

Risikobericht

Verantwortungsvoller Umgang mit Risiken

Geschäftlicher Erfolg basiert nicht zuletzt darauf, dass Risiken vorausschauend identifiziert und kontrolliert werden. Die erforderliche sichere Steuerung unserer Aktivitäten gewährleistet unser umfassendes Risikomanagement-System.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Aktualisierung der Risikodokumentation des Volkswagen Konzerns. Die Risikolage des Konzerns wird jährlich gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) dokumentiert; außerdem wird ihre Angemessenheit beurteilt. Anschließend beschreiben wir das Risikomanagement als operativen Bestandteil der Geschäftsprozesse, mit dem Risiken zeitnah identifiziert, deren Ausmaß beurteilt und entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können. Im Prognosebericht auf den Seiten 170 bis 176 stellen wir die Chancen dar, die sich aus unseren Aktivitäten ergeben.

AKTUALISIERUNG DER RISIKODOKUMENTATION

Die Ergebnisse aus den standardisierten Anfragen bei den Risikobeauftragten der einzelnen Geschäftsbereiche beziehungsweise bei den Geschäftsführern der Beteiligungsgesellschaften ergeben ein jährlich aktualisiertes Gesamtbild der potenziellen Risikolage. Für jedes identifizierte Risiko wird die Eintrittswahrscheinlichkeit ermittelt; anschließend wird jedes Risiko mit der Schadenshöhe bewertet, die beim Eintritt zu erwarten wäre. Außerdem werden Richtlinien und Organisationsanweisungen sowie die Gegenmaßnahmen zugeordnet, mit denen dem jeweiligen Risiko begegnet wird. Die Überarbeitung der Risiko-

dokumentation wird zentral vom Konzern-Controlling in Abstimmung mit der Konzern-Revision koordiniert. In vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften werden unter Federführung der Abschlussprüfer die Risikomeldungen stichprobenartig auf Plausibilität und Angemessenheit geprüft. Auf Basis dieses Datenumfangs beurteilte der Abschlussprüfer die Wirksamkeit unseres Risikomanagement-Systems und stellte fest, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maßnahmen und Regelungen vollständig und angemessen zugeordnet sind. Damit entsprechen wir den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus regelmäßigen Sonderprüfungen nach § 44 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 im Online-Zugriff verfügbar. Interne Kontrollen durch die Leiter der Organisationseinheiten Konzern-Revision, Qualitätssicherung, Konzern-Treasury sowie Marken- und Konzern-Controlling stellen die Einhaltung dieser Regelungen sicher.

- Geschäftsverlauf
- Aktie und Anleihen
- Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
- Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
- Wertsteigernde Faktoren
- > Risikobericht
- Prognosebericht

ZIELE UND WIRKUNGSWEISE DES RISIKOMANAGEMENTS

Das Risikomanagement des Konzerns hat die Aufgabe, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, damit durch geeignete Gegensteuerungsmaßnahmen drohender Schaden für das Unternehmen abgewendet und eine Bestandsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Der Einsatz eines effizienten Risikomanagement-Systems versetzt uns in die Lage, Gefahren rechtzeitig zu erkennen, sie zu bewerten und ihnen zu begegnen.

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation und eingebettet in die täglichen Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko beinhalten können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften erkannt und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, in ihren Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege jederzeit ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, sind wir bereit einzugehen.

EINZELRISIKEN

Die folgende Darstellung einzelner Risiken bezieht sich auf den Planungshorizont 2008 bis 2010.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Hohe Energie- und Rohstoffpreise, zunehmender Protektionismus sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte stellen für die Entwicklung der Weltwirtschaft wesentliche Risiken dar. Hieraus könnten insbesondere höhere Inflationsraten, steigende Zinsen sowie stärkere Wechselkursschwankungen mit der Folge eines deutlich verringerten Weltwirtschaftswachstums resultieren. Eine mögliche Rezession in den USA würde diese Tendenzen noch verstärken. Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können ebenfalls erhebliche Risiken für den Volkswagen Konzern mit sich bringen. Nachfolgend erläutern wir in den einzelnen Risikokategorien, wie wir diesen Gefahren begegnen.

