mitglieder des Aufsichtsrats	12.500	14.167

Die fixen Bezüge des Vorstands umfassen in unterschiedlichem Umfang auch eine Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen und der Gewährung von Versicherungsschutz bestehen. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Jahressondervergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Am 31. Dezember 2011 betrug der Barwert der Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Vorstands 71.818.192 € (Vorjahr: 61.157.564 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 8.618.915 € (Vorjahr: 8.562.867 €) erhalten. Für diesen Personenkreis betrug der Barwert der Pensionsverpflichtungen 104.212.838 € (Vorjahr: 107.392.431 €). Bei Dienstunfähigkeit besteht ein Anspruch auf das Ruhegehalt und eine 6-monatige Fortführung der normalen Bezüge bei Krankheit. Die Hinterbliebenen erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld je Kind – maximal jedoch 100 % – bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstands.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Rahmen des Vergütungsberichts innerhalb des Lageberichts erläutert.

An Mitglieder des Vorstands wurden unverzinsliche Vorschüsse in Höhe von 480.000 € (Vorjahr: 120.000 €) gezahlt, die mit der erfolgsabhängigen Vergütung im Folgejahr (2011: 120.000 €) verrechnet werden. An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 12.500 € (Tilgung 2011: 1.667 €) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 15 Jahre.

Wolfsburg, den 14. Februar 2012

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Volkswagen AG vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Wolfsburg, 14. Februar 2012

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Martin Winterkorn

Francisco Javier Garcia Sanz

Jochen Heizmann

Christian Klingler

Michael Macht

Horst Neumann

Hans Dieter Pötsch

Rupert Stadler

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 15. Februar 2012 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und zusammengefassten Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeföhrten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den zusammengefassten Lagebericht sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystens sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und zusammengefassten Lagebericht sowie für die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands, die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung des Jahresabschlusses unter Einbeziehung der Buchführung und des zusammengefassten Lageberichts hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, hat zu keinen Einwendungen geführt.

Hannover, den 15. Februar 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Martin Schröder
Wirtschaftsprüfer

Organe

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2011

PROF. DR. RER. NAT. DR.-ING. E.H.

MARTIN WINTERKORN (64)

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 (54)

Beschaffung

01.07.2001*

Mandate:
Criteria CaixaHolding S.A.,

Barcelona

PROF. DR. RER. POL.

HORST NEUMANN (62)

Personal und Organisation

01.12.2005*

Mandate:

Wolfsburg AG, Wolfsburg

HANS DIETER PÖTSCH (60)

Finanzen und Controlling

01.01.2003*

Vorstand für Finanzen der

Porsche Automobil Holding SE

25.11.2009*

Mandate:

Bertelsmann AG, Gütersloh

CHRISTIAN KLINGER (43)

Vertrieb und Marketing

01.01.2010*

DR.-ING. E.H. MICHAEL MACHT (51)

Produktion

01.10.2010*

RUPERT STADLER (48)

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 2011

HON.-PROF. DR. TECHN. H.C.

DIPL.-ING. ETH

FERDINAND K. PIËCH (74)

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
- Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Porsche Piech Holding AG, Salzburg

BERTHOLD HUBER (61)

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 (80)

02.07.1987 – 03.05.2006*

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG (seit 03.05.2006)

DR. HUSSAIN ALI AL-ABDULLA (55)

Vice Chairman der Qatar Holding

LLC

22.04.2010*

Mandate:

- Qatar Investment Authority, Doha
- Qatar Holding, Doha (stv. Vorsitz)
- Masraf Al Rayan, Doha (Vorsitz)
- Qatar Exchange, Doha (Vorsitz)
- Qatar Airways, Doha
- Gulf Investment Corporation, Safat/Kuwait

KHALIFA JASSIM AL-KUWARI (35)

Chief Operating Officer der Qatar Investment Authority und der Qatar Holding LLC

03.05.2011*

Mandate:

- Songbird Estates plc, London
- Qatar Exchange, Doha
- Qatar & Oman Investment Company, Doha

JÖRG BODE (41)

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

04.11.2009*

Mandate:

- Deutsche Messe AG, Hannover

ANNIKA FALKENGREN (49)

Präsidentin und Vorsitzende des Vorstands der Skandinaviska Enskilda Banken AB

03.05.2011*

Mandate:

- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG, München
- Securitas AB, Stockholm

- 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.

PETER JACOBS (54)	BERND OSTERLOH (55)	DR. JUR. FERDINAND OLIVER
Vorsitzender des Betriebsrats Werk Emden der Volkswagen AG 19.04.2007*	Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG 01.01.2005*	PORSCHE (50) Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft 07.08.2009*
Mandate:	Mandate:	Mandate:
<input type="radio"/> Volkswagen Belegschaftsgenossenschaft für Regenerative Energien am Standort Emden eG, Emden <input checked="" type="radio"/> Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg	<input type="radio"/> Autostadt GmbH, Wolfsburg <input type="radio"/> Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart <input type="radio"/> Wolfsburg AG, Wolfsburg <input checked="" type="radio"/> Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg <input checked="" type="radio"/> Projekt Region Braunschweig GmbH, Braunschweig <input checked="" type="radio"/> Vfl Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg <input checked="" type="radio"/> Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg	<input type="radio"/> AUDI AG, Ingolstadt <input type="radio"/> Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <input type="radio"/> Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart <input checked="" type="radio"/> PGA S.A., Paris <input checked="" type="radio"/> Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg <input checked="" type="radio"/> Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co KG, Bietigheim-Bissingen <input checked="" type="radio"/> Voith GmbH, Heidenheim
DAVID MCALLISTER (41)		
Niedersächsischer Ministerpräsident 01.07.2010*		
HARTMUT MEINE (59)	DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (70)	DR. RER. COMM. WOLFGANG
Bezirksleiter des IG Metall Bezirks Niedersachsen und Sachsen-Anhalt 30.12.2008*	Selbstständiger Rechtsanwalt 07.08.2009*	PORSCHE (68) Vorsitzender des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE;
Mandate:	Mandate:	Mandate:
<input type="radio"/> Continental AG, Hannover <input type="radio"/> KME AG, Osnabrück	<input type="radio"/> AUDI AG, Ingolstadt <input type="radio"/> Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <input type="radio"/> Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart <input checked="" type="radio"/> Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading <input checked="" type="radio"/> Porsche Cars North America Inc., Wilmington <input checked="" type="radio"/> Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz) <input checked="" type="radio"/> Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg <input checked="" type="radio"/> Porsche Ibérica S.A., Madrid <input checked="" type="radio"/> Porsche Italia S.p.A., Padua <input checked="" type="radio"/> Porsche Piech Holding AG, Salzburg (Vorsitz) <input checked="" type="radio"/> Schmittenhöhebahn AG, Zell am See <input checked="" type="radio"/> Volksoper Wien GmbH, Wien	<input type="radio"/> Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz) <input type="radio"/> Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz) <input checked="" type="radio"/> Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz) <input checked="" type="radio"/> Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading <input checked="" type="radio"/> Porsche Cars North America Inc., Wilmington <input checked="" type="radio"/> Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz) <input checked="" type="radio"/> Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg <input checked="" type="radio"/> Porsche Ibérica S.A., Madrid <input checked="" type="radio"/> Porsche Italia S.p.A., Padua <input checked="" type="radio"/> Porsche Piech Holding AG, Salzburg (stv. Vorsitz) <input checked="" type="radio"/> Schmittenhöhebahn AG, Zell am See
PETER MOSCH (40)		
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG 18.01.2006*		
Mandate:		
<input type="radio"/> AUDI AG, Ingolstadt <input type="radio"/> Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart		

WOLFGANG RITMEIER (63)	AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS	Mitglieder des Ausschusses für
Vorsitzender des Vorstands der	Stand 31.12.2011	Geschäfte mit Großaktionären
Volkswagen Management		Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing.
Association (VMA)	Mitglieder des Präsidiums	ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
19.04.2007*	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing.	Berthold Huber (stv. Vorsitz)
Mandate:	ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)	Jörg Bode
○ Volkswagen Pension Trust e.V.,	Berthold Huber (stv. Vorsitz)	Dr. Michael Frenzel
Wolfsburg	David McAllister	Bernd Osterloh
	Bernd Osterloh	Dr. Wolfgang Porsche
	Dr. Wolfgang Porsche	Jürgen Stumpf
JÜRGEN STUMPF (57)	Bernd Wehlauer	Bernd Wehlauer
Vorsitzender des Betriebsrats		
Werk Kassel der Volkswagen AG		
01.01.2005*	Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz	Mitglieder des Ausschusses Integrierter Automobilkonzern
	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing.	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing.
BERND WEHLAUER (57)	ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)	ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Stv. Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der	Berthold Huber (stv. Vorsitz)	Bernd Osterloh (stv. Vorsitz)
Volkswagen AG	David McAllister	David McAllister
01.09.2005*	Bernd Osterloh	Bernd Wehlauer
Mandate:		
○ Wolfsburg AG, Wolfsburg	Mitglieder des Prüfungsausschusses	
○ Sitech Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)	
○ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg	Bernd Wehlauer (stv. Vorsitz)	
○ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg	Babette Fröhlich	
	Dr. jur. Michael Frenzel	
THOMAS ZWIEBLER (46)		
Vorsitzender des Betriebsrats	Mitglieder des Nominierungsausschusses	
Volkswagen Nutzfahrzeuge	Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing.	
15.05.2010*	ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)	
	David McAllister	
	Dr. Wolfgang Porsche	

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Anteilsbesitz
gem. §§ 285 und 313 HGB
für die
Volkswagen AG
und den Volkswagen Konzern
zum 31.12.2011

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		direkt	indirekt	Gesamt			
I. MUTTERUNTERNEHMEN							
VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg	EUR						
II. TOCHTERUNTERNEHMEN							
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften							
1. Inland							
AUDI AG, Ingolstadt	EUR	99,55	-	99,55	5.042.399	-	2011
Audi Retail GmbH, Ingolstadt	EUR	-	100,00	100,00	79.377	-	1)
Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR	-	100,00	100,00	100	-	1)
Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin	EUR	-	100,00	100,00	4.599	-	2011
Audi Zentrum Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	100,00	100,00	8.477	-	1)
Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	-	100,00	100,00	13.425	-	1)
Audi Zentrum Hannover GmbH, Hannover	EUR	-	100,00	100,00	12.799	998	1)
Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig	EUR	-	100,00	100,00	9.525	-	2011
Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR	-	100,00	100,00	6.677	-	1)
Auto & Service PIA GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	9.381	247	7)
Autohaus Leonrodstraße GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	243	-	1) 14)
Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden	EUR	100,00	-	100,00	80.090	-	1)
Autostadt GmbH, Wolfsburg	EUR	100,00	-	100,00	50	-	1)
AutoVision GmbH, Wolfsburg	EUR	100,00	-	100,00	41.130	-	1) 14)
B. + V. Grundstücks- Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH, Koblenz	EUR	-	100,00	100,00	76	5	2010
B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG, Koblenz	EUR	-	100,00	100,00	13.560	-1.356	2010
Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg	EUR	-	100,00	100,00	25	-	1)
Driver Eight GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	4) 16)
Driver Five GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	16) 17)
Driver Four GmbH, in Liquidation, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	-	-	2) 16)
Driver Nine GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	6) 16)
Driver Seven GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	16)
Driver Six GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	2010
Driver Three GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	16)
Driver Two GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	16) 17)
Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH & Co. KG, Ulm	EUR	-	98,59	98,59	512	1.131	2010
Eurocar Deutschland Verwaltungs GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	23.739	-12	7)
Eurocar Immobilien GmbH & Co. KG, Freilassing	EUR	-	100,00	100,00	8.402	-3	7)
EURO-Leasing GmbH, Sittensen	EUR	-	100,00	100,00	18.635	-7.625	7) 10)
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Augsburg KG, Pullach i. Isartal	EUR	-	100,00	100,00	1.965	-74	7)
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Ausbildungszentrum KG, Pullach i. Isartal	EUR	-	100,00	100,00	354	328	7)
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal	EUR	-	100,00	100,00	-	-10	7)
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Offenbach KG, Pullach i. Isartal	EUR	-	100,00	100,00	-	-166	7)
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Verwaltung Nürnberg KG, Pullach i. Isartal	EUR	-	100,00	100,00	841	815	7)
Haberl Beteiligungs-GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	16.174	-	1) 14)
Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm	EUR	-	70,30	70,30	1.417	730	14)
Klapstein Nutzfahrzeuge Verwaltungs GmbH, Sittensen	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)
LOCATOR Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH und Volkswagen AG in GbR, Pullach i. Isartal	EUR	-	-	-	-	-	2011
MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München	EUR	-	100,00	100,00	11.267	-2.621	2010
MAHAG GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	78.338	-	1) 14)
MAHAG Holding GmbH & Co. oHG, München	EUR	-	100,00	100,00	3.336	1.538	2010
MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	100	-	1)
MAHAG Sportwagen Zentrum München Süd GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	2.205	-	1)
MAHAG Sportwagen-Zentrum GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	5.056	-	1)
MAN Asset Finance GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	16.581	-	1) 7)
MAN Diesel & Turbo SE, Augsburg	EUR	-	100,00	100,00	613.347	-	1) 7)
MAN Ferrostaal Beteiligungs GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	690.818	-	1) 7)
MAN Finance International GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	70.466	-	1) 7)
MAN Financial Services GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	42.213	-	1) 7)
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	EUR	-	100,00	100,00	152.848	-	1) 7)
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Alpha KG, München	EUR	-	100,00	100,00	5.100	-23	7)
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Beta KG, München	EUR	-	100,00	100,00	45.393	-2.363	7)
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Werk Deggendorf DWE KG, München	EUR	-	100,00	100,00	17.765	955	7)
MAN HR Services GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	-	-	1) 7)
MAN Immobilien GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	230	-	1) 7)
MAN Leasing GmbH & Co. Epsilon KG, München	EUR	-	100,00	100,00	385	212	7)
MAN Logistik GmbH, Salzgitter	EUR	-	100,00	100,00	-	-	1) 7)
MAN Roland Beteiligungs GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	470.183	-	1) 7)
MAN SE, München	EUR	57,33	-	57,33	2.389.060	371.728	2011
MAN Service und Support GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	69	-	1) 7)
MAN Truck & Bus AG, München	EUR	-	100,00	100,00	925.550	-	1) 7)
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	162.152	-	1) 7)
MAN Vermietungs GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	564	-	1) 7)
MAN Versicherungsvermittlung GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	1.607	-	1) 7)
MAN Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	EUR	-	100,00	100,00	1.040	-	1) 7)
NEOPLAN Bus GmbH, Plauen	EUR	-	100,00	100,00	8.415	-	1) 7)
POFIN Financial Services GmbH & Co. KG, Freilassing	EUR	-	100,00	100,00	92.232	1.748	2010
POFIN Financial Services Verwaltungs GmbH, Freilassing	EUR	-	100,00	100,00	86.897	34	7)
Private Driver 2007 GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	27	1	16) 17)
Private Driver 2008-1 GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	27	1	16)
Private Driver 2008-2 GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	26	-	16)
Private Driver 2008-3 GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	26	-	16)
Private Driver 2008-4 GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	26	-	16)
Private Driver 2010-1 fixed GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	4) 16)
Private Driver 2011-1 GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	6) 16)
Private Driver 2011-2 GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	6) 16)
Private Driver 2011-3 GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	-	25	-	6) 16)
quattro GmbH, Neckarsulm	EUR	-	100,00	100,00	100	-	1)
Raiffey Versicherungsdienst GmbH, Hamburg	EUR	-	100,00	100,00	153	-	1)
Renk Aktiengesellschaft, Augsburg	EUR	-	76,00	76,00	197.064	27.907	7)
RENK Test System GmbH, Augsburg	EUR	-	100,00	100,00	1.851	817	7)
Rostock Diesel Service GmbH, Rostock	EUR	-	100,00	100,00	1.253	-	1) 7)
Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz	EUR	-	100,00	100,00	49.820	7.113	2010
Scania Danmark GmbH, Flensburg	EUR	-	100,00	100,00	238	100	2010
Scania Deutschland GmbH, Koblenz	EUR	-	100,00	100,00	35.715	0	2010
Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz	EUR	-	100,00	100,00	33.101	-4.121	2010
Scania Flensburg GmbH, Flensburg	EUR	-	100,00	100,00	421	63	2010
Scania Versicherungsvermittlung GmbH, Koblenz	EUR	-	100,00	100,00	-	-	6)

