

Sperrfrist!

Veröffentlichung frei
ab 8. Mai 1991



Bericht der
Volkswagen AG
über das
Geschäftsjahr 1990



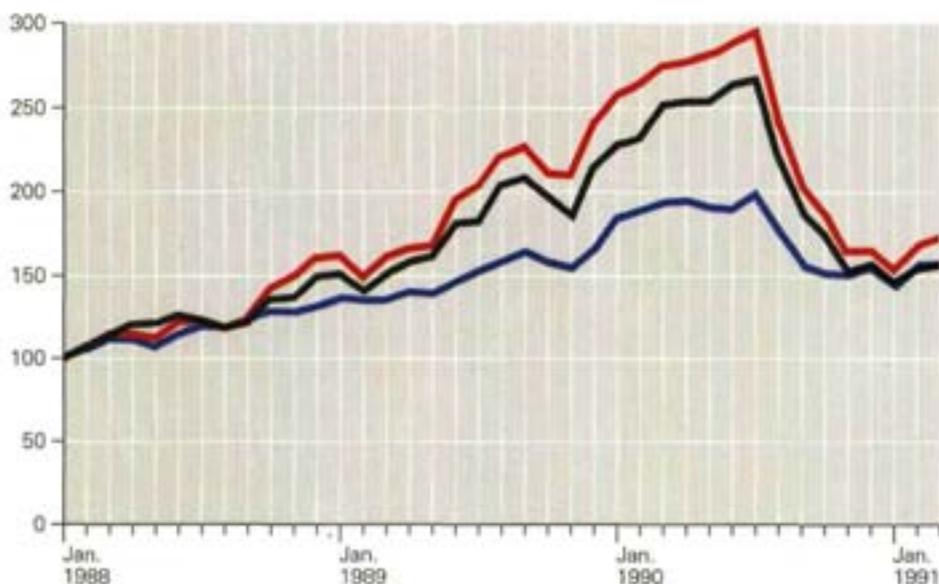
Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			Volkswagen AG		
		1990	1989	Veränd. %	1990	1989	Veränd. %
Umsatzerlöse	Mio. DM	68.061	65.352	+ 4,1	51.493	48.533	+ 6,1
Absatz	Automobile	3.030.179	2.940.950	+ 3,0	2.131.787	2.066.189	+ 3,2
Produktion	Automobile	3.057.598	2.947.569	+ 3,7	1.598.346	1.548.175	+ 3,2
Belegschaft im Jahresdurchschnitt		261.038	250.616	+ 4,2	127.062	123.991	+ 2,5
Investitionen	Mio. DM	5.372	5.606	- 4,2	3.702	4.278	- 13,5
Zugänge vermieteter Gegenstände	Mio. DM	4.419	4.069	+ 8,6	-	-	-
Cash flow	Mio. DM	5.701	5.412	+ 5,3	4.070	3.730	+ 9,1
Abschreibungen	Mio. DM	3.756	3.230	+ 16,3	2.847	2.257	+ 26,1
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	Mio. DM	2.159	2.088	+ 3,4	-	-	-
Jahresergebnis	Mio. DM	1.086	1.038	+ 4,6	670	655	+ 2,2
Dividende der Volkswagen AG	Mio. DM				369	336	+ 9,8
davon auf							
Stammaktien	Mio. DM				297	264	+ 12,5
Vorzugsaktien	Mio. DM				72	72	-

Mengendaten für die Bundesrepublik Deutschland beziehen sich – wenn nicht ausdrücklich anders erwähnt – auf das Gebiet der alten Bundesländer.

Aktienkursentwicklung im Monatsdurchschnitt (Index in %)

- Volkswagen-Stämme
- Volkswagen-Vorzüge
- FAZ-Index



Umschlagbilder: Das sportliche Topmodell Polo Coupé G40 mit Hochleistungstriebwerk und der praktische Polo CL Steilheck aus der neuen Polo-Familie – Qualität und Zuverlässigkeit in der Kompaktkwagen-Klasse.

Inhalt

- 2 **Tagesordnung**
- 4 **Aufsichtsrat**
- 5 **Vorstand der Volkswagen AG**
- 6 **Leitung der Marken**
- 8 **Bericht des Aufsichtsrats**
Bericht des Vorstands
Lagebericht
- 10 Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1990
- 23 Entwicklung im laufenden Jahr und Ausblick
Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
- 26 Finanzen
- 30 Beteiligungsschaubild
- 32 Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns
- 36 Produktionsgesellschaften
- 51 Vertriebsgesellschaften
- 53 Sonstige Gesellschaften
- 55 **Sonderbericht: Automobilbau in Sachsen**
- 70 **Jahresabschluß 1990:**
Volkswagen-Konzern und Volkswagen AG
- 74 **Anhang**
- 99 **Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen**

Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft

Tagesordnung

für die Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am Donnerstag, dem 4. Juli 1991, um 10.00 Uhr im Internationalen Congress Centrum in Berlin

1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses, des Lageberichts und des Konzernlageberichts zum 31. Dezember 1990 mit dem Bericht des Aufsichtsrats
2. Beschlußfassung über die Gewinnverwendung
3. Entlastung des Vorstands
4. Entlastung des Aufsichtsrats
5. Ersatzwahl zum Aufsichtsrat
6. Beschlußfassung über die Schaffung eines genehmigten Kapitals zum Zwecke der Ausgabe von Belegschaftsaktien sowie die entsprechende Satzungsänderung
7. Beschlußfassung über die Neueinteilung des Grundkapitals und Satzungsänderung
8. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1991

Zu Punkt 6 beschließen die Inhaber von Vorzugsaktien ohne Stimmrecht am gleichen Tag um 15.00 Uhr in einer Gesonderten Versammlung über ihre Zustimmung zu den Beschlüssen der Ordentlichen Hauptversammlung.

Der vollständige Text der Tagesordnung mit den Vorschlägen zur Beschlußfassung ist zusammen mit der Einladung zur Ordentlichen Hauptversammlung im Bundesanzeiger Nr. 85 vom 8. Mai 1991 sowie in der „Kurzfassung des Geschäftsberichts 1990“, die Anfang Juni den Aktionären zugesandt wird, enthalten.

Gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre der Volkswagen Aktiengesellschaft

Tagesordnung

für die Gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre der Volkswagen Aktiengesellschaft am Donnerstag, dem 4. Juli 1991, um 15.00 Uhr im Internationalen Congress Centrum in Berlin. Der Beginn dieser Gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre kann sich unter Umständen je nach Dauer der vorangehenden Ordentlichen Hauptversammlung verzögern.

1. Bekanntgabe der Beschlüsse der Ordentlichen Hauptversammlung vom 4. Juli 1991 betreffend die Ermächtigung zur Schaffung eines genehmigten Kapitals zum Zwecke der Ausgabe von Belegschaftsaktien
2. Sonderbeschluß der Vorzugsaktionäre über die Zustimmung zur Ermächtigung des Vorstands zur Schaffung eines genehmigten Kapitals gemäß den unter Punkt 1 der Tagesordnung bekanntgegebenen Beschlüssen der Ordentlichen Hauptversammlung

Der vollständige Text der Tagesordnung mit den Vorschlägen zur Beschlußfassung ist zusammen mit der Einladung zur Gesonderten Versammlung im Bundesanzeiger Nr. 85 vom 8. Mai 1991 sowie in der „Kurzfassung des Geschäftsberichts 1990“, die Anfang Juni den Aktionären zugesandt wird, enthalten.

Aufsichtsrat

Dr. jur. Klaus Liesen (60)
Essen
Vorsitzender
Vorsitzender des Vorstands der Ruhrgas AG
02.07.1987*1

Franz Steinkühler (53)
Frankfurt
Stellvertretender
Vorsitzender
1. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall
02.07.1987

Josef Bauer (51)
Ingolstadt
Mitglied des Betriebsausschusses der AUDI AG
02.07.1987

Rolf Diel (68)
Düsseldorf
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dresdner Bank AG
30.06.1988

Wilhelm Hemer (47)
Frankfurt
Gewerkschaftssekretär beim Vorstand der Industriegewerkschaft Metall
03.05.1989

Walter Hiller (58)
Hannover
Niedersächsischer Minister für Soziales
09.04.1986–20.06.1990 und seit 17.07.1990

Albert Hoffmeister (62)
Wolfsburg
Prokurist der Volkswagen AG
05.07.1977

Hans-Günter Hoppe (68)
Berlin
Senator a. D.
09.07.1974

Jann-Peter Janssen (46)
Norden
Vorsitzender des Betriebsrats Werk Emden der Volkswagen AG
09.04.1986

Walther Leisler Kiep (65)
Frankfurt
Persönlich haftender Gesellschafter
Gradmann & Holler
03.03.1976–01.07.1982 und seit 26.01.1983

Dr. jur.
Otto Graf Lambsdorff (64)
Düsseldorf
Präsident
Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e. V.
02.07.1987

Klaus-Peter Mander (48)
Wolfsburg
Stellv. Konzern- und Stellv. Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Volkswagen AG
25.03.1985

Karl Heinrich Mihr (55)
Kassel
Vorsitzender des Betriebsrats Werk Kassel der Volkswagen AG
27.11.1972

Gerhard Mogwitz (57)
Hannover
Vorsitzender des Betriebsrats Werk Hannover der Volkswagen AG
05.07.1977