Branchenrisiken

Die Wachstumstreiber der weltweiten Pkw-Märkte waren im Berichtsjahr Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa. In einigen Ländern dieser Regionen existieren jedoch hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen an die lokale Fertigung. Durch diese Beschränkungen wird eine größere Ausweitung des Absatzvolumens erschwert. Die hohe Marktabdeckung auf den traditionellen Märkten birgt Risiken, die vor allem das Preisniveau betreffen. So setzen insbesondere massive Preisnachlässe vor allem auf dem Automobilmarkt in den USA, aber auch in Westeuropa und China, die gesamte Branche anhaltend unter Druck. Unter diesen Voraussetzungen sahen wir uns gezwungen, unsere verkaufsfördernden Maßnahmen auf dem Niveau des Vorjahres zu halten. Von einer weiteren Verstärkung der Kaufanreize anderer Hersteller wären wir als Anbieter von Volumenmodellen besonders betroffen. Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Ein Nachfragerückgang oder ein Preisverfall in Westeuropa würde uns in besonderem Maße belasten, da wir den größten Teil unserer Fahrzeuge hier verkaufen. Diesem Risiko begegnen wir mit einer klaren, kundenorientierten Produkt- und Preispolitik. Insgesamt ist unser Auslieferungsvolumen außerhalb Westeuropas jedoch breit auf die Märkte Nordamerika, Südamerika/Südafrika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa gestreut. In zahlreichen bestehenden und aufstrebenden Märkten haben wir eine führende Position inne oder wollen diese erreichen. Volumenverschiebungen zwischen den einzelnen Märkten können wir auf diese Weise gut ausgleichen. Darüber hinaus verschaffen uns strategische Partnerschaften die Möglichkeit, regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Die zunehmend verschärften Bedingungen bei der Kreditvergabe erschweren unseren Handels- und Vertriebsgesellschaften die Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit über Bankkredite. Durch die Einrichtung eines eigenen Supports, der den Händlern und Autohäusern über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften attraktive Finanzierungsbedingungen anbietet, minimieren wir das Risiko von Insolvenzen dieser Betriebe.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Mit Hilfe von umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten begegnen wir dem Risiko, dass die Kunden neue Produkte nicht annehmen könnten. Durch diese Maßnahmen stellen wir sicher, dass Trends frühzeitig erkannt werden und ihre Relevanz für unsere Kunden rechtzeitig überprüft wird.

Außerdem besteht die Gefahr, dass Produkte oder Module nicht in der vorgegebenen Zeit, in der entsprechenden Qualität und zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Deshalb überprüfen wir fortlaufend und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte und gleichen die Ergebnisse mit den Zielvorgaben ab. Im Falle von Abweichungen können so rechtzeitig gegensteuernde Maßnahmen ergriffen werden. Eine bereichsübergreifende Projektorganisation unterstützt darüber hinaus die Zusammenarbeit aller Prozessbeteiligten. Somit ist die Möglichkeit gegeben, Anforderungen frühzeitig einzubringen und rechtzeitig zu planen.

Risikokonzentrationen auf bestimmte Patente oder Lizenzen sind aufgrund des breiten Spektrums unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten nicht gegeben.

Risiken aus der Beschaffung

Der weltweite Anstieg der Rohmaterialpreise hat sich auch im Jahr 2007 fortgesetzt. Besonderen Einfluss dabei hatten neben der laufenden Verteuerung einzelner Rohstoffe die durch Spekulationen verursachten Preiserhöhungen gerade bei börsennotierten Rohmaterialien. Diesen Entwicklungen wirken wir mit gezielten Sicherungsstrategien entgegen. In Zusammenarbeit mit den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Produktion wird permanent der Materialeinsatz optimiert. Darüber hinaus wird intensiv geprüft, ob alternative Werkstoffe oder Recyclingmaterialien verwendet werden können.