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr		
			direkt indirekt	Gesamt					
Scania Vertrieb und Service GmbH, Kerpen	EUR	-	100,00	100,00	5.665	541	2010		
Scania Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	EUR	-	100,00	100,00	5.476	0	2010		
Schwaba GmbH, Augsburg	EUR	-	100,00	100,00	14.064	2.427	7)	2010	
Seat Deutschland GmbH, Weiterstadt	EUR	-	100,00	100,00	33.271	4.561	2010		
SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	EUR	-	100,00	100,00	56.684	10.767	2010		
SkodaAuto Deutschland GmbH, Weiterstadt	EUR	-	100,00	100,00	16.153	8.280	2010		
Sportwagen am Olympiapark GmbH, München	EUR	-	100,00	100,00	4.646	-	1)	2010	
Sportwagen GmbH Donautal, Ulm	EUR	-	100,00	100,00	1.805	-	1)	2010	
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg	EUR	-	100,00	100,00	30.973	19.211	3) 13)	2011	
Volum Volkswagen Immobilien Vermietgesellschaft für VW-/Audi-Händlerbetriebe mbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	100,00	26	-	1)	2011	
Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin	EUR	-	100,00	100,00	9.223	-	1)	2010	
Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt a.M.	EUR	-	100,00	100,00	2.979	-	1)	2010	
Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	-	100,00	100,00	35.371	-	1)	2010	
Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR	-	100,00	100,00	4.407	-	1)	2010	
Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	100,00	3.939.684	-	1) 14)	2011	
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	EUR	100,00	-	100,00	4.601.495	-	1) 14)	2011	
Volkswagen Financial Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	100,00	511.016	-	1)	2011	
Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandel und Service GmbH, Langenhagen	EUR	100,00	-	100,00	100	-	1)	2010	
Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR	-	100,00	100,00	189.018	8.802	2010		
Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg	EUR	100,00	-	100,00	86.169	-	1) 14)	2011	
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	100,00	219.123	-	1)	2011	
Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg	EUR	81,00	19,00	100,00	511	232.470	2010		
Volkswagen Logistics GmbH, Wolfsburg	EUR	100,00	-	100,00	863	118	2010		
Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH, Baunatal	EUR	49,00	3,80	52,80	28	0	2010		
Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal	EUR	49,77	3,87	53,64	47.000	94.556	2010		
Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück	EUR	100,00	-	100,00	10.511	381	1)	2011	
Volkswagen R GmbH, Wolfsburg	EUR	-	100,00	100,00	7.900	-	1)	2010	
VOLKSWAGEN Retail GmbH, Wolfsburg	EUR	100,00	-	100,00	135.234	-	1) 14)	2010	
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	EUR	100,00	-	100,00	515.718	-	1) 14)	2010	
Volkswagen Versicherung Aktiengesellschaft, Braunschweig	EUR	-	100,00	100,00	42.055	-	1)	2011	
Volkswagen Versicherungsvermittlung GmbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	100,00	49.529	-	1)	2011	
Volkswagen Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Chemnitz	EUR	100,00	-	100,00	805	109	13)	2010	
Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich	EUR	100,00	-	100,00	8.969	-	1)	2010	
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	100,00	54.369	-	1)	2011	
VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg	EUR	100,00	-	100,00	134.414	-	1)	2010	
2. Ausland									
AB Dure, Söderälje	SEK	8,9120	-	100,00	-	-	5)	2011	
AB Folkvagn, Söderälje	SEK	8,9120	-	100,00	-	-	5)	2011	
AB Scania-Vabis, Söderälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	5)	2011	
ABCIS Bretagne S.A., Morlaix	EUR	-	100,00	100,00	1.828	236	7)	2010	
ABCIS Centre S.A.S., Clermont Ferrand	EUR	-	100,00	100,00	6.521	947	7)	2010	
ABCIS Picardie S.A.S., Saint Maximin	EUR	-	100,00	100,00	5.609	671	7)	2010	
ABCIS Pyrenees S.A.S., Billère	EUR	-	100,00	100,00	6.881	1.088	7)	2010	
Aconcagua Vehículos Comerciales S.A., Mendoza	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	14.812	4.589	2010	
Ainax AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	5)	2011	
Aktiebolaget Tönseth & Co, Söderälje	SEK	8,9120	-	100,00	9.028	509	2010		
Allmobil Autohandelsgesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	5.197	1.345	7)	2010	
ARAC GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	2.977	482	7)	2010	
Astur Wagen, S.A., Gijón	EUR	-	100,00	100,00	3.316	18	2010		
Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	221.016	163.144	2011	
Audi Australia Pty. Ltd., Zetland	AUD	1,2723	-	100,00	93.362	6.921	2011		
AUDI AUSTRALIA RETAIL OPERATIONS PTY LTD, Zetland	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	1.643	478	2011	
Audi Brasil Distribuidora de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	150.857	107.036	2011	
AUDI BRUSSELS PROPERTY S.A./N.V., Brüssel	EUR	-	100,00	100,00	77.894	736	4) 6)	2011	
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel	EUR	-	100,00	100,00	430.784	23.604	2011		
Audi Canada Inc., Ajax, Ontario	CAD	1,3215	-	-	20.256	15.065	16)	2011	
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Györ	EUR	-	100,00	100,00	5.972.382	759.180	2011		
AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt., Györ	EUR	-	100,00	100,00	8.980.361	261	4) 6)	2011	
Audi Japan K.K., Tokio	JPY	100,2000	-	100,00	7.415.736	210.123	2011		
Audi Japan Sales K.K., Tokio	JPY	100,2000	-	100,00	1.439.670	259.796	2011		
Audi of America, LLC, Herndon, Virginia	USD	1,2939	-	-	211.362	66.244	16)	2011	
Audi Retail Barcelona, S.A., Barcelona	EUR	-	100,00	100,00	209	-1	2010		
Audi Retail Madrid, S.A., Madrid	EUR	-	100,00	100,00	2.252	22	2010		
AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	29.169	7.587	12)	2011	
AUDI TAIWAN CO., LTD., Taipeh	TWD	39,2297	-	100,00	764.710	326.415	2011		
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul	KRW	1.498.6900	-	100,00	100,00	65.119.869	21.933.382	2011	
Auto Volkswagen Middle East FZE, Dubai	USD	1,2939	-	100,00	100,00	53.105	15.187	2011	
Auto Doetinchem B.V., Doetinchem	EUR	-	100,00	100,00	20	0	7)	2010	
Auto Garage de l'Ouest S.A.S., Orvault	EUR	-	100,00	100,00	2.920	190	7)	2010	
Autohaus Robert Stipschitz GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	4.563	297	7)	2010	
Automobili Lamborghini America, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,2939	-	-	1.530	827	16)	2011	
Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese	EUR	-	100,00	100,00	836.752	-24.140	12) 14)	2011	
Automotores del Atlántico S.A., Mar del Plata	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	16.997	3.145	2010	
Automotores Pesados S.A., Tucumán	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	31.931	4.859	2010	
Auto-Z Autozubehörhandelsgesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	4.691	2.272	7)	2010	
Banco Volkswagen S.A., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	1.857.676	274.549	2010	
Basa S.A.S., Niort	EUR	-	100,00	100,00	3.357	640	7)	2010	
Bayern Aix S.A.S., Aix en Provence	EUR	-	100,00	100,00	2.040	344	7)	2010	
Bayern Automobiles S.A.S., Mérignac	EUR	-	100,00	100,00	1.622	152	7)	2010	
Bayern Landes Pays Basque S.A.S. (Garage Durruty), Bayonne	EUR	-	100,00	100,00	1.789	152	7)	2010	
Bayern Motors S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	9.507	1.743	7)	2010	
Bayern Salon de Provence SARL, Salon de Provence	EUR	-	100,00	100,00	-	-25	7)	2010	
Beauciel Automobiles SAS, La Chaussée Saint Victor	EUR	-	100,00	100,00	2.587	571	7)	2010	
Beers Deutschland B.V., Breda	EUR	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Beers N.V., Breda	EUR	-	100,00	100,00	101.933	285	2010		
Beijing Jun Bao Jie Automobile Repair and Maintenance Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	63.467	7.244	7)	2010
Beijing Jun Bao Jie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	7.830	2.685	7)	2010
Bentley Motor Cars Export Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011
Bentley Motors Canada Ltd./ Ltee., Montreal	CAD	1,3215	-	100,00	100,00	1.818	68	12)	2010
Bentley Motors Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-210.800	2010	
Bentley Motors, Inc., Boston	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010
Bil-Forum AB, Söderälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011
Blitz B.V., Utrecht	EUR	-	100,00	100,00	-	0	7)	2010	
Blitz Motors S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	2.476	315	7)	2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr	
			direkt indirekt	Gesamt				
Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim	EUR	-	100,00	100,00	21.629	1.051	2010	
Bugatti International S.A., Luxemburg	EUR	100,00	-	100,00	4.997	913	2010	
C.C.A. Holding S.A.S., Saint Doulchard	EUR	-	100,00	100,00	4.329	433	7) 2010	
Carla Cardona Company SARL, Salon de Provence	EUR	-	100,00	100,00	-	3	7) 2010	
Centro Técnico de SEAT, S.A., Martorell	EUR	-	100,00	100,00	128.898	43	2010	
Codema Comercial e Importadora Ltda., Guarulhos	BRL	2,4159	-	99,99	99,99	135.057	28.851	2010
Compagnie Fonciere Raison - Cofora S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	22.002	2.181	7) 2010	
Consórcio Nacional Volkswagen - Administradora do Consórcio Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	152.034	11.354	2010
Corre Automobile S.A., Villemaden	EUR	-	100,00	100,00	1.607	104	7) 2010	
Crewe Genuine Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	5)	2011
Croix Mesnil SCI, Chasseneuil du Poitou	EUR	-	100,00	100,00	178	116	7) 2010	
de Bois B.V., Velp	EUR	-	100,00	100,00	1.551	1.235	7) 2010	
de Bois Utrecht B.V., Utrecht	EUR	-	100,00	100,00	1.037	0	7) 2010	
de Bois Zeist B.V., Veenendaal	EUR	-	100,00	100,00	668	0	7) 2010	
de Witte Holding B.V., Den Bosch	EUR	-	100,00	100,00	-	0	7) 2010	
Dearborn Motors S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	5.267	106	7) 2010	
Diffusion Automobile de Charente S.A.S., Champniers	EUR	-	100,00	100,00	2.103	387	7) 2010	
Diffusion Automobile du Nord (Dianor) S.A.S., Roncq	EUR	-	100,00	100,00	1.973	389	7) 2010	
Diffusion Automobile Girondine S.A.S., Mérignac	EUR	-	100,00	100,00	59	-48	7) 2010	
Din Bil Fastigheter Malmö AB, Malmö	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	654	-8	2010
Din Bil Helsingborg AB, Helsingborg	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	13.322	217	2010
Din Bil Stockholm Norr AB, Kista	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	11.652	48	5) 2010
Din Bil Stockholm Söder AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	25.537	102	5) 2010
Din Bil Sverige AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	389.555	157.009	2010
Distribution Automobiles Bethunoise S.A.S., Fouquières-les-Béthunes	EUR	-	100,00	100,00	2.015	172	7) 2010	
Donbas Scan-Service LLC, Makeyevka	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	19.924	-90	2010
Driver UK Master S.A., Luxemburg	GBP	0,8353	-	-	29	-	6) 16)	2011
DRIVER UK ONE PLC, London	GBP	0,8353	-	-	-	5	16)	2010
DUNYARD FUNDING LIMITED, Jersey	GBP	0,8353	-	-	6.665	1	3) 16)	2011
Duverney Automobiles S.A.S., St. Jean de Maurienne	EUR	-	100,00	100,00	1.968	241	7) 2010	
Duverney Savoie Automobiles S.A.S., St. Alban Leysse	EUR	-	100,00	100,00	5.595	987	7) 2010	
Duverney Val Savoie Automobiles S.A.S., St. Alban Leysse	EUR	-	100,00	100,00	3.380	586	7) 2010	
Dynamate AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	36.874	27.811	2010
Dynamate Industrial Services AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	8.687	-33.720	2010
DynaMate IntraLog AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	4.157	-9.011	2010
Dynamic Automobiles S.A.S., Annemasse	EUR	-	100,00	100,00	1.342	87	7) 2010	
EKRIS Holding B.V., Veenendaal	EUR	-	100,00	100,00	12.446	0	7) 2010	
Ekris Motorsport B.V., Veenendaal	EUR	-	100,00	100,00	-	2	7) 2010	
Ekris Retail B.V., Veenendaal	EUR	-	100,00	100,00	14.251	1.672	7) 2010	
Ekris Trading B.V., Duiven	EUR	-	100,00	100,00	-	0	7) 2010	
Elgersma B.V., IJsselstein	EUR	-	100,00	100,00	702	527	7) 2010	
ERF Limited, Middlewich	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	1.286	0	7) 2011
Etablissement Duverney & Cie S.A.S., St.-Alban-Leysse	EUR	-	100,00	100,00	15.054	5.778	7) 2010	
Etablissements A. Gardin S.A.S., Terville	EUR	-	100,00	100,00	2.408	101	7) 2010	
EuRent Autovermietung Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	800.705	85.671	7) 2010
Eurent Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR	-	100,00	100,00	1.472	10	7) 2010	
Eurocar Immobili Italia s.r.l., Udine	EUR	-	100,00	100,00	9.526	158	7) 2010	
Eurocar Italia s.r.l., Udine	EUR	-	100,00	100,00	9.529	184	7) 2010	
Euro-Leasing A/S, Padborg	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	-	-	7) 11) 2011
EURO-Leasing Hellas E.P.E., Thessaloniki	EUR	-	90,00	90,00	-	-	-	7) 11) 2011
EURO-LEASING Sp. z o.o., Szczecin	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	-	-	7) 11) 2011
Europeisk Biluthyrning AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	25.384	-4.512	2010
Exclusive Cars Vertriebs GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	1.966	62	7) 2010	
Fastighets AB Katalysatorn, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn, Malmö	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	18.821	1	2010
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	55.160	5.990	2010
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	100	11	2010
Fastighetsaktiebolaget Vindbron, Göteborg	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	18.467	2.994	2010
Ferruform AB, Luleå	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	133.782	-20.125	2010
FMF Fahrzeug Miet und Finanz AG, Seuzach	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	420	108	2010
Futurauto S.A., Poitiers	EUR	-	100,00	100,00	619	-17	7) 2010	
FWAU Holding S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	44.667	3	7) 2010	
Garage André Flor S.A.S., Cesson Sévigne	EUR	-	100,00	100,00	3.177	602	7) 2010	
Garage de la Lys Englos les Geants S.A.S., Sequedin	EUR	-	100,00	100,00	1.901	450	7) 2010	
Garage de Witte B.V., Veenendaal	EUR	-	100,00	100,00	60	-32	7) 2010	
Garage Robert Bel S.A.S., Annemasse	EUR	-	100,00	100,00	1.393	225	7) 2010	
Garage Vetterli AG, Seuzach	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	3.903	490	2010
GB&M Garage et Carrosserie SA, Vernier	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	4.466	1	2010
Gearbox del Prat, S.A., El Prat de Llobregat	EUR	-	100,00	100,00	123.500	8.500	2010	
Glider Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	6) 2011
Global Automotive C.V., Amsterdam	EUR	99,99	0,01	100,00	4.163.122	1.949.810	2010	
Global Automotive Finance C.V., Amsterdam	EUR	-	100,00	100,00	507.497	-133	2010	
Global VW Automotive B.V., Amsterdam	EUR	100,00	-	100,00	100.961	8.415	2010	
Grands Garages de Provence SNC, Aix en Provence	EUR	-	100,00	100,00	7.794	595	7) 2010	
Grands Garages de Touraine SNC, St. Cyr sur Loire	EUR	-	100,00	100,00	6.147	365	7) 2010	
Grands Garages du Berry S.A., Saint Maur	EUR	-	100,00	100,00	1.365	162	7) 2010	
Grands Garages du Biterrois S.A.S., Béziers	EUR	-	100,00	100,00	4.396	685	7) 2010	
Griffin Automotive Ltd., Road Town, British Virgin Islands	TWD	39,2297	-	100,00	100,00	58.617	41.083	2010
Groupe VOLKSWAGEN France s.a., Villers-Cotterêts	EUR	10,02	89,98	100,00	245.574	53.217	2010	
Guyonnet Duperat Automobile (GDA) S.A.R.L., Ruffec	EUR	-	34,01	34,01	-	-	7) 2010	
Hamlin Services LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11) 2010
Hangzhou Jun Bao Hang Automobile Sales & Services Co., Ltd., Hangzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	190.282	48.335	7) 2010
Houdstermaatschappij Plesman I B.V., Veenendaal	EUR	-	100,00	100,00	12.993	0	7) 2010	
Houdstermaatschappij Plesman II B.V., Veenendaal	EUR	-	100,00	100,00	2.076	-46	7) 2010	
IMMOSADA SARL, Dunkerque	EUR	-	100,00	100,00	-	-327	7) 2010	
Import Volkswagen Group s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	558.777	138.130	2010
Intercar Austria GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	8.841	4.160	7) 2010	
IPECAS-Gestao de Imoveis S.A., Algés (Lissabon)	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7) 11) 2011	
Italdesign-Giugiaro S.p.A., Turin	EUR	-	90,10	90,10	125.898	-2.227	14)	2010
Italscania S.p.A., Trento	EUR	-	100,00	100,00	49.023	13.354	2010	
J. Duverney Annemasse SAS, Annemasse	EUR	-	100,00	100,00	2.740	428	7) 2010	
J. Duverney SARL, Thonon les Bains	EUR	-	100,00	100,00	2.581	587	7) 2010	
J.M.C. Autos S.A.S., Charmeil	EUR	-	100,00	100,00	1.224	202	7) 2010	
James Young Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	8) 2011
Javel Motors S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	5.692	596	7) 2010	
Jiaxing Jun Bao Hang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiaxing	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	52.848	19.780	7) 2010