Risiken können sich auch aus der Zusammenarbeit mit Lieferanten ergeben. Unser Lieferantenportfolio für die nächsten Jahre richten wir deshalb strategisch aus und berücksichtigen dabei besonders lokale Beschaffungsmöglichkeiten. Asien und Osteuropa bilden weiterhin die Schwerpunkte für diese Aktivitäten. Das installierte Risikomanagement-System, in dem wir bonitätsrelevante Daten unserer Zulieferer erfassen, schützt uns vor den Auswirkungen von Insolvenzen einzelner Lieferanten.

Nachfrageabhängige Produktionsrisiken

Veränderungen der weltweiten Pkw-Nachfrage können Stückzahlschwankungen in der Produktion einzelner Fahrzeugtypen nach sich ziehen. Bei weitgehender Kapazitätsauslastung unserer Produktionswerke und gleichzeitiger überdurchschnittlicher Nachfrage besteht beispielsweise das Risiko von Lieferengpässen. Diesem Risiko begegnen wir mit einer dynamischen Belegung unserer Produktionsstandorte. Dies geschieht in erster Linie über das Drehscheibenkonzept. Weitere Anpassungsmöglichkeiten bieten flexible Arbeitszeitmodelle.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Das Nachfrageverhalten der Konsumenten ist nicht nur von realen Einflussgrößen wie dem verfügbaren Einkommen, sondern auch in hohem Maße von nicht planbaren psychologischen Faktoren abhängig. Gestiegene Kraftstoffpreise, verbunden mit der Unsicherheit über die künftige Besteuerung von CO₂-Emissionen können zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, die Medienberichte möglicherweise noch verschärfen. Dies gilt insbesondere in gesättigten Märkten wie Westeuropa, in denen aufgrund einer verlängerten Haltedauer der Fahrzeuge ein deutlicher Rückgang der Nachfrage eintreten kann. Mit unserer Kraftstoff- und Antriebsstrategie, attraktiven neuen Modellen sowie intensiver Kundenorientierung versuchen wir, dieser Kaufzurückhaltung entgegenzuwirken.

Eine endgültig ausgestaltete CO₂-Steuer in Europa kann darüber hinaus dazu führen, dass sich die Nachfrage innerhalb des Motorenangebots verschiebt und sich dadurch das finanzielle Ergebnis verschlechtert.

In den stark wachsenden Märkten in Asien und Osteuropa können außerdem Risiken durch staatliche Eingriffe entstehen, die den privaten Verbrauch durch restriktive Kreditvergaben oder Steuererhöhungen beeinträchtigen.

Nachfragerisiken können sich auch aus weiteren Ölpreisstegungen ergeben. Diesen Risiken wirken wir mit der Entwicklung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe im Rahmen unserer Kraftstoff- und Antriebsstrategie entgegen.

Geschäftsverlauf
 Aktie und Anleihen
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
 Wertsteigernde Faktoren
 > Risikobericht
 Prognosebericht

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns im Großkundensegment, das weit weniger abhängig von konjunkturellen Rahmenbedingungen ist als das Segment der Privatkunden, blieb im abgelaufenen Geschäftsjahr konstant bei 44 %. Damit trug das Großkundengeschäft zum Erreichen eines Rekordmarktanteils in Deutschland bei. Die Vielzahl neuer Modelle lässt für 2008 erwarten, dass der positive Trend im Großkundengeschäft anhält. Mit dem erstmals ganzjährig verfügbaren Golf Variant und dem ab Frühjahr 2008 erhältlichen Audi A4 Avant haben wir dafür eine gute Grundlage geschaffen. Die Marke Škoda konnte 2007 mit ihren Aktivitäten im Bereich der Firmenflotten erstmals die Position des führenden Importeurs in Deutschland erobern.

Das Großkundengeschäft ist weiterhin durch eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung gekennzeichnet. Dank seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung konnte der Volkswagen Konzern auch in Europa insgesamt seine Marktführerschaft ausbauen. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Die kontinuierlich steigende Komplexität der Fahrzeuge und die Einführung neuer umweltfreundlicher Technologien wie des Hybridantriebs stellen die Qualitätssicherung vor bisher unbekannte Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund werden neue Kompetenzen und weitergehende Absicherungsmechanismen entwickelt und aufgebaut. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit der Beschaffung und unseren Lieferanten; dadurch minimieren wir qualitätsrelevante Risiken von Beginn an.