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr	
		direkt	indirekt	Gesamt				
Jinhua Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jinhua City	CNY	8,1588	-	100,00	72.394	38.732	7) 2010	
Jinhua Jun Bao Hang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jinhua	CNY	8,1588	-	100,00	82.663	19.691	7) 2010	
Kiev-Scan LLC, Makarow	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	24.444	-1.085 2010	
La Difference Automobile S.A.S., La Teste de Buch	EUR	-	100,00	100,00	1.037	83	7) 2010	
La Fonciere Marjolin SCI, Paris	EUR	-	100,00	100,00	841	381	7) 2010	
Lark Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	- 11) 2010	
Lauken International S.A., Montevideo	UYU	25,8410	-	100,00	91.525.006	18.774.975	2010	
Lauken S.A., Montevideo	UYU	25,8410	-	100,00	100,00	4.572	819 2011	
Le Grand Garage Piscenais SARL, Pézenas	EUR	-	100,00	100,00	1.588	344	7) 2010	
Leioa Wagen, S.A., Lejona (Vizcaya)	EUR	-	100,00	100,00	4.080	782	2010	
Levante Wagen, S.A., Valencia	EUR	-	100,00	100,00	4.572	819	2010	
Lion Air Services, Inc., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	- 11) 2010	
LLC Autobusnaya Leasingovaya Compania Scania, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	13.069	-4.352 2010	
LLC MAN Truck & Bus Production RUS, Sankt Petersburg	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	444.547	-43.254 7) 2011	
LLC MAN Truck and Bus RUS, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	2.631.446	774.436 7) 2011	
LLC Petrosca, St. Petersburg	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	76.828	-54.074 2010	
LLC Scania Leasing, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	408.037	385.399 2010	
LLC Scania Peter, St. Petersburg	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	219.856	-27.367 2010	
LLC Scania Service, Golitsino	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	764.433	44.057 2010	
LLC Scania-Rus, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	1.723.528	191.955 2010	
LLC VOLKSWAGEN Group Rus, Kaluga	RUB	41,7650	28,06	65,72	93,78	14.808.504	685.604 2010	
Málaga Wagen, S.A., Málaga	EUR	-	100,00	100,00	1.212	15	2010	
MAN Accounting Center Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	2.563	-552 7) 2011	
MAN Automotive (South Africa) (Pty.) Ltd., Johannesburg	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	437.906	58.058 7) 10) 2011	
MAN Bus & Coach (Pty.) Ltd., Olfantsfontein	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	- 7) 11) 2011	
MAN Bus Sp. z o.o., Tarnowa Podgórzne	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	1.576.581	120.221 7) 2011	
MAN Camions & Bus SAS, Evry Cedex	EUR	-	100,00	100,00	43.026	-12.311 7) 10) 2011		
MAN Capital Corporation, New Jersey	USD	1,2939	-	100,00	100,00	171.197	-3.108 7) 2011	
MAN Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd t/a, Centurion	ZAR	10,4830	-	70,00	70,00	-	- 7) 11) 2011	
MAN Credit società finanziaria S.r.l., Dossobuono di Villafranca VR	EUR	-	100,00	100,00	1.789	1.187	7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Australia Pty. Ltd., North Ryde	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	17.639	6.905 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Benelux B.V., Schiedam	EUR	-	100,00	100,00	4.795	1.059	7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Benelux N.V., Antwerpen	EUR	-	100,00	100,00	9.842	2.529	7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Brasil Limitada, Rio de Janeiro	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	23.132	-1.016 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Canada Ltd., Oakville	CAD	1,3215	-	100,00	100,00	1.436	434 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo China Production Co. Ltd., Changzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	59.926	-50.723 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo France SAS, Villepinte	EUR	-	100,00	100,00	65.677	19.078	7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,1588	-	100,00	100,00	49.159	20.467 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo India Ltd., Aurangabad	INR	68,7130	-	73,44	73,44	619.173	74.826 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Korea Ltd., Pusan	KRW	1.498,6900	-	100,00	100,00	13.266.404	2.808.857 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Middle East (LLC), Dubai	AED	-	100,00	100,00	20.687	15.714	7) 2011	
MAN Diesel & Turbo North America Inc., Woodbridge	USD	1,2939	-	100,00	100,00	12.627	-139 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Operations Pakistan (Private) Ltd., Lahore	PKR	116,4560	-	100,00	100,00	109.816	31.037 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Pakistan (Private) Limited, Lahore	PKR	116,4560	-	100,00	100,00	34.550	-56.861 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Saudi Arabia LLC, Jeddah	SAR	4,8573	-	100,00	100,00	1.892	-1.861 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Schweiz AG, Zürich	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	142.748	31.452 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Shanghai Co., Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	63.761	13.179 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	100,00	23.397	15.259 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo South Africa (Pty) Ltd., Elandsfontein	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	221.516	42.239 7) 2011	
MAN Diesel & Turbo UK Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	50.079	12.178 7) 2011	
MAN Diesel Shanghai Co. Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	70.084	15.434 7) 2011	
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach	USD	1,2939	-	100,00	100,00	30.279	5.980 7) 2011	
MAN ERF Ireland Properties Limited, Dublin	EUR	-	100,00	100,00	-	-587	7) 2011	
MAN Finance and Holding S.à r.l., Luxemburg	EUR	-	100,00	100,00	1.904.728	163.129 7) 2011		
MAN Financial Services España S.L., Coslada (Madrid)	EUR	-	100,00	100,00	-	-12.561	7) 2011	
MAN Financial Services GesmbH, Eugendorf	EUR	-	100,00	100,00	6.163	1.198	7) 2011	
MAN Financial Services LLC, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	761.042	66.911 7) 2011	
MAN Financial Services plc, Swindon (Wiltshire)	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	49.416	4.513 7) 2011	
MAN Financial Services Poland Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	8.283	2.071 7) 2011	
MAN Financial Services Portugal, Unipessoal, Lissabon	EUR	-	100,00	100,00	-	-725	7) 2011	
MAN Financial Services SAS, Evry Cedex	EUR	-	100,00	100,00	7.848	200	7) 2011	
MAN Financial Services SpA, Dossobuono di Villafranca VR	EUR	-	100,00	100,00	12.057	-5.150	7) 2011	
MAN Financial Services Tüketicici Finansmani A.S., Ankara	EUR	-	99,99	99,99	4.798	377	7) 2011	
MAN Gospodarska vozila Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR	-	100,00	100,00	16.353	189	7) 2011	
MAN Hellas Truck & Bus S.A., Peristeri-Athen	EUR	-	100,00	100,00	376	-800	7) 2011	
MAN Iberia S.A.U., Coslada (Madrid)	EUR	-	100,00	100,00	-	- 7) 11) 2011		
MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszt	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	5.685.404	691.716 7) 2011	
MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara	EUR	-	100,00	100,00	20.601	-1.403	7) 2011	
MAN Last & Bus A/S, Glostrup	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	76.275	12.301 7) 2011	
MAN Last & Bus A/S, Lørenskog	NOK	7,7540	-	100,00	100,00	-	-51.040 7) 2011	
MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	3.678.065	491.658 7) 2011	
MAN Location & Services S.A.S., Evry Cedex	EUR	-	100,00	100,00	-	-2.975	7) 2011	
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GesmbH, Wien	EUR	-	100,00	100,00	25.634	1.700	7) 2011	
MAN Nutzfahrzeuge Österreich AG, Steyr	EUR	-	100,00	100,00	434.026	112.293	7) 2011	
MAN Nutzfahrzeuge Österreich Holding AG, Steyr	EUR	-	99,99	99,99	365.894	2.229	7) 2011	
MAN Rental Filial af Euro Leasing A/S, Helsingborg	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	- 7) 11) 2011	
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	- 7) 11) 2011	
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	852.441	45.650 7) 2011	
MAN Truck & Bus Iberia S.A.U., Coslada (Madrid)	EUR	-	100,00	100,00	-	-15.513	7) 10) 2011	
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Verona	EUR	-	100,00	100,00	5.175	-3.277	7) 2011	
MAN Truck & Bus Mexico S.A. de C.V., El Marques	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	62.349	-187.809	7) 2011
MAN Truck & Bus Middle East and Africa FZE, Dubai	AED	-	100,00	100,00	8.055	8.727	7) 2011	
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem (Brüssel)	EUR	-	100,00	100,00	114.103	99.733	7) 10) 2011	
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	EUR	-	100,00	100,00	20.791	5.407	7) 2011	
MAN Truck & Bus Portugal S.á. Lda., Algés (Lissabon)	EUR	-	100,00	100,00	6.888	-2.073	7) 10) 2011	
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	41.625	152	7) 2011
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR	-	100,00	100,00	8.978	932	7) 2011	
MAN Truck & Bus Sverige AB, Kungsens Kurva	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	11.603	1.874	7) 2011
MAN Truck & Bus UK Limited, Swindon (Wiltshire)	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	150.660	18.074	7) 2011
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich AG, Wien	EUR	-	100,00	100,00	127.148	-5.407	7) 2011	
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	549.547	88.830	7) 2011
MAN Turbo India Pvt. Ltd., Baroda (Vadodara)	INR	68,7130	-	100,00	100,00	510.125	129.055	7) 2011
MAN Türkiye A.S., Akyurt Ankara	EUR	-	99,99	99,99	59.411	14.828	7) 2011	
MAN West-Vlaanderen N.V., Kobbegem	EUR	-	100,00	100,00	-	- 7) 11) 2011		
MANTAB Assets Limited, London	GBP	0,8353	-	-	-	- 7) 11) 16)	2011	
MANTAB Funding Limited, London	GBP	0,8353	-	-	-	- 7) 11) 16)	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr		
			direkt	indirekt	Gesamt				
MANTAB Holdings Limited, London	GBP	0,8353	-	-	-	-	7) 11) 16)	2011	
MANTAB Trucks Limited, London	GBP	0,8353	-	-	-	-	7) 11) 16)	2011	
MCA S.A.S., Champniers	EUR		100,00	100,00	1.199	36	7)	2010	
Meridional Auto S.A.S., Nîmes	EUR	-	100,00	100,00	1.304	212	7)	2010	
MKB Lease B.V., Amersfoort	EUR	-	100,00	100,00	8.715	1.510	7)	2010	
MML S.p.A., Sant' Agata Bolognese	EUR	-	100,00	100,00	2.865	455		2011	
Motorcam S.A., Don Torcuato	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	45.089	10.147	2010	
Nefkens Brabant B.V., Eindhoven	EUR	-	100,00	100,00	2.300	527	7)	2010	
Nefkens Gooi-en Eemland B.V., Hilversum	EUR	-	100,00	100,00	1.602	519	7)	2010	
Nefkens Leeuw B.V., Utrecht	EUR	-	100,00	100,00	10.346	0	7)	2010	
Nefkens Noord B.V., Groningen	EUR	-	100,00	100,00	2.542	620	7)	2010	
Nefkens Oost B.V., Apeldoorn	EUR	-	100,00	100,00	1.572	263	7)	2010	
Nefkens Utrecht B.V., Utrecht	EUR	-	100,00	100,00	978	454	7)	2010	
Nefkens Vastgoed B.V., Utrecht	EUR	-	100,00	100,00	11	1.190	7)	2010	
Neoman France EurI, Noisy-le-Grand	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Neoplan Immobilier SARL, Evry Cedex	EUR		100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Ningbo Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Ningbo	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	90.799	32.586	7) 2010	
Niort Automobiles S.A.S., Niort	EUR		100,00	100,00	1.672	304	7)	2010	
Norsk Scania AS, Oslo	NOK	7,7540	-	100,00	100,00	183.039	114.443	2010	
Norsk Scania Eindom AS, Oslo	NOK	7,7540	-	100,00	100,00	33.133	739	2010	
NSAA S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR	-	100,00	100,00	1.417	6	7)	2010	
Ocean Automobile S.A.S., Orvault	EUR	-	100,00	100,00	2.178	414	7)	2010	
Oerstad Investments LLP, London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	2011	
Oreda S.A.S., La Chapelle Saint Mesmin	EUR	-	100,00	100,00	1.062	-109	7)	2010	
Oy Klappstein AB, Helsinki	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Oy Scan-Auto Ab, Helsinki	EUR	-	100,00	100,00	28.140	13.369		2010	
PARIS EST EVOLUTION SAS, Saint Thibault des Vignes	EUR	-	100,00	100,00	3.918	652	7)	2010	
PBO S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR	-	100,00	100,00	215	8	7)	2010	
PBS Turbo s.r.o., Velká Bítov	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	286.494	64.888	7) 2011	
Perform2gether AB, Söderälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011
PGA Group S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	125.798	483	7)	2010	
PGA Motors B.V., Utrecht	EUR	-	100,00	100,00	31.697	-1.288	7)	2010	
PGA Motors S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	158.053	14.116	7)	2010	
PGA Nederland N.V., Utrecht	EUR	-	100,00	100,00	12.546	-3.025	7)	2010	
PGA S.A., Paris	EUR	-	99,99	99,99	75.334	3.979	7)	2010	
PGA Trésorerie S.A.S., Paris	EUR	-	100,00	100,00	931	650	7)	2010	
Plesman Valet Parking B.V., Veenendaal	EUR	-	100,00	100,00	613	131	7)	2010	
Porsche Albania Sh.p.k., Tirana	ALL	138,6600	-	100,00	100,00	652.966	-6.260	7) 2010	
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H. & Co. OG, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	2.316	20.990	7)	2010	
Porsche Automotive Investment GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	45.795	-921	7)	2010	
Porsche Bank AG, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	260.063	35.677	7)	2010	
Porsche Bank Hungaria Zrt., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	7.435.239	-1.318.073	7) 2010	
Porsche Bank Romania S.A., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	47.060	-2.628	7) 2010	
Porsche BG EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	20.936	379	7) 2010	
Porsche Broker Asigurari s.r.l., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	27.401	20.890	7) 2010	
Porsche Clearing Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	2.329	777	7)	2010	
Porsche Corporate Finance GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	813.516	13.247	7)	2010	
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	85.373	84.902	7)	2010	
Porsche Hungaria Kereskedelmi Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	14.212.707	1.739.774	7) 2010	
Porsche Immobilien BG EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	564.778	33.601	7) 2010	
Porsche Immobilien CZ spol. s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	21.670	1.172	7) 2010	
Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	674.472	-22	7)	2010	
Porsche Immobilien GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	13.951	23	7)	2010	
Porsche Immobilien Slovakia spol.s.r.o., Bratislava	EUR	-	100,00	100,00	5.424.766	932	7)	2010	
Porsche Immobilien SRL, Voluntari	RON	4,3233	-	100,00	100,00	6.506	2.034	7) 2010	
Porsche Immobilienverwaltungs Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	624.021	176.089	7) 2010	
Porsche Informatik GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	1.224	1.528	7)	2010	
Porsche Insurance Broker BG EOIDD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	3.686	-783	7) 2010	
Porsche Inter Auto BG EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	7.960	471	7) 2010	
Porsche Inter Auto CZ spol. s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	44.816	-307	7) 2010	
Porsche Inter Auto d.o.o., Ljubljana	EUR	-	100,00	100,00	68.128	24.190	7)	2010	
Porsche Inter Auto d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	27.698	1.211	7) 2010	
Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	2.581.208	297.885	7)	2010	
Porsche Inter Auto Hungaria Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	43.665	3.933	7) 2010	
Porsche Inter Auto Romania S.R.L., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	-	-63.618	7) 2010	
Porsche Inter Auto S.d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	-	-	2010	
Porsche Inter Auto Slovakia spol. s.r.o., Bratislava	EUR	-	100,00	100,00	10.239	2.397	7)	2010	
Porsche Konstruktionen GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	117.651	67.487	7)	2010	
Porsche Kredit in Leasing SLO d.o.o., Ljubljana	EUR	-	100,00	100,00	27.698	1.211	7)	2010	
Porsche L.S. Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	673.498	-742.157	7) 2010	
Porsche Leasing BG EOIDD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	8.400	-595	7) 2010	
Porsche Leasing d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	111.099	-10.607	7) 2010	
Porsche Leasing Romania IFN S.A., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	173.814	32.606	7) 2010	
Porsche Leasing SCG d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	221.921	-38.180	7) 2010	
Porsche Leasing SLO d.o.o., Ljubljana	EUR	-	100,00	100,00	19.130	1.543	7)	2010	
Porsche Macedonia dooel, Skopje	MKD	61,7200	-	100,00	100,00	429.811	26.897	7) 2010	
Porsche Mobiliti d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	15.828	5.975	7) 2010	
Porsche Mobility d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	-	-834.316	7) 2010	
Porsche Partner d.o.o. Belgrad, Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	-	-2.977	7) 2010	
Porsche Romania s.r.l., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	299.269	86.958	7) 2010	
Porsche SCG d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	296.080	-17.095	7) 2010	
Porsche Slovakia spol. s.r.o., Bratislava	EUR	-	100,00	100,00	18.221	4.719	7)	2010	
Porsche Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR	-	100,00	100,00	36.636	5.967	7)	2010	
Porsche Versicherungs AG, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	34.568	6.916	7)	2010	
Porsche Versicherungsvermittlung Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	6.400	237.225	7) 2010	
Porsche Werbemittlung GmbH, Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	788	353	7)	2010	
Porsche Zagreb d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	307.528	14.638	7) 2010	
Porsche Zastupanje u Osiguranju d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	559	724	7) 2010	
Porsche Zavarovalno Zastopnistvo d.o.o., Laibach	EUR	-	100,00	100,00	175	90	7)	2010	
Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	100,00	100,00	448	-61	2010	
Précision Automobiles S.A., Paris	EUR	-	100,00	100,00	1.355	150	7)	2010	
Private VCL S.A., Luxemburg	EUR	-	-	-	31	-	16)	2010	
Proarga, S.L., Pontevedra	EUR	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Propri S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR	-	100,00	100,00	4.379	2.689	7)	2010	
Raven Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010
Reliable Vehicles Ltd., London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr	
			direkt indirekt	Gesamt				
RENK Corporation, Duncan	USD	1,2939	-	100,00	6.384	1.260	7) 2011	
RENK France S.A.S., Saint-Ouen-l'Aumône	EUR		-	100,00	6.523	2.618	7) 2011	
RENK LABECO Test Systems Corporation, Mooresville	USD	1,2939	-	100,00	876	74	7) 2011	
RENK-MAAG GmbH, Winterthur	CHF	1,2156	-	100,00	9.601	2.023	7) 2011	
Roosevelt II S.A.S., St Alban Leysse	EUR		-	100,00	373	14	7) 2010	
S. des Automobiles de la Thierache S.A.S., Hirson	EUR		-	100,00	949	318	7) 2010	
S.A.N.D. Automobiles S.A.S., Loison-sous-Lens	EUR		-	100,00	1.973	1.088	7) 2010	
S.A.R.L. Alize Automobile, Cébazat	EUR		-	100,00	366	40	7) 2010	
S.A.R.L. Domes Automobiles, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	321	42	7) 2010	
S.A.R.L. JP Cresson, Helleennes	EUR		-	100,00	64	121	7) 2010	
S.A.S. Autolosange, Metz	EUR		-	100,00	2.355	300	7) 2010	
S.A.S. BBM 77, St. Thibault des Vignes	EUR		-	100,00	1.710	339	7) 2010	
S.A.S. Diffusion Automobile Calaisienne, Calais	EUR		-	100,00	1.726	282	7) 2010	
S.A.S. Evarard GGL, Lievin	EUR		-	100,00	1.097	259	7) 2010	
S.A.S. Garage Chevalier, Longueville les Metz	EUR		-	100,00	1.664	55	7) 2010	
S.A.S. Garage de la Gohelle, Sains en Gohelle	EUR		-	100,00	899	134	7) 2010	
S.A.S. Garage de la Lys NGA, Longuenesse	EUR		-	100,00	1.582	271	7) 2010	
S.A.S. Garage de la Lys, Nieppe	EUR		-	100,00	2.737	530	7) 2010	
S.A.S. Gardin, Terville	EUR		-	100,00	3.080	104	7) 2010	
S.A.S. GGBA, Henin Beaumont	EUR		-	97,50	83.867	16.706	7) 2010	
S.A.S. Immobel, Henin Beaumont	EUR		-	100,00	-	-228	7) 2010	
S.A.S. Jacques Carlet, Mozac	EUR		-	100,00	4.180	945	7) 2010	
S.A.S. Lens Location, Loison sous Lens	EUR		-	100,00	1.735	391	7) 2010	
S.A.S. Longwy Espace Automobile, Mexy	EUR		-	100,00	581	-47	7) 2010	
S.A.S. Nouveau Garage des Flandres, Wormhout	EUR		-	100,00	-	-15	7) 2010	
S.A.S. Nouveaux Garages Lensois, Loison sous Lens	EUR		-	100,00	2.140	397	7) 2010	
S.A.S. Premium Automobiles, Paris	EUR		-	100,00	2.378	569	7) 2010	
S.A.S. Premium II, Montigny le Bretonneux	EUR		-	100,00	2.983	874	7) 2010	
S.A.S. Premium Picardie, Rivry	EUR		-	100,00	2.078	432	7) 2010	
S.A.S. Sancar, Chasseneuil-du-Poitou	EUR		-	100,00	7.541	1.248	7) 2010	
S.A.S. Sandrah, Henin Beaumont	EUR		-	100,00	1.592	427	7) 2010	
S.A.S. Saneg, Carvin	EUR		-	100,00	1.347	298	7) 2010	
S.A.S. Scania Holding France, Angers	EUR		-	100,00	58.971	8.356	2010	
S.A.S. SNAT, Tourcoing	EUR		-	100,00	1.394	55	7) 2010	
S.A.S. Vitry Automobiles, Vitry sur Seine	EUR		-	100,00	1.255	87	7) 2010	
SACN - Société Automobile Chauny Noyon S.A.S., Chauny	EUR		-	100,00	1.569	232	7) 2010	
SADA S.A.S., Dunkerque	EUR		-	100,00	1.035	89	7) 2010	
Sadal S.A.S., Vetraz Monthoux	EUR		-	100,00	4.941	950	7) 2010	
Safi S.A.S., Vitry sur Seine	EUR		-	100,00	5.279	289	7) 2010	
Saintalb S.A.S., St. Alban Leysse	EUR		-	100,00	2.525	164	7) 2010	
SAS Nouveaux Garages de l'Artois, Arras	EUR		-	100,00	4.710	731	7) 2010	
SAS PGA FI, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	138	56	7) 2010	
Savoie Renault Occasion (Sareno) S.A.R.L., St Pierre d'Albigny	EUR		-	100,00	208	-17	7) 2010	
Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	100,00	11.685	6.491	2010	
Scanexpo International S.A., Montevideo	UYU	25,8410	-	100,00	183.208.831	35.212.828	2010	
Scanexpo S.A., Montevideo	UYU	25,8410	-	100,00	-	-	5) 2011	
Scania (Hong Kong) Limited, Hong Kong	HKD	10,0510	-	100,00	100,00	4.775	2010	
Scania (Malaysia) SDN BHD, Kuala Lumpur	MYR	4,1055	-	100,00	46.162	16.417	2010	
Scania AB, Södertälje	SEK	8,9120	49,29	13,35	62,64	16.401.174	5.012.413	2010
Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia	BRL	2,4159	-	99,99	99,99	81.167	22.793	2010
Scania Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	289.079	99.283	2010
Scania Asset Management AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	10.527.408	-2.080	2010
Scania Australia Pty. Ltd., Campbellfield	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	34.376	9.530	2010
Scania Austria, Brunn am Gebirge	EUR		-	99,00	99,00	-	-	7) 2011
Scania Banco S.A., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	79.279	-1.365	2011
Scania Beers Rayon III B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Beers Rayon IV B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Beers Rayon IX B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Beers Rayon V B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Beers Rayon VI B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Beers Rayon VII B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Beers Rayon VIII B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Beers Rayon X B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Beers Rayon XI B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Belgium SA-NV, Neder-Over-Heembeek	EUR		-	100,00	100,00	72.415	15.675	2010
Scania Biler A/S, Ishøj	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	22.130	-21.550	2010
Scania Bosnia Herzegovina d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	2.648	-225	2010
Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone	BWP	9,6986	-	100,00	100,00	8.448	2.856	2010
Scania Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	11.692	1.773	2010
Scania Bus & Coach UK Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Bus Belgium N.V.-S.A., Diegem	EUR		-	100,00	100,00	28.016	-415	2010
Scania Bus Financing AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	200	2.277	2010
Scania Bus Nordic AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5) 2011
Scania Central Asia LLP, Almaty	KZT	192,3300	-	100,00	100,00	1.047.244	-40.669	2010
Scania Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	672,5600	-	100,00	100,00	8.792.128	2.514.007	2010
Scania Colombia S.A., Bogota	COP	2.512,0000	-	100,00	100,00	354.454	-917.531	2010
Scania Comercial, S.A. de C.V., Queretaro	MXN	18,0512	-	99,99	99,99	317.968	16.911	2010
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	68,7130	-	100,00	100,00	-	-	6) 2011
Scania Commercial Vehicles Renting S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	5.139	-760	2010
Scania Commerciale S.p.A., Trento	EUR		-	100,00	100,00	6.350	282	2010
Scania Credit AB, Södertälje	EUR		-	100,00	100,00	5.420	-3.496	2010
Scania Credit Hrvatska d.o.o., RAKITJE	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	1.000	-4.303	2010
Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogârla	RON	4,3233	-	100,00	100,00	-	10.031	2010
Scania Credit Ukraine Ltd., Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	184.415	2.909	2010
Scania CV AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	25.476	5.360	2010
Scania Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	242.777	47.160	2010
Scania Danmark A/S, Herlev	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	36.528	-12.746	2010
Scania Danmark Ejendom ApS, Ishøj	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	60.838	3.838	2010
Scania de Venezuela S.A., Valencia	VEF	5,5627	-	100,00	100,00	9.822	1.729	2010
Scania del Peru S.A., Lima	PEN	3,4927	-	100,00	100,00	49.745	5.993	2010
Scania Delivery Center AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	9	6.514	2010
Scania Driver Training SRL, Ilfov	RON	4,3233	-	100,00	100,00	-	-73	2010
Scania Eesti AS, Tallinn	EEK	15,6466	-	100,00	100,00	58.797	4.742	2010
Scania Europe Holding B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	-	-23.635	2010
Scania Finance Belgium N.V.-S.A., Neder-Over-Heembeek	EUR		-	100,00	100,00	16.298	1.214	2010
Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	-	-2.778	2010