Personalrisiken

Im weltweiten Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte hat der Volkswagen Konzern eine gefestigte Position. Das Wissen und die Kompetenz unserer Mitarbeiter sind ein entscheidender Faktor für unseren Erfolg. Es besteht das Risiko, durch Fluktuation und Altersteilzeit Wissen zu verlieren und damit Vorteile am Markt einzubüßen. Durch intensives Wissensmanagement sind wir bemüht, das Know-how im Unternehmen zu halten und auf andere

Mitarbeiter zu übertragen. Als geeignetes Instrument setzen wir dafür zum Beispiel die so genannte Wissensstafette ein. Dabei wird das Erfahrungswissen von ausscheidenden Führungskräften und Experten systematisch auf deren Nachfolger übertragen. Außerdem bieten wir unseren Mitarbeitern, unserem Management und unseren Führungskräften breit angelegte und bedarfsgerechte Entwicklungsprogramme und Anreizsysteme an. Ziel ist dabei, den Volkswagen Konzern als Top-Arbeitgeber zu positionieren und das Engagement der Mitarbeiter zu erhöhen. Zusätzlich sorgen wir durch unser breites Ausbildungsangebot für qualifizierte Nachwuchskräfte.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Zum 1. Juli 2002 wurde die europäische Richtlinie für Altfahrzeuge durch das Altfahrzeuggesetz in deutsches Recht umgesetzt. Das Gesetz garantiert die kostenlose Entsorgung von Altfahrzeugen über die von den Herstellern und Importeuren benannten Rücknahmestellen. Zunächst betraf dies nur die ab Inkrafttreten des Gesetzes in Verkehr gebrachten Fahrzeuge; seit Januar 2007 gilt die kostenlose Entsorgung von Altfahrzeugen für den gesamten Altfahrzeugbestand. Die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Altfahrzeugrücknahme können wir gegenwärtig noch nicht endgültig abschätzen. Eine eindeutige Aussage zur voraussichtlichen finanziellen Belastung des Volkswagen Konzerns in einzelnen EU-Mitgliedstaaten zu treffen ist deshalb noch nicht abschließend möglich. Die bestehenden Rückstellungen haben wir überprüft. Darüber hinaus bieten unsere Konzepte und Kooperationen zur Altfahrzeugentsorgung die Möglichkeit, dieses Risiko zu beherrschen.

Herkömmliche Kälte-Klimaanlagen enthalten als Kältemittel noch teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe (H-FCKW). Aufgrund einer EU-Gesetzgebung dürfen bereits existierende Anlagen zu Wartungszwecken ab dem 1. Januar 2010 nur noch mit Recyclingmaterial befüllt werden. Da derzeit kein Markt für aufbereitetes Kältemittel existiert, kann es ab 2010 zu Engpässen in den Anlagen der Volkswagen AG kommen. Ab dem 1. Januar 2015 ist die Verwendung aller H-FCKW in Europa verboten. Ohne rechtzeitige Ersatzinvestitionen könnte es zu temporären Stilllegungen der Anlagen und somit zu Pro-

duktionsausfällen kommen. Volkswagen wird daher in den kommenden Jahren ein Programm zum Ausstieg aus der Verwendung dieser Mittel entwickeln und umsetzen. Auf der Konzern-Umweltkonferenz im Dezember 2007 hat eine Arbeitsgruppe die Grundzüge einer Ausstiegsstrategie erarbeitet. Die notwendigen Umsetzungsmaßnahmen fließen in die kommenden Investitionsplanungen ein.

Auch die in der Vergangenheit als Ersatzstoffe für die genannten H-FCKW eingeführten chlorfreien Kältemittel (F-Gase) sind wegen ihrer klimaschädigenden Wirkung Gegenstand von Restriktionen. Seit 2007 müssen erhöhte Anforderungen an die Wartung und den Nachweis der Dichtigkeit der Anlagen umgesetzt werden. Dies erfordert je nach Größe der Anlagen mehrmalige Prüfungen im Jahr, die von zertifizierten Kälte-Klimafachleuten durchgeführt werden müssen. Um diese Vorgaben zu erfüllen, wurde in den Werken der Volkswagen AG die Software „LEC“ (Leakage and Energy Control) eingeführt, die die Verwaltung und Kontrolle der stationären Kälte-Klimaanlagen ermöglicht.