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
			direkt indirekt	Gesamt			
Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	672,5600	- 100,00	100,00	151.092	-265.905	2010
Scania Finance Czech Republic Spol. s.r.o., Prag	CZK	25,7870	- 100,00	100,00	458.297	29.767	2010
Scania Finance France S.A.S., Angers	EUR		- 100,00	100,00	45.073	407	2010
Scania Finance Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	40.550	3.840	2010
Scania Finance Hispania EFC S.A., Madrid	EUR		- 100,00	100,00	9.632	-4.582	2010
Scania Finance Holding AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	6.807	-20.106	2010
Scania Finance Holding Great Britain Ltd., London	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	3.769	0	2010
Scania Finance Ireland Ltd., Dublin	EUR		- 100,00	100,00	21	-179	2010
Scania Finance Italy S.p.A., Mailand	EUR		- 100,00	100,00	29.764	923	2010
Scania Finance Korea Ltd., Seoul	KRW	1.498,6900	- 100,00	100,00	40.323.410	5.200.220	2010
Scania Finance Luxembourg S.A., Münsbach	EUR		- 100,00	100,00	1.748	-429	2010
Scania Finance Magyarország zrt., Biatorbágy	HUF	314,5800	- 100,00	100,00	184.627	-104.770	2010
Scania Finance Nederland B.V., Breda	EUR		- 100,00	100,00	38.587	3.600	2010
Scania Finance Polska Sp.z o.o., Nadarzyn	PLN	4,4580	- 100,00	100,00	116.981	20.493	2010
Scania Finance Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,2723	- 100,00	100,00	2	0	2010
Scania Finance Schweiz AG, Kloten	CHF	1,2156	- 100,00	100,00	3.053	1.576	2010
Scania Finance Slovac Republic s.r.o., Senec	EUR		- 100,00	100,00	582	-5.667	2010
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeroton Gauteng	ZAR	10,4830	- 100,00	100,00	227.378	58.022	2010
Scania Finans AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	149.441	-13.458	2010
Scania France S.A.S., Angers	EUR		- 100,00	100,00	42.631	8.602	2010
Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	44.668	27.045	2010
Scania Group Treasury Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		- 100,00	100,00	23.779.392	461.342	2010
Scania Hispania Holding S.L., Madrid	EUR		- 100,00	100,00	4.590	-22	2010
Scania Hispania S.A., Madrid	EUR		- 100,00	100,00	10.639	1.948	10)
Scania Holding Europe AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	-	-337	8)
Scania Holding Inc., Wilmington	USD	1,2939	- 100,00	100,00	12.617	-407	2010
Scania Hrvatska d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	- 100,00	100,00	3.032	-11.314	2010
Scania Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	314,5800	- 100,00	100,00	1.758.117	29.520	2010
Scania Infomate, Zwolle	EUR		- 100,00	100,00	2.093	78	2010
Scania Infotronics AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	-	-	5)
Scania Insurance Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		- 100,00	100,00	81	19	2010
Scania Insurance Nederland B.V., Middelharnis	EUR		- 100,00	100,00	821	153	2010
Scania Investimentos Imobiliários S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		- 100,00	100,00	1.573	-110	2010
Scania IT AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	49.484	8.095	2010
Scania IT France S.A.S., Angers	EUR		- 100,00	100,00	1.202	95	2010
Scania Japan Limited, Tokio	JPY	100,2000	- 100,00	100,00	73.614	2.038	2010
Scania Korea Ltd., Seoul	KRW	1.498,6900	- 100,00	100,00	31.071.039	3.639.895	2010
Scania Kringlan AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	-	-	5)
Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	2,4159	- 100,00	100,00	942	1.135	2010
Scania Latvia SIA, Riga	LVL	0,6995	- 100,00	100,00	2.856	-148	2010
Scania Leasing d.o.o., Ljubljana	EUR		- 100,00	100,00	613	-47	2010
Scania Leasing Ireland Ltd., Dublin	EUR		- 100,00	100,00	-	-	5)
Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H., Brunn am Gebirge	EUR		- 100,00	100,00	7.646	-2.872	2010
Scania Lizing Kft., Biatorbágy	HUF	314,5800	- 100,00	100,00	411.626	-29.115	2010
Scania Location S.A.S., Angers	EUR		- 100,00	100,00	26.093	2.239	2010
Scania Luxembourg S.A., Münsbach	EUR		- 99,90	99,90	2.648	-196	2010
Scania -lviv LLC, Lviv	UAH	10,3810	- 100,00	100,00	-	-	6)
Scania Marketing Support AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	-	-	5)
Scania Maroc S.A., Casablanca	MAD	11,1189	- 100,00	100,00	34.875	17.233	2010
Scania Milano S.p.A., Trento	EUR		- 100,00	100,00	358	-42	2010
Scania Nederland B.V., Breda	EUR		- 100,00	100,00	11.014	-19.056	2010
Scania Nederland Holding B.V., Zwolle	EUR		- 100,00	100,00	-	-	5)
Scania Networks B.V., Den Haag	EUR		- 100,00	100,00	2.537	235	2010
Scania Omni AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	4.838	55.219	2010
Scania Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		- 100,00	100,00	9.925	2.761	2010
Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		- 100,00	100,00	18.643	-7	2010
Scania Overseas AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	43.921	731	2010
Scania Part Logistics AB, Söderfälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	120	0	2010
Scania Plan S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	- 100,00	100,00	1.051	-88	2010
Scania Polska S.A., Warschau	PLN	4,4580	- 100,00	100,00	109.488	17.341	2010
Scania Portugal S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		- 100,00	100,00	3.031	2	2010
Scania Production Angers S.A.S., Angers	EUR		- 100,00	100,00	29.172	660	2010
Scania Production Meppel B.V., Meppel	EUR		- 100,00	100,00	10.105	1.197	2010
Scania Production Slupsk S.A., Slupsk	PLN	4,4580	- 100,00	100,00	42.348	4.228	2010
Scania Production Zwolle B.V., Zwolle	EUR		- 100,00	100,00	44.793	3.879	2010
Scania Projektfinans AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	-	-	6)
Scania Properties Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	-	-	5)
Scania Real Estate AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	81.135	-180	2010
Scania Real Estate Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		- 100,00	100,00	6.805	208	2010
Scania Real Estate Belgrad d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	- 100,00	100,00	1.007	-53	2010
Scania Real Estate Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9558	- 100,00	100,00	-	-	6)
Scania Real Estate Lund AB, Lund	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	105	5	2010
Scania Real Estate Romania SRL, Bukarest	RON	4,3233	- 100,00	100,00	-	-	6)
Scania Real Estate s.r.o., Bratislava	EUR		- 100,00	100,00	5	0	2010
Scania Real Estate Schweiz AG, Zürich	CHF	1,2156	- 100,00	100,00	1.000	16	2010
Scania Real Estate Services AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	89.454	34.334	2010
Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda	EUR		- 100,00	100,00	15.232	953	2010
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L., Bukarest	RON	4,3233	- 100,00	100,00	-	-	6)
Scania Rent Romania SRL, Bukarest	RON	4,3233	- 96,00	96,00	30	32	2010
Scania Romania SRL, Bukarest	RON	4,3233	- 100,00	100,00	15.726	-72	2010
Scania Sales (China) Co. Ltd., Peking	CNY	8,1588	- 100,00	100,00	41.435	-8.071	2010
Scania Sales and Services AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	2.251.916	277.299	2010
Scania Schweiz AG, Kloten	CHF	1,2156	- 100,00	100,00	19.025	14.812	2010
Scania Services Del Perú S.A., Lima	PEN	3,4927	- 100,00	100,00	-	-	7)
Scania Services S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	- 100,00	100,00	7.820	311	2010
Scania Servicios, S.A. de C.V., Queretaro	MXN	18,0512	- 99,99	99,99	9.807	-912	2010
Scania Siam Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	- 99,99	99,99	193.030	-30.174	2010
Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	- 100,00	100,00	72.584	2.423	2010
Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,6819	- 100,00	100,00	7.378	2.373	2010
Scania Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		- 100,00	100,00	12.118	186	2010
Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		- 100,00	100,00	4.412	295	14)
Scania South Africa Pty. Ltd., Sandton	ZAR	10,4830	- 100,00	100,00	413.102	110.736	2010
Scania Srbija d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	- 100,00	100,00	67.217	1.704	2010
Scania Sverige Bussar AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 100,00	100,00	-	-	5)
Scania Tanzania Ltd., Dar Es Salaam	TZS	2.052,9800	- 100,00	100,00	8.887.673	532.037	2010
Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	- 99,99	99,99	56.375	3.620	2010

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		direkt	indirekt	Gesamt			
Scania Trade Development AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	271.095	-1.127	2010
Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	1.400	0	2010
Scania Treasury AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	6.665.421	116.087	2010
Scania Treasury Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	SEK	8,9120	-	100,00	22.457.080	379.008	2010
Scania Treasury Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg	GBP		-	100,00	4.224	28.644	2010
Scania Truck Financing AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	1.320	601	5) 2010
Scania Trucks & Buses AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	137.588	-7	2010
Scania Tüketici Finansmani A.S., Istanbul	TRY	2,4432	-	100,00	10.660	-3.430	2010
Scania Ukraine LLC, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	12.641	1.229	2010
Scania USA Inc., San Antonio, Texas	USD	1,2939	-	100,00	2.890	-1.327	2010
Scania Used Vehicles AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-11.494	2010
Scania-Bilar Sverige AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	141.567	154.628	2010
Scanlink Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	5) 2011
SCANRENT - Algur de Vaturas sem Condutor, S.A., Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	1.889	-510
Scantruck Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	5) 2011
SCI 108 Rue Pasteur, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	70	68 7) 2010
SCI Actipolis, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	29	27 7) 2010
SCI Carlet, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	427	103 7) 2010
SCI Carrefour de Courrieres, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	851	66 7) 2010
SCI Carsan, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	389	87 7) 2010
SCI de la rue des Chantiers, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	-	-19 7) 2010
SCI de la rue du Blason, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	60	59 7) 2010
SCI de Loison, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	9	7 7) 2010
SCI des Petites Haies de Valenton, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	51	50 7) 2010
SCI des Pres, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	3	1 7) 2010
SCI Dieu & Compagnie, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	190	188 7) 2010
SCI du Boulevard d'haluin, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	23	22 7) 2010
SCI du Fond du Val, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	42	40 7) 2010
SCI du Pont Rouge, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	203	171 7) 2010
SCI du Prieure, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	102	90 7) 2010
SCI du Ruisseau, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	47	46 7) 2010
SCI Faema, Villers Cotterets	EUR		-	100,00	100,00	126	38 7) 2010
SCI Foch 47, Morlaix	EUR		-	100,00	100,00	94	19 7) 2010
SCI GMC, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	432	227 7) 2010
SCI Heninoise de l'Automobiles, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	-	-62 7) 2010
SCI Lea, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	111	109 7) 2010
SCI Les Champs Dronckaert, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	54	53 7) 2010
SCI Les Ribes Plein Sud, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	588	298 7) 2010
SCI Lievinoise, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	85	83 7) 2010
SCI MV, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	30	0 7) 2010
SCI Novo Lavoisier, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	63	62 7) 2010
SCI R19, St. Jean de Maurienne	EUR		-	100,00	100,00	165	150 7) 2010
SCI Santa Sofia, St. Alban Leysse	EUR		-	100,00	100,00	111	63 7) 2010
SCI SCENI II, St.-Alban-Leysse	EUR		-	100,00	100,00	11	0 7) 2010
SCI Servagnin, St. Alban Leysse	EUR		-	100,00	100,00	-	-129 7) 2010
SCI Sipamar, Thonon les Bains	EUR		-	100,00	100,00	75	52 7) 2010
SCI Thomas, Hellennes	EUR		-	100,00	100,00	18	14 7) 2010
SCI Vrillonnerie, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	189	106 7) 2010
SEAT Motor España S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	9.464	-757
SEAT Portugal Unipessoal, Lda., Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	1.389	268
SEAT, S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	736.000	-103.900
Securycar S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	557	3.016 7) 2010
SERVILEASE, S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	3.140	-2.148
Sevilla Wagen, S.A., Sevilla	EUR		-	100,00	100,00	6.763	866
SITECH Sp.z o.o., Polkowice	PLN	4,4580		100,00	100,00	483.098	64.334
SKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	75.681.737	9.403.540 12) 2010
SKODA AUTO India Private Limited, Aurangabad	INR	68,7130	-	100,00	100,00	2.352.372	-134.386
SKODA AUTO POLSKA S.A., Poznan	PLN	4,4580	-	51,00	51,00	58.990	18.787
SKODA AUTO Slovensko, s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	15.553	1.631
Škodafin s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	4.674.640	521.275
Smit & Co. Zwolle B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	-	343 7) 2010
Sochaux Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	36.084	2.613 7) 2010
Société Angérienne de Véhicules Industriels (SAVIA) S.A.S., Chauray	EUR		-	100,00	100,00	3.977	355 7) 2010
Société Civile Immobilière du Billemont, Roncq	EUR		-	100,00	100,00	212	151 7) 2010
Société Commerciale Automobile du Poitou S.A.S. (SCAP), Poitou	EUR		-	100,00	100,00	8.273	1.130 7) 2010
Société Commerciale Diffusion Automobile du Poitou S.A.S. (SC DAP), Poitou	EUR		-	100,00	100,00	2.609	511 7) 2010
Société de Distribution Automobile Launoise S.A.S., Chambry	EUR		-	100,00	100,00	2.019	332 7) 2010
Société de Mécanique de Précision de l'Aubois, Jouet	EUR		-	100,00	100,00	1.150	-17 7) 2011
Societe de Vente d'Automobiles de Cretel SVAC S.A.S., Cretel	EUR		-	100,00	100,00	1.377	148 7) 2010
Société des Automobiles du Soissonnais S.A.S., Billy-sur-Aisne	EUR		-	100,00	100,00	1.880	352 7) 2010
Société d'Exploitation Garage Carlet S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	865	397 7) 2010
Société Valentino de Commerce Automobile - SOVACA S.A.S., Valence	EUR		-	100,00	100,00	3.455	439 7) 2010
Södertälje Bil Invest AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	327.000	188.435
Södertälje Bilkredi AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	5) 2011
Sofidem SAS, Saint Thibault des Vignes	EUR		-	100,00	100,00	3.161	88 7) 2010
Somat S.A.R.L., St. Cyr sur Loire	EUR		-	100,00	100,00	874	12 7) 2010
Southway Scania Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	5) 2011
SRE Holding Sàrl, Münsbach	EUR		-	100,00	100,00	-	7) 2011
Stockholms Industriassistans AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	10.638	-1.441
Stuttgart Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	11.803	317 7) 2010
Suvesa Super Veics Pesados Ltda., Eldorado do Sul	BRL	2,4159	-	99,98	99,98	57.127	10.487
Suzhou Jun Bao Hang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	61.404	13.462 7) 2010
Svenska Mektek AB, Enköping	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	2.153	828
Techstar 86 S.A.R.L., Poitiers	EUR		-	100,00	100,00	1.014	158 7) 2010
Techstar Champs-sur-Marne S.A.S., Champs-sur-Marne	EUR		-	100,00	100,00	975	196 7) 2010
Techstar Meaux S.A.S., Meaux	EUR		-	100,00	100,00	1.352	177 7) 2010
Techstar S.A.S., Vert Saint Denis	EUR		-	100,00	100,00	7.606	369 7) 2010
Terwelde B.V., Groningen	EUR		-	100,00	100,00	-	226 7) 2010
Terwelde Holding B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	60	0 7) 2010
TF Motors S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	618	-34 7) 2010
Touraine Automobiles S.A.S., St. Cyr sur Loire	EUR		-	100,00	100,00	1.960	242 7) 2010
Tourisme Automobiles S.A.R.L., Angers	EUR		-	100,00	100,00	2.634	172 7) 2010
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	-	3.973 7) 2011
Trembler Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	- 11) 2010
Truck Namibia (Pty) Ltd., Windhoek	NAD	10,5061	-	100,00	100,00	22.841	2.953
Truck Rental Solutions Austria GmbH, Wien	EUR		-	100,00	100,00	-	7) 11) 2011