Im Bereich der Abgasgesetzgebung wurden umfangreiche Verschärfungen der EU-Emissionsgesetzgebung beschlossen, die vorrangig die Dieseltechnologie betreffen. Bezüglich leichter und mittlerer Pkw werden diese aber über Optimierungen der heutigen Technologie aufgefangen. Bei den schweren Pkw ist nach derzeitigem Entwicklungsstand die Einführung einer Stickoxidnachbehandlung erforderlich. Da es noch keine Erfahrungen mit der Stickoxid-Abgasnachbehandlung für Diesel gibt und die jetzt zu entwickelnden Technologien zusätzliche Betriebsmittel und weitere Wartungen notwendig machen, ist die Kundenakzeptanz schwer abzuschätzen. Zusätzlich wird die Kostendifferenz zum Ottomotor weiter steigen. Künftig wird der Dieselmotor sich auch unter dem Gesichtspunkt der Beimischungspflicht von Biokraftstoffen neu positionieren müssen, da die Dieselpartikelfilter-Technologie keine deutlich erhöhte Beimischung erlaubt.

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen wird von der Weltgemeinschaft und insbesondere von der EU sowie der Bundesrepublik Deutschland intensiv verfolgt. Die EU hat sich in den Klima- und Energiebeschlüssen vom März 2007 zum Ziel gesetzt, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Der Anteil erneuerbarer Energien soll in dieser Zeit auf 20 % steigen. Die Bundesrepublik Deutschland hat das Ziel, die Treibhausgasemissionen im gleichen Zeitraum um 40 % zu reduzieren. In dem von der Bundesregierung im September 2007 beschlossenen Eckpunktepapier „Integriertes Klima- und Energieprogramm“ werden Einzelmaßnahmen aufgeführt, mit deren Hilfe die Energieeffizienz gesteigert und die erneuerbaren Energien ausgebaut werden sollen. Wesentliche Punkte des Maßnahmenkatalogs, zum Beispiel der Ausbau von erneuerbaren Energien im Wärme- und Strombereich sowie die Novellierung der Energieeinsparverordnung, können zu neuen Auflagen bei der Errichtung und Sanierung von Gebäuden führen. Die Energiesteuerermäßigungen für die Industrie sollen zukünftig an die Einführung und Realisierung der geplanten Energieeffizienzverbesserungsprozesse (Energiemanagementsysteme) gekoppelt werden. Außerdem besteht das Risiko von weiteren Preisanstiegen im Energiesektor, zum Beispiel durch Verknappung der Vorräte und durch Steuererhöhungen zur Finanzierung einzelner Maßnahmen aus dem Eckpunktepapier. Den möglichen finanziellen Folgen und Imagorisiken wird bei Volkswagen mit einem Energiemanagementsystem und mit Energiesparprogrammen entgegengewirkt. Darüber hinaus besteht generell das Risiko verschärfter umweltschutzrechtlicher Auflagen mit dem Ziel, die weltweiten Kohlendioxidemissionen zu begrenzen.

Das am 14. November 2007 in Kraft getretene Umweltschadengesetz verschärft die Verantwortung von Unternehmen bei Schäden an Flora und Fauna, unabhängig vom etwaigen Fehlverhalten des Betreibers. Bisher erstreckte

- Geschäftsverlauf
- Aktie und Anleihen
- Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
- Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
- Wertsteigernde Faktoren
- > Risikobericht
- Prognosebericht

sich der Verantwortungsbereich nur auf Vorfälle, die bei Dritten zu Personen-, Sach- oder Vermögensschäden geführt haben. Zur Abschätzung des Risikos ist es erforderlich, für alle europäischen Konzernstandorte festzustellen, welche laut EU-Recht besonders geschützten Tier- oder Pflanzenarten dort heimisch sind und unter welchen Bedingungen sie gefährdet sein könnten. Diese Daten werden die Grundlage für einen entsprechenden Versicherungsschutz sein. Im Oktober 2007 startete die Untersuchung mit einem Pilotprojekt im Werk Emden, das im gleichen Monat erfolgreich abgeschlossen wurde. Im Frühjahr 2008 werden diese Untersuchungen an den anderen deutschen Standorten durchgeführt. Zur Verringerung der Risiken tragen die an allen Volkswagen Standorten eingeführten und zertifizierten Umweltmanagementsysteme bei.