Name und Sitz des Unternehmens			Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr		
			Währung	direkt	indirekt	Gesamt				
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften										
1. Inland										
4Collection GmbH, Braunschweig			EUR	-	100,00	100,00	25	- 1) 5)	2010	
ASB Autohaus Berlin GmbH, Berlin			EUR	-	100,00	100,00	13.221	- 1) 14)	2010	
Audi Akademie GmbH, Ingolstadt			EUR	-	100,00	100,00	2.280	- 1)	2011	
Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim			EUR	-	100,00	100,00	15.703	- 1)	2011	
AUDI Immobilien GmbH & Co. KG, Ingolstadt			EUR	-	100,00	100,00	38.738	882	2011	
AUDI Immobilien Verwaltung GmbH, Ingolstadt			EUR	-	100,00	100,00	66	5	2011	
Audi Qualifizierungsgesellschaft mbH, Ingolstadt			EUR	-	100,00	100,00	25	-3	2011	
Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt			EUR	-	100,00	100,00	5.075	25	2011	
AUDI Zentrum Berlin Lichtenberg GmbH, Berlin			EUR	-	100,00	100,00	2.026	- 1)	2011	
Audi Zentrum München GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	325	- 6) 13)	2011	
Aumonta GmbH, Augsburg			EUR	-	100,00	100,00	-	- 1) 7)	2011	
Auto Union GmbH, Ingolstadt			EUR	-	100,00	100,00	354	- 1)	2011	
Autohaus Gawe GmbH, Berlin			EUR	-	100,00	100,00	307	- 1)	2010	
Automotive Safety Technologies GmbH, Gaimersheim			EUR	-	75,50	75,50	1.792	278	2010	
AZU Autoteile und -zubehör Vertriebs GmbH, Dreieich			EUR	-	100,00	100,00	53	-2	5)	
Brandenburgische Automobil GmbH, Potsdam			EUR	-	100,00	100,00	2.739	159	2010	
Carmeq GmbH, Berlin			EUR	-	100,00	100,00	3.100	- 1)	2010	
carmobility GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	250	- 1)	2011	
CC WellCom GmbH, Potsdam			EUR	-	100,00	100,00	124.351	- 1)	2011	
Daraja Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz-Kastel - Wiesbaden			EUR	-	94,00	94,00	0	-5	4)	
Eberhardt Verwaltungsgesellschaft mbH, Ulm			EUR	-	100,00	100,00	36	0	2010	
Eurocar Beteiligungs GmbH & Co. KG, Freilassing			EUR	-	100,00	100,00	600	46	7)	
Eurocar Beteiligungs Verwaltungs GmbH, Freilassing			EUR	-	90,00	90,00	22	-2	7)	
Fahr- und Sicherheitstraining FuS GmbH, Ingolstadt			EUR	-	27,45	27,45	53	888	2010	
Groupe Volkswagen France Grundstücksgesellschaft mbH, Wolfsburg			EUR	-	100,00	100,00	28	1	2010	
Held & Ströhle GmbH, Ulm			EUR	-	70,30	70,30	82	6	2010	
Italdesign-Giugiaro Deutschland GmbH, Göttingen			EUR	-	100,00	100,00	97	69	2011	
Karosserie- und Lackierzentrum Potsdam GmbH & Co. KG, Potsdam			EUR	-	100,00	100,00	1.205	248	2010	
Karosserie- und Lackierzentrum Potsdam Verwaltungs-GmbH, Potsdam			EUR	-	100,00	100,00	50	2	2010	
MAHAG Beteiligungs GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	33	3	2010	
MAHAG Münchener Automobil-Handel Haberl GmbH Dresden, Dresden			EUR	-	100,00	100,00	256	- 1)	2010	
MAHAG Verwaltungs GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	-	-33	2010	
MAN Erste Beteiligungs GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	-	7)	2011	
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Objekt Heilbronn KG, Oberhausen			EUR	-	100,00	100,00	-	7)	2011	
MAN Grundstücksgesellschaft mbH, Oberhausen			EUR	-	100,00	100,00	-	- 1) 7)	2011	
MAN IT Services GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	-	- 1) 7)	2011	
MAN Leasing GmbH & Co. Gamma KG, München			EUR	-	100,00	100,00	-	7)	2011	
MAN Personal Services GmbH, Dachau			EUR	-	100,00	100,00	-	- 1) 7)	2011	
MAN Truck & Bus Licence GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	-	7)	2011	
MAN Unterstützungsakasse GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	-	7)	2011	
MMI Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig			EUR	100,00	-	100,00	512	- 1)	2010	
Motoren München Autovermietung GmbH, München			EUR	-	100,00	100,00	256	- 1)	2010	
NSU GmbH, Neckarsulm			EUR	-	100,00	100,00	326	- 1)	2011	
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pöcking			EUR	-	100,00	100,00	-	7)	2011	
PoHo Beteiligungs GmbH, Freilassing			EUR	-	100,00	100,00	24	-39	7)	
PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim			EUR	-	91,00	91,00	5.771	3.954	7)	
SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Frankfurt			EUR	-	100,00	100,00	256	-54	2010	
tcu Turbo Charger GmbH, Augsburg			EUR	-	100,00	100,00	-	- 1) 7)	2011	
Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig			EUR	-	100,00	100,00	2.763	- 1)	2011	
Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz			EUR	-	100,00	100,00	6.439	- 1) 14)	2010	
Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover			EUR	-	100,00	100,00	626	626	13)	
VOLKSWAGEN Automobil Leipzig GmbH, Leipzig			EUR	-	100,00	100,00	12.902	- 1)	2010	
Volkswagen Automobile Region Hannover GmbH, Hannover			EUR	-	100,00	100,00	-	- 6) 13)	2011	
Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim			EUR	-	100,00	100,00	7.425	- 1)	2010	
Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg			EUR	100,00	-	100,00	5.369	- 1)	2010	
Volkswagen Design Center Potsdam GmbH, Potsdam			EUR	-	100,00	100,00	2.521	- 1)	2010	
Volkswagen Group Partner Services GmbH, Wolfsburg			EUR	100,00	-	100,00	144	- 1)	2010	
Volkswagen Klassik GmbH, Wolfsburg			EUR	-	100,00	100,00	25	- 1) 5)	2010	
Volkswagen Motorsport GmbH, Hannover			EUR	-	100,00	100,00	3.138	- 1)	2010	
Volkswagen Procurement Services GmbH, Wolfsburg			EUR	-	100,00	100,00	100	- 1)	2010	
Volkswagen Qualifizierungsgesellschaft mbH, Wolfsburg			EUR	-	100,00	100,00	503	- 1)	2010	
Volkswagen Retail Dienstleistungsgesellschaft mbH, Berlin			EUR	-	100,00	100,00	259	- 1)	2010	
Volkswagen-Bildungsinstitut GmbH, Zwickau			EUR	-	100,00	100,00	256	- 1)	2011	
VWL Funding 2008-1 GmbH, Braunschweig			EUR	-	100,00	100,00	25	- 5)	2010	
Weser-Ems Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen			EUR	81,25	-	81,25	6.815	2.801	2010	
ZENDA Dienstleistungen GmbH, Würzburg			EUR	-	100,00	100,00	1.068	227	2010	
2. Ausland										
1998 Ltd., Springfield, Virginia		USD	1,2939	-	100,00	100,00	16.661	502	2010	
ABCIS Aubière SNC, Aubière		EUR	-	100,00	100,00	-	-28	7)	2010	
AC2A S.A.R.L., Cosne cours sur Loire		EUR	-	100,00	100,00	6	26	7)	2010	
ALSASAUTO S.A.S., Vetraz-Monthoux		EUR	-	100,00	100,00	2.678	26	7)	2010	
Alsauto S.A.S., Chasseneuil du Poitou		EUR	-	100,00	100,00	1.477	-6	7)	2010	
Amer Assurantien B.V., Amersfoort		EUR	-	100,00	100,00	-	- 11)		2010	
Apolo Administradora de Bens S/S Ltda., São Bernardo do Campo, SP		BRL	2,4159	-	100,00	100,00	0	0	2010	
LTDA., São Paulo		BRL	2,4159	-	70,00	70,00	1.695	73	2010	
Audi Akademie Hungaria Kft., Györ		HUF	314,5800	-	100,00	100,00	70.771	17.383	2010	
Audi Real Estate S.L., El Prat de Llobregat		EUR	-	100,00	100,00	24.330	-69		2010	
Audi Tooling Barcelona, S.L., Barcelona		EUR	-	100,00	100,00	3.132	1.368		2010	
Auto Services Landi SNC, Plouigneau		EUR	-	100,00	100,00	193	101	7)	2010	
Automobiles Villers Services S.A.S., Villers-Cotterêts		EUR	-	100,00	100,00	374	103		2010	
Autosphere Ellada S.A., Athen		EUR	-	100,00	100,00	-	-1.321	7)	2010	
Autovisão Brasil Desenvolvimento de Negócios Ltda., São Bernardo do Campo		BRL	2,4159	-	100,00	100,00	101	-42	2010	
AutoVision Magyarország Kft., Györ		EUR	-	100,00	100,00	1.841	781		2010	
AutoVision S.A., Brüssel		EUR	-	100,00	100,00	2.476	240		2009	
AUTOVISION SLOVAKIA, s.r.o., Bratislava		EUR	-	100,00	100,00	235	237		2010	
A-Vision - Prestação de Serviços à Indústria Automóvel, unipessoal, Lda., Palmela		EUR	-	100,00	100,00	2.730	848		2010	
A-Vision People, Empresa de trabalho temporário, unipessoal, Lda., Palmela		EUR	-	100,00	100,00	440	384		2010	
Bawaria Motors Sp. z o.o., Warschau		PLN	4,4580	-	100,00	100,00	29.413	8.483	7)	2010
Bentley Insurance Services Ltd., Crewe		GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	5)	2011	
Bentley Motor Cars, Inc., Boston		USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	5)	2011	
Bentley Motor Export Services Ltd., Crewe		GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	5)	2011	
Caribbean Power Application, S.L., Madrid		EUR	-	100,00	100,00	-	- 7)		2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr		
			direkt indirekt	Gesamt					
Cariviera S.A.S., Nizza	EUR	-	100,00	100,00	324	15	2010		
Carrosserie 16 S.A.R.L., Champniers	EUR	-	100,00	100,00	252	8	2010		
Centrales Diesel Export SAS, Villepinte	EUR	-	100,00	100,00	-	7)	2011		
Centre Automobile De La Riviera Car S.A.S., Nizza	EUR	-	100,00	100,00	1.255	161	2010		
Centro Usato Sangallo S.r.l., Florenz	EUR	-	100,00	100,00	55	3	2011		
Cofia S.A., Paris	EUR	-	100,00	100,00	151	-14	2010		
COFICAL RENK Mancais do Brasil LTDA, Guaramirim	BRL	2,4159	-	98,00	98,00	-	7)	2011	
Cofora Ellada S.A., Athen	EUR	-	100,00	100,00	1.709	-782	7)	2010	
Cofora Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	56.261	1.004	2010	
Delta Invest Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	3.276	-625	7)	2010
DFM Verzekeringen B.V., Amersfoort	EUR	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Diffusion Automobile Lilleroise (DAL) S.A.R.L., Henin Beaumont	EUR	-	100,00	100,00	-	1	7)	2010	
Dispro S.A.S., Poitiers	EUR	-	100,00	100,00	-	-126	7)	2010	
e4t electronics for transportation s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	7.969	7.748	2010	
ERF (Holdings) plc, Swindon	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
Etablissements A. Cachera S.A.R.L., Oignies	EUR	-	100,00	100,00	177	83	7)	2010	
European Engineering Enterprise S.R.L. - in Liquidation, Turin	EUR	-	100,00	100,00	-	-	2)	2011	
EVDAK GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	-	-293	7)	2010
Fifty Two Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
Gulf Turbo Services LLC, Doha	QAR	4,7165	-	55,00	55,00	-	-	7)	2011
H. J. Mulliner & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011
HV Developpement Belgeque SPRL, Marquain	EUR	-	100,00	100,00	301	300	7)	2010	
INIS International Insurance Service s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	24.893	19.393	2010	
Instituto para Formación y Desarrollo Volkswagen, S.C., Puebla/Pue.	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	13.637	4.274	2010	
InterRent Bluthyrning AB, Söderälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011
Italdesign Giugiaro Barcelona S.L., Barcelona	EUR	-	100,00	100,00	4.705	482	-	2011	
Italdesign-Giugiaro Berci S.a.s. - in Liquidation, Paris	EUR	-	100,00	100,00	0	-2.535	2)	2009	
J. Duverney Evian SARL, Evian les Bains	EUR	-	100,00	100,00	320	63	7)	2010	
LAM d.o.o., Velika Gorica	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	11.399	-611	7)	2010
Lamina Auto Sp. z o.o., Piaseczno	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	5.466	267	7)	2010
Limited Liability Company Volkswagen Bank RUS, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	1.693.629	-66.371	4) 12)	2010
Limited Liability Company Volkswagen Financial Services RUS, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	379.236	-55.736	-	2010
Limited Liability Company Volkswagen Group Finanz, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	329.563	37.328	-	2010
Lion Motors Sp. z o.o., Piaseczno	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	-	-321	7)	2010
LKW Komponenten s.r.o., Bánovce nad Bebravou	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
LLC Automotive Components International RUS, Kaluga	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	9.369	3	5)	2010
MAHAG Kufstein GmbH, Kufstein	EUR	-	100,00	100,00	2	53	-	2010	
MAN B&W Diesel Electrical Services Ltd., Essex	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
MAN B&W Diesel Services Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Bulgaria EOOD, Varna	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Canarias S.L., Las Palmas	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Chile Limitada, Valparaíso	CLP	672,5600	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Costa Rica Limitada, San Jose	CRC	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo España S.A.U., Madrid	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Guatemala Ltda., Guatemala City	GTQ	10,1224	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Hellas Ltd., Piraeus	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Italia S.r.l., Genua	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Japan Ltd., Kobe	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Kenya Ltd., Nairobi	KES	109,7800	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Latvia SIA, Riga	LVL	0,6995	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
MAN Diesel & Turbo Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,1055	-	49,00	49,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Norge A/S, Oslo	NOK	7,7540	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Panama Enterprises Inc., Panama-Stadt	PAB	1,2951	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Philippines Inc., Manila	PHP	56,7540	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Poland Sp. z o.o., Gdansk	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Portugal, Unipessoal, Lda., Setúbal	EUR	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Qatar Navigation LLC, Doha	QAR	4,7165	-	49,00	49,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Russia Ltd., Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel & Turbo Sverige AB, Göteborg	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel South Africa (Proprietary) Limited, Kapstadt	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel Turbochargers Shanghai Co. Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Diesel vs Turbo Satis Servis Limited Sirketi, Istanbul	TRY	2,4432	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Iran Power Sherkate Sahami Khass, Teheran	IRR	14.471,0000	-	96,00	96,00	-	-	7)	2011
MAN IT Services Österreich GesmbH, Steyr	EUR	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MAN Properties (Midrand) (Pty.) Ltd., Midrand	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
MAN Properties (Pinetown) (Pty.) Ltd., Pinetown	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
MAN Properties (Pty.) Ltd., Johannesburg	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
MAN Truck & Bus (Korea) Limited, Seoul	KRW	1.498,6900	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	MYR	4,1055	-	70,00	70,00	-	-	7)	2011
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co., Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	99,99	99,99	-	-	7)	2011
MAN Truck & Bus Kazakhstan LLP, Almaty	KZT	192,3300	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Truck & Bus Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
MAN Truck and Bus pvt. Ltd., Mumbai	INR	68,7130	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
MAN Turbo (UK) Limited, London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
Marly Autolosange SAS, Marly	EUR	-	100,00	100,00	547	36	7)	2010	
MB Motors Sp. z o.o., Piaseczno	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	6.923	229	7)	2010
MBC Mobile Bridges Corp., Houston, Texas	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
Metallock Denmark A/S, Kopenhagen	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011
Mirreles Blackstone Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
MULTIMARCAS CORRETORA DE SEGUROS S/S LTDA., São Paulo	BRL	2,4159	-	99,98	99,98	20	-	-	2010
Multi-Services Autos Chat, SAS, Chatellerault	EUR	-	100,00	100,00	463	48	7)	2010	
NIRA Dynamics AB, Linköping	SEK	8,9120	-	94,66	94,66	36.992	81	-	2010
Park Ward & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011
Park Ward Motors Inc., Wilmington, Delaware	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
Paxman Diesels Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011
PCK GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	25.937	-147	7)	2010
PGA Ellada E.P.E., Athen	EUR	-	100,00	100,00	-	-6.564	7)	2010	
PGA Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	16.851	115	7)	2010
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR	-	100,00	100,00	37	-1	7)	2010	
Porsche Colombia SAS, Bogotá	COP	2.512,0000	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011
Porsche Group S.R.L., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	39	-1	7)	2010
Porsche Immobilien Ukraine GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	58.669	-17.320	7)	2010
Porsche Inter Auto Ukraine GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	981	-1.352	7)	2010
Porsche Kosova Sh.p.k., Pristina	EUR	-	100,00	100,00	-	-52	7)	2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr	
			direkt indirekt	Gesamt				
Porsche Leasing d.o.o. Podgorica, Podgorica	EUR		- 100,00	100,00	583	341	7) 2010	
Porsche Leasing dooel Skopje, Skopje	MKD	61,7200	- 100,00	100,00	61.333	26.996	7) 2010	
Porsche Leasing Ukraine GmbH, Kiew	UAH	10,3810	- 100,00	100,00	2.376	1.947	7) 2010	
Porsche Management GmbH, Salzburg	EUR		- 100,00	100,00	30	-5	4) 2010	
Porsche Mobility GmbH, Kiew	UAH	10,3810	- 100,00	100,00	7.571	-1.175	7) 2010	
Porsche Mobility s.r.l., Bukarest	RON	4,3233	- 100,00	100,00	16.115	15.999	7) 2010	
Porsche Pensionskasse AG, Salzburg	EUR		- 100,00	100,00	2.400	33	7) 2010	
Porsche Retail GmbH, Salzburg	EUR		- 100,00	100,00	33	-4	7) 2010	
Porsche System Engineering Ltd., Zürich	CHF	1,2156	- 100,00	100,00	4.932	1.626	7) 2010	
Porsche Ukraine GmbH, Kiew	UAH	10,3810	- 100,00	100,00	47.243	-6.975	7) 2010	
Porsche Versicherungsagentur GmbH, Kiew	UAH	10,3810	- 100,00	100,00	-	-	6) 2011	
Privas Automobiles SNC, Coux	EUR		- 100,00	100,00	133	25	7) 2010	
PT MAN Diesel & Turbo Indonesia, Jakarta	IDR	11.731,4700	- 92,62	92,62	-	-	7) 2011	
PUTT ESTATES (PROPRIETARY) LIMITED, Upington	ZAR	10,4830	- 100,00	100,00	1.797	-149	3) 2011	
Railway Mine & Plantation Equipment Ltd., London	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	-	-	5) 7) 2011	
RENK (UK) Ltd., London	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	-	-	5) 7) 2011	
RENK Transmision Sanayi A.S., Istanbul	TRY	2,4432	- 55,00	55,00	-	-	7) 2011	
Riviera Technic S.A.S., Mougins	EUR		- 100,00	100,00	1.209	534	2010	
Ruston & Hornsby Ltd., Stockport	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	-	-	5) 7) 2011	
Ruston Diesels Ltd., Stockport	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	-	-	5) 7) 2011	
S.A.R.L. Garage du Rond Point, Courrières	EUR		- 100,00	100,00	35	-45	7) 2010	
S.A.R.L. Lys Contrôle, Nieppe	EUR		- 100,00	100,00	68	7	7) 2010	
S.A.R.L. Mondial Diffusion, Roncq	EUR		- 100,00	100,00	453	96	7) 2010	
S.A.R.L. Premium BUC, Buc	EUR		- 100,00	100,00	41	0	7) 2010	
S.A.R.L. SV Auto, Sauzé Vausais	EUR		- 100,00	100,00	-	-16	7) 2010	
S.A.R.L. Woippy Automobiles, Woippy	EUR		- 100,00	100,00	-	5	7) 2010	
S.A.S. Grand Garage de la route de Dunkerque, Gravlines	EUR		- 100,00	100,00	741	121	7) 2010	
S.A.S. Premium Velizy, Hellennes	EUR		- 100,00	100,00	-	-	6) 2011	
Saint Marcellin Automobiles S.A.R.L., Saint Marcellin	EUR		- 100,00	100,00	348	13	7) 2010	
SAS Call Services, Chasseneuil du Poitou	EUR		- 100,00	100,00	182	79	7) 2010	
SCA Vision, Chasseneuil du Poitou	EUR		- 100,00	100,00	1.294	-4	7) 2010	
Scania-MAN Administration A.p.s., Frederiksberg	EUR		- 100,00	100,00	82	0	6) 2011	
SEAT Center Arrábida - Automóveis, Lda., Setúbal	EUR		- 100,00	100,00	527	247	2010	
Seat Saint-Martin S.A.S., Paris	EUR		- 100,00	100,00	348	-38	2010	
SEAT Sport S.A., Martorell	EUR		- 100,00	100,00	3.981	20	2010	
SERGO ARHKON GmbH, Kiew	UAH	10,3810	- 100,00	100,00	365	-407	7) 2010	
SNC ABCIS Clermont, Fitz James	EUR		- 100,00	100,00	13	12	7) 2010	
SNC Grands Garages de Provence-Garage Central, Les Angles	EUR		- 100,00	100,00	407	125	7) 2010	
SNC Styauto 79, Niort	EUR		- 100,00	100,00	25	14	7) 2010	
SNC Styauto 86, Poitiers	EUR		- 100,00	100,00	253	5	7) 2010	
SNC Sud Berry Auto, Argenton sur Creuse	EUR		- 100,00	100,00	79	29	7) 2010	
Société des Etablissements Michel Saint Aubin S.A.R.L., Ste Maure de Touraine	EUR		- 100,00	100,00	588	14	7) 2010	
SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE AUDI SARL, Paris	EUR		- 100,00	100,00	17.879	96	2011	
Solovi S.A.S., Saint Jean d'Angely	EUR		- 100,00	100,00	168	-5	7) 2010	
Sonauto Accessoires S.A., Cergy Pontoise	EUR		- 100,00	100,00	-	1.527	7) 2010	
SUNA Projects & Advisory Services Private Limited, Mumbai	INR	68,7130	- 100,00	100,00	-	-	7) 2011	
Suzhou Jie Jun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	8,1588	- 100,00	100,00	29.274	0	7) 2010	
Suzhou Jie Jun Automobile Trading Co., Ltd., Suzhou	CNY	8,1588	- 100,00	100,00	-	-	6) 2011	
Taizhou Junbaojie Automobile Sales & Service Co., Ltd., Taizhou	CNY	8,1588	- 100,00	100,00	37.504	-1.187	7) 2010	
V.V.S. Assuradeuren B.V., Amersfoort	EUR		- 100,00	100,00	-	-	11) 2010	
VAREC Ltd., Tokio	JPY	100,2000	- 100,00	100,00	165.515	32.389	2010	
Villers Services Center S.A.S., Paris	EUR		- 100,00	100,00	-	-646	2010	
VOLKSWAGEN CORRETORA DE SEGUROS LTDA., São Paulo	BRL	2,4159	- 100,00	100,00	5.931	4.455	2010	
Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	- 100,00	100,00	944.786	71.743	2010	
VOLKSWAGEN FINANCE PRIVATE LIMITED, Mumbai	INR	68,7130	- 100,00	100,00	135.656	-33.220	3) 4) 2010	
Volkswagen Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul	KRW	1.498,6900	- 100,00	100,00	26.204.137	-558.263	4) 2010	
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES SINGAPORE LTD., Singapur	SGD	1,6819	- 100,00	100,00	1.477	466	2010	
Volkswagen Financial Services Taiwan LTD., Taipei	TWD	39,2297	- 100,00	100,00	220.282	6.460	2010	
VOLKSWAGEN Finančné služby Maklérska s.r.o., Bratislava	EUR		- 100,00	100,00	1.929	1.922	12) 2010	
Volkswagen Group Insurance and Risk Management Services Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	-	-	8) 2011	
Volkswagen Group Latin America, Inc., Miami, Florida	USD	1,2939	- 100,00	100,00	-	-1.873	2010	
Volkswagen Group Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,1055	100,00	- 100,00	30.792	8.489	2010	
VOLKSWAGEN GROUP MILANO S.R.L., Mailand	EUR		- 100,00	100,00	197	-132	2011	
Volkswagen Group Pension Scheme Trustee Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	-	-	5) 2011	
Volkswagen Group Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,6819	100,00	- 100,00	14.596	4.098	2009	
Volkswagen Grundbesitz GmbH, Salzburg	EUR		- 100,00	100,00	3.438	-32	2010	
Volkswagen Hong Kong Co. Ltd., Hong Kong	HKD	10,0510	- 89,44	89,44	2.279	1.280	2010	
Volkswagen Insurance Company Ltd., Dublin	EUR		- 100,00	100,00	28.998	1.155	2010	
VOLKSWAGEN INSURANCE SERVICE LTD., Milton Keynes	GBP	0,8353	- 100,00	100,00	838	704	2010	
Barcelona	EUR		- 100,00	100,00	2.998	2.607	2010	
Volkswagen International Insurance Agency Co. Limited, Taipei	TWD	39,2297	- 100,00	100,00	-	-	6) 2011	
Volkswagen Logistics Prestação de Serviços de Logística e Transporte Ltda., Saô	BRL	2,4159	- 100,00	100,00	8.430	4.829	2010	
Bernardo do Campo	CNY	8,1588	- 100,00	100,00	-	-	6) 2011	
Volkswagen New Mobility Services Investment Co., Ltd., Peking	MYR	4,1055	- 100,00	100,00	-	-	6) 2011	
Volkswagen Passenger Cars Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	BAM	1,9558	58,00	- 58,00	38.430	1.247	2010	
VOLKSWAGEN SARAJEVO, d.o.o., Vogosca	MXN	18,0512	- 100,00	100,00	30.047	7.457	2010	
Volkswagen Servicios de Administración de Personal, S.A. de C.V., Puebla	MXN	18,0512	- 100,00	100,00	-	5.213	2010	
Volkswagen Versicherungsdienst AG, Wallisellen	CHF	1,2156	- 100,00	100,00	3.289	213	2010	
VVS Verzekerings-Service N.V., Amersfoort	EUR		- 60,00	60,00	946	719	10) 2010	
VWT Participações Ltda. - Participações em Outras Sociedades e Prestação de Serviços em Geral, São Bernardo do Campo	BRL	2,4159	- 100,00	100,00	5.117	2.885	5) 2010	
Zhejiang Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	8,1588	- 100,00	100,00	117.055	0	7) 2010	
III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN								
A. At Equity bewertete Unternehmen								
1. Inland								
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	EUR		50,00	-	50,00	61.522	8.736	2010
Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart	EUR		49,90	-	49,90	7.335.481	205.321	4) 2010
2. Ausland								
DFM N.V., Amersfoort	EUR		- 100,00	100,00	-	-	11)	2011
DutchLease B.V., Amersfoort	EUR		- 100,00	100,00	-	-	11)	2011
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	CNY	8,1588	20,00	20,00	40,00	37.541.053	24.227.693	12) 2011
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam	EUR		- 50,00	50,00	-	2.090.362	4.297	12) 2010
Lease + B.V., Amersfoort	EUR		- 100,00	100,00	-	-	11)	2011

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
			direkt indirekt	Gesamt			
Lease+Balans B.V., Amersfoort	EUR		- 100,00	100,00	-	- 11)	2011
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam	EUR		- -	9)	1.936.404	198.634	12)
Midland Beheer B.V., Amersfoort	EUR		- 100,00	100,00	-	- 11)	2011
P.Z. Auto d.o.o., Velika Gorica	HRK	7,5370	- 50,00	50,00	100.585	21.975	7)
SAIC-VOLKSWAGEN Sales Company Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	- 30,00	30,00	555.129	130.105	2010
Shanghai Volkswagen Powertrain Company Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	- 60,00	60,00	2.015.744	358.941	2010
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	40,00 10,00	50,00	26.089.657	10.747.545	2010
Stichting DFM Vehicle Loans Securitisation 2005, Amsterdam	EUR		- -	-	-	- 18)	2011
VDF FAKTORING HİZMETLERİ A.S., Istanbul	TRY	2,4432	- 100,00	100,00	-	- 11)	2010
VDF SERVIS VE TICARET A.S., Istanbul	TRY	2,4432	- 51,00	51,00	27.790	2.035	10) 12)
VDF SIGORTA ARACILIK HİZMETLERİ A.S., Istanbul	TRY	2,4432	- 99,99	99,99	-	- 11)	2010
VOLKSWAGEN BANK POLSKA S.A., Warschau	PLN	4,4580	- 60,00	60,00	231.650	32.242	12)
VOLKSWAGEN DOGUS TÜKETİCİ FINANSMANI ANONİM SİRKETİ, Maslak-Istanbul	TRY	2,4432	- 51,00	51,00	48.090	4.651	12)
VOLKSWAGEN FAW Engine (Dalian) Co., Ltd., Dalian	CNY	8,1588	- 60,00	60,00	1.790.023	696.229	2010
Volkswagen FAW Platform Company Ltd., Changchun	CNY	8,1588	- 60,00	60,00	615.387	98.100	2010
Volkswagen Leasing B.V., Amersfoort	EUR		- 100,00	100,00	-	- 11)	2010
Volkswagen Leasing Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	- 60,00	60,00	40.028	14.904	12)
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort	EUR		- 60,00	60,00	218.271	28.850	10)
VOLKSWAGEN SERWIS UBEZPIECZENIOWY SP. Z O.O., Warschau	PLN	4,4580	- 100,00	100,00	15.973	15.923	2010
VOLKSWAGEN Transmission (Shanghai) Company Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	- 60,00	60,00	604.008	113.300	2010
B. At Cost bewertete Unternehmen							
1. Inland							
e.solutions GmbH, Gaimersheim	EUR		- 49,00	49,00	2.260	618	2010
Elektronische Fahrwerksysteme GmbH, Gaimersheim	EUR		- 49,00	49,00	1.066	153	2010
Objekt Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Berlin	EUR		- 50,00	50,00	65	2	2011
Objektgesellschaft Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg mbH & Co. KG, Berlin	EUR		- 50,00	50,00	5.118	214	2011
PMDTechnologies GmbH, Siegen	EUR		- 50,00	50,00	6.173	-490	2010
Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	EUR	49,90	- 49,90	-	-	-	6)
VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG, Ellwangen	EUR		- 50,00	50,00	6.875	-2.365	2010
VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Verwaltungsgesellschaft mbH, Ellwangen	EUR		- 50,00	50,00	27	2	2010
Wolfsburg AG, Wolfsburg	EUR	50,00	- 50,00	47.248	-	11.475	2010
2. Ausland							
Central Eléctrica Anhangüera Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	- 40,00	40,00	20.744	3.292	2010
Módulos Automotivos do Brasil Ltda., São José dos Pinhais	BRL	2,4159	- 100,00	100,00	-	1.753	2010
SITECH Dongchang Automotive Seating Technology, Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	- 60,00	60,00	199.029	116.305	2010
SKO-ENERGO s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	25,7870	- 67,00	67,00	58.037	2.170	2010
SKO-ENERGO-FIN s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	25,7870	- 52,50	52,50	1.022.437	289.779	2010
Sturups Bilservice AB, Malmö	SEK	8,9120	- 50,00	50,00	293.459	7.270	2010
Trio Bilservice AB, Västerås	SEK	8,9120	- 33,33	33,33	131	0	2010
Volkswagen Beijing Center Company Ltd., Peking	CNY	8,1588	- 70,00	70,00	54.499	15.001	2010
VOLKSWAGEN DIETEREN FINANCE S.A., Brüssel	EUR		- 50,00	50,00	-	-	6)
VOLKSWAGEN MØLLER BILFINANS AS, Oslo	NOK	7,7540	- 51,00	51,00	442.088	3.222	12)
IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN							
A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen							
1. Inland							
Autoport Emden GmbH, Emden	EUR		- 33,33	33,33	77	9	2010
Ferrostaal Aktiengesellschaft, Essen	EUR		- 30,00	30,00	274.343	4.262	7)
Hörmann Automotive Components GmbH & Co. KG, Gustavsburg	EUR		- 40,00	40,00	11.347	3.584	7)
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München	EUR		- 49,00	49,00	5.010	2.293	7)
Roland Holding GmbH, München	EUR		- 22,83	22,83	41.592	-436.611	7)
2. Ausland							
Atlas Power Ltd., Karachi	PKR	116.4560	- 33,54	33,54	7.012.140	1.644.971	3) 7)
Bits Data i Södertälje AB, Södertälje	SEK	8,9120	- 33,00	33,00	25.433	13.253	2010
Cummins-Scania high pressure injection L.L.C., Columbus	USD	1,2939	- 30,00	30,00	6.717	176	2010
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C., Columbus	USD	1,2939	- 50,00	50,00	111.556	2.167	2010
H.R. Owen Plc., London	GBP	0,8353	- 27,91	27,91	12.335	1.464	10) 12)
JV MAN AUTO - Uzbekistan Limited Liability Company, Samarkand City	UZS	2.325.4200	- 49,00	49,00	10.740.323	4.386.459	7)
Laxå Specialvehicles AB, Laxå	SEK	8,9120	- 30,00	30,00	20.684	7.430	2010
LLC EURO-Leasing RUS, Rjasan	RUB	41.7650	- 60,00	60,00	-	-	7) 11)
MAN Financial Services SA (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	10,4830	- 50,00	50,00	-	-	7)
MAN FORCE TRUCKS Private Limited, Akurdi	INR	68.7130	- 50,00	50,00	483.502	-401.583	7)
Oppland Tungbilservice AS, Fagernes	NOK	7,7540	- 50,00	50,00	3.211	2.057	2010
Scamadrid S.A., Madrid	EUR		- 49,00	49,00	4.645	19	2010
ScaValencia, S.A., Valencia	EUR		- 26,00	26,00	9.503	680	2010
Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hong Kong	HKD	8,1588	- 25,00	25,00	23.262.321	1.962.354	7)
Tynset Diesel AS, Tynset	NOK	7,7540	- 50,00	50,00	4.040	1.258	2010
B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen							
1. Inland							
Abgaszentrum der Automobilindustrie (GbR), Weissach	EUR		- -	-	-	-	2011
Fahrzeugeile Service-Zentrum Mellendorf GmbH, Wedemark (Mellendorf)	EUR	26,00	23,70	49,70	265	-653	3) 4)
GVZ Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg mbH, Wolfsburg	EUR		- 30,81	30,81	1.860	221	2010
LivingSolids GmbH, Magdeburg	EUR		- 24,89	24,89	0	-28	2010
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics (GbR), Ingolstadt	EUR		- -	-	-	-	2011
POLYSIL GmbH - in Insolvenz, Wolfsburg	EUR		- 24,92	24,92	0	-334	2008
Theater der Stadt Wolfsburg GmbH, Wolfsburg	EUR	25,40	- 25,40	124	0	3)	2011
WTH AG, Wolfsburg	EUR		- 22,95	22,95	62	-4	2010
2. Ausland							
Frontignan Entretien Réparation et Vente Automobile S.A.R.L., Frontignan	EUR		- 33,33	33,33	61	11	7)
Liberté Automobile Holding SARL, Artiguelouve	EUR		- 33,33	33,33	310	30	7)
Model Master S.p.A., Moncalieri	EUR		- 40,00	40,00	1.898	-41	2010
Servicios Especiales de Ventas Automotrices, S.A. de C.V., México / D.F.	MXN	18,0512	- 25,00	25,00	59.565	3.560	2010
Smart Material Corp., Sarasota (Florida)	USD	1,2939	- 24,90	24,90	963	1	2010
Societe en Participation Brume, Poitiers	EUR		- 50,00	50,00	-	-	7)
TAS Tvoronica Automobila Sarajevo d.o.o., Vogosca	BAM	1,9558	50,00	50,00	-	-	5)
V. BETEILIGUNGEN							
1. Inland							
August Horch Museum Zwickau GmbH, Zwickau	EUR		- 50,00	50,00	826	34	2010
Coburger Nutzfahrzeuge Service GmbH, Coburg	EUR		- 30,00	30,00	-	-	5) 7)
FFK Fahrzeugservice Förlsch GmbH, Kronach	EUR		- 30,00	30,00	-	-	7)