Rechtsfälle

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar beteiligt ist, 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 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 Schadenersatz- oder Strafschadenersatzzahlungen zu leisten sein.

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 über die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge hinausgehen.

Der Anfechtungsprozess gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 7. Juni 2001 über die Entlastung der damaligen Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2000 sowie über die damals erteilte Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien ist beendet worden. Die Klägerin, die Liverpool Limited Partnership, Bermuda, und die Volkswagen AG erklärten am 4. Juni 2007 übereinstimmend vor dem Landgericht Braunschweig die Erledigung der Hauptsache. Die Anfechtungsklage steht damit der Wirksamkeit der Beschlüsse der Hauptversammlung nicht entgegen. Dies sowie die entsprechende Vereinbarung der Parteien sind am 8. Juni 2007 im Elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht worden.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat aufgrund von Strafanzeigen, die von der Volkswagen AG im Juni 2005 wegen der Errichtung von Tarnfirmen, missbräuchlicher Spesenabrechnungen und der Begünstigung von Betriebsratsmitgliedern erstattet worden waren, Ermittlungen durchgeführt. Die Volkswagen AG hatte Anfang Juli 2005 zusätzlich die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG mit internen Untersuchungen beauftragt. Es sind bislang noch nicht alle Ermittlungs- und Gerichtsverfahren rechtskräftig abgeschlossen, sodass eine endgültige Prüfung möglicher Regressansprüche gegen die handelnden Personen noch nicht möglich ist. Die Volkswagen AG hatte wegen der im KPMG-Bericht festgestellten Sachverhalte im Geschäftsjahr 2006 bereits Versicherungsleistungen in Höhe von 4,5 Mio. € erhalten.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) genehmigt Risikolimits, zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren sowie Absicherungshorizonte und entscheidet über die Einführung von Länderrisikolimits. Das Risikomanagement und -controlling liegt im Verantwortungsbereich der Konzern-Treasury. Der Konzernvorstand wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation informiert.

Die Ausübung unserer Geschäftstätigkeit birgt Finanzrisiken, die sich aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und Rohstoffpreisen sowie Fondspreisen ergeben können. Wir managen diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente. Für den Abschluss von Finanzgeschäften kommen nur Kontrahenten in Frage, die eine einwandfreie Bonität aufweisen. Das Zins- und Währungsmanagement erfolgt im Wesentlichen zentral durch den Bereich Konzern-Treasury. Zinsrisiken und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten im Konzern begegnen wir durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins- und Währungsswaps sowie sonstigen Zinskontrakten. Finanzierungen, die innerhalb des Volkswagen Konzerns an Tochtergesellschaften weitergegeben werden, sichern wir in der Regel betrags- und fristenkongruent zur Refinanzierung ab.

Währungsrisiken reduzieren wir in erster Linie durch das „Natural Hedging“, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten flexibel anpassen. Das verbleibende Währungsrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen sowie kombinierte Zins- und Währungsswaps. Mit diesen Geschäften begrenzen wir das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen. Diese Kontrakte können eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren haben. Im Wesentlichen sichern wir dadurch den Euro gegenüber dem US-Dollar und dem britischen Pfund, dem Schweizer Franken, dem japanischen Yen, dem russischen Rubel sowie der schwedischen Krone ab. Diese sechs Währungen stellen zusammen rund 90 % unseres Fremdwährungsrisikos aus erwarteten Zahlungsströmen dar.

Aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehen Risiken bezüglich der Verfügbarkeit und der Preisentwicklung. Diese Risiken begrenzen wir durch den Abschluss von Termingeschäften. Einen Teil unseres Bedarfs an den Rohstoffen wie zum Beispiel Aluminium, Kupfer, Platin, Rhodium und Palladium haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu 60 Monaten abgesichert.

Liquiditätsrisiken

Die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Unternehmens gewährleisten wir durch die Anwendung einer auf einen rollierenden Planungshorizont ausgerichteten Liquiditätsvorschau und durch ausreichende Liquiditätsreserven.

Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft decken wir überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten. Auch in Zukunft werden wir diese Finanzierungsmöglichkeit vorrangig nutzen. Kreditfinanzierungen werden nur für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital und als Backup für Daueremissionsprogramme in Anspruch genommen. Risiken aus Zahlungsstromschwankungen begegnen wir mit Vorhalteliquidität sowie bestätigten Kreditlinien. Diese umfangreichen Maßnahmen schließen ein Liquiditätsrisiko für den Volkswagen Konzern aus.

Die Konditionen der Außenfinanzierung für den Volkswagen Konzern könnten durch eine Herabstufung des Ratings beeinträchtigt werden.

Seit dem Jahr 2004 verfügt die Volkswagen Bank GmbH bei Moody's Investors Service über ein eigenständiges Rating. Im Jahr 2006 ist es uns darüber hinaus gelungen, auch bei Standard & Poor's ein differenziertes Rating für die Volkswagen Bank GmbH zu erreichen. Das Rating der Volkswagen Bank GmbH liegt sowohl bei Standard & Poor's als auch bei Moody's Investors Service eine Stufe über den Ratings der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG. Die Rating-Einschätzungen beider Agenturen beruhen damit verstärkt auf der wirtschaftlichen und finanziellen Situation der Volkswagen Bank GmbH. Daraus ergeben sich gute Möglichkeiten, attraktivere Außenfinanzierungskonditionen für die Volkswagen Bank GmbH zu sichern. Die aktuellen Rating-Einschätzungen für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH sowie Informationen zu unseren Neuemissionen auf dem

Geschäftsverlauf
Aktie und Anleihen
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
Wertsteigernde Faktoren
> Risikobericht
Prognosebericht

Kapitalmarkt im Geschäftsjahr 2007 finden Sie im Kapitel Aktie und Anleihen auf der Seite 128 dieses Berichts.

Der Bereich Treasury der Volkswagen Financial Services AG stellt die Liquiditätsversorgung für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen sicher und steuert die Kredit- und Ausfallrisiken sowie die Marktpreisrisiken. Die Verantwortung für die Bewertung, Analyse und Überwachung marktrisikobehafteter Positionen liegt im Bereich Risikocontrolling.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien sowie Ausfall- und Liquiditätsrisiken und die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Anhang auf den Seiten 240 bis 249.

Daneben stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne des IFRS 7 dar.

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Um Marktchancen wahrnehmen zu können, verpflichten wir uns im Finanzdienstleistungsgeschäft selektiv, Fahrzeuge zu einem bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert zurückzukaufen. Diese Leasingverträge bewerten wir in regelmäßigen Abständen. Sind Risikopotenziale vorhanden, treffen wir die nötige Vorsorge.

IT-Risiken

Unsere IT-Systeme sichern wir mit redundanten Firewallsystemen gegen unberechtigte Zugriffe ab. Virencanner sowie eingeschränkte Zugangs- und Zugriffsberechtigungen bieten zusätzlichen Schutz. Wir prüfen und aktualisie-

ren fortlaufend die im Einsatz befindlichen Systeme zur Informationssicherheit und erstellen täglich Backup-Versionen sämtlicher Datenbestände. Dank der getroffenen Maßnahmen schätzen wir die Wahrscheinlichkeit einer Gefährdung unserer Informationssysteme und unserer Datensicherheit als sehr gering ein.

Sonstige Einflüsse

Neben den bereits beschriebenen Risiken bestehen weiterhin Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer beherrschbar sind. Sie könnten 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 das Unternehmen aus den zuvor beschriebenen 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

Wesentliche Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres liegen – über die genannten hinaus – nicht vor.