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2011	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		direkt	indirekt	Gesamt			
GIF Gewerbe- und Industriepark Bad Friedrichshall GmbH, Bad Friedrichshall	EUR	-	30,00	30,00	3.099	387	2010
GKH Gemeinschaftskraftwerk Hannover GmbH, Hannover	EUR	-	15,30	15,30	10.226	-	2010
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EURO-Leasing GmbH, Matthias Hinner und Helge Richter GbR, Sittensen	EUR	-	50,00	50,00	-	-	2011
Kosiga GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	EUR	-	47,50	47,50	-	-	2011
LGI Logistikzentrum im Güterverkehrszentrum Ingolstadt Betreibergesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR	-	50,00	50,00	53	-475	2010
MOST Cooperation GbR, Karlsruhe	EUR	-	20,00	20,00	397	3	2011
MTC Marine Training Center Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	-	24,80	24,80	-	-	2011
NEULAND Wohnungsgesellschaft mbH, Wolfsburg	EUR	-	20,00	20,00	77.331	242	2010
Niedersächsische Gesellschaft zur Endablägerung von Sonderabfall mbH, Hannover	EUR	10,00	-	10,00	9.634	994	2010
Obermeier Trailertechnik GmbH, Egeln-Nord	EUR	-	24,00	24,00	-	-	2011
PAKT Zukunft Heilbronn-Franken gGmbH, Heilbronn	EUR	-	20,00	20,00	-	-	2011
PosernConnect GmbH, Sittensen	EUR	-	49,00	49,00	-	-	2011
SGL Carbon SE, Wiesbaden	EUR	9,75	-	9,75	814.593	15.200	2010
Verwaltungsgesellschaft Wasseraufingen mbH, Aalen	EUR	-	50,00	50,00	-	-	2011
Volkswagen AG Preussen Elektra AG OHG, Wolfsburg	EUR	-	-	-	-	-	2011
2. Ausland							
De Preto Industrie S.r.l., Schio	EUR	-	51,00	51,00	-	-	2011
Montepo-Moncalieri Tecnopolis S.p.A., Turin	EUR	-	10,00	10,00	159	-34	2010
Neoplan Ghana Ltd., Kumasi	GHS	2.1236	-	45,00	45,00	-	2011
RENK U.A.E. LLC, Abu Dhabi	AED	-	49,00	49,00	-	-	2011
Scavino S.r.l., Alba	EUR	-	30,00	30,00	-	-	2011
Suzuki Motor Corporation, Hamamatsu, Shizuoka	JPY	100,2000	19,89	-	656.721.000	7.086.000	3)
TTTech Computertechnik AG, Wien	EUR	-	24,99	24,99	19.933	-4.231	2010

1) Ergebnisabführungsvertrag

2) in Liquidation

3) Abweichendes Geschäftsjahr

4) Rumpfgeschäftsjahr

5) zurzeit keine Geschäftstätigkeit

6) Neugründung

7) Neuerwerb

8) Geschäftstätigkeit 2011 aufgenommen

9) Die Global Mobility Holding B.V., Amsterdam hält 100% der Anteile an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam

10) Konsolidierter Abschluss

11) Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten

12) Zahlen gemäß IFRS

13) Ergebnisabführungsvertrag ab 2011

14) Verschmelzung

15) Neuerwerb/ Neugründung Vorjahr

16) gemäß IAS 27 / SIC-12 in den Konzernabschluss einbezogene Zweckgesellschaft ohne Anteil am Kapital

17) Liquidationsbeschluss gefasst

18) gemäß IAS 27 / SIC-12 in den Konzernabschluss der Volkswagen Pon Financial Services B.V. einbezogene Zweckgesellschaft ohne Anteil am Kapital

Bei den folgenden Gesellschaften ist die VOLKSWAGEN AG unbeschränkt haftender Gesellschafter:

1. Abgaszentrum der Automobilindustrie (GbR), Weissach

2. LOCATOR Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH und Volkswagen AG in GbR, Pullach

3. PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics (GbR), Ingolstadt

4. Volkswagen AG Preussen Elektra AG OHG, Wolfsburg

5. Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg

Daneben ist die AUDI AG mit einem Stimmrechtsanteil von mehr als fünf Prozent an der FC Bayern München AG, München, beteiligt.

Herausgeber:

Volkswagen Aktiengesellschaft
Finanzpublizität
Brieffach 1848/2
38436 Wolfsburg
Telefon (05361) 9-0
Telefax (05361) 9-28282

ISSN 258.809.536.00