Dr.-Ing. E. h.
Günther Saßmannshausen (60)
Hannover
Mitglied des Aufsichtsrats der Preussag AG
02.07.1987

Dr. jur.
Wolfgang Schieren (63)
München
Vorsitzender des Vorstands der Allianz Aktiengesellschaft Holding
30.06.1988

Gerhard Schröder (46)
Hannover
Ministerpräsident des Landes Niedersachsen
17.07.1990

Dr. rer. pol.
Albert Schunk (49)
Frankfurt
Leiter der Abteilung Internationales beim Vorstand der Industriegewerkschaft Metall
05.07.1977

Klaus Volkert (48)
Wolfsburg
Konzern- und Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Volkswagen AG
02.07.1990

Dr. rer. pol.
Ulrich Weiss (54)
Frankfurt
Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG
30.06.1988

Aus dem Aufsichtsrat sind ausgeschieden:

Birgit Breuel (53)
Berlin
Präsidentin der Treuhandanstalt
10.10.1978–20.06.1990

Walter Hirche (50)
Potsdam
Minister für Wirtschaft, Technologie und Mittelstand des Landes Brandenburg
18.09.1986–20.06.1990

Vorstand der Volkswagen AG

Dr. rer. pol.
Carl H. Hahn (64)
Vorsitzender
(seit 01.01.1982)
vom 01.05.1964–
31.12.1972 Mitglied des
Vorstands

Dr. jur. Peter Frerk (60)
Recht, Regierungs-
beziehungen, Revision
und Volkswirtschaft
07.12.1971

Daniel Goeudevert (49)
Vorsitzender des
Markenvorstands
Volkswagen
01.01.1991
(seit 01.09.1989 Mitglied
des Vorstands der
Volkswagen AG)

Dr.-Ing. E. h.
Günter Hartwich (55)
Produktion
(Konzernlogistik)
01.07.1972

Dr. jur. Martin Posth (47)
Personalwesen
(Arbeitsdirektor)
01.10.1988
(seit 01.08.1988 Mitglied
des Vorstands)

Dr. rer. pol.
Werner P. Schmidt (58)
Überseegeschäft und
Vertriebsstrategie
01.08.1975

Prof. Dr.-Ing.
Ulrich Seiffert (50)
Forschung und
Entwicklung (Konzern-
Einkaufsstrategie und
-koordination)
03.09.1988

Dieter Ullsperger (45)
Controlling und Finanz
01.08.1987

Leitung des Konzerns

Die Leitung des Konzerns erfolgt durch den Vorstand der Volkswagen AG unter Einbeziehung der Vorsitzenden der Markenleitungen.

*1 Das Datum bei den jeweiligen Aufsichtsrats- bzw. Vorstandsmitgliedern bezeichnet den Beginn oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zu dem jeweiligen Organ.

Leitung der Marken

Daniel Goeudevert (49)*¹
Vorsitzender des
Markenvorstands
Volkswagen

Dr.-Ing. E. h.
Günter Hartwich (55)*¹
Produktion und Logistik

Dr.-Ing.
Hans-Jürgen Ehmer (49)
Stv. Produktion
und Logistik

Dr. jur. Martin Posth (47)*¹
Personalwesen
(Arbeitsdirektor)

Alexander Kowling (51)
Stv. Personalwesen

Prof. Dr.-Ing.
Ulrich Seiffert (50)*¹
Entwicklung

Dr.-Ing.
Wolfgang Lincke (56)
Stv. Entwicklung

Hans-Jörg
Hungerland (49)
Vertrieb

Johannes-Josef
Baumhardt (54)
Controlling und
Rechnungswesen

Werner Svetlik (52)
Einkauf

Dr. techn. h.c.
Ferdinand Piëch (53)*¹
Vorsitzender des
Vorstands
AUDI AG

Dr. phil. Kurt Lauk (44)
Stellvertretender
Vorsitzender
Finanz und Betriebswirt-
schaft

Andreas Schleef (47)
Personal- und
Sozialwesen

Gunnar Larsson (48)
Technische Entwicklung

Dr.-Ing. E. h.
Hermann Stübiger (57)
Produktion

Juan Antonio Díaz
Alvarez (52)*¹
Vorsitzender der
Geschäftsleitung
SEAT, S.A.

Ricardo Ibarreche
Balda (43)
Personal

Juan José Díaz Ruiz (47)
Vertrieb

Dr. rer. pol.
Eberhard Müller (57)
Finanzen

Prof. Dr.-Ing.
Peter Walzer (53)
Technik

*¹ Mitglied der Konzernleitung

Der neue Caravelle – das neue
Maß für Raumangebot, Vielseitig-
keit und Eleganz.



Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand durch umfassende Berichterstattung über die Lage des Unternehmens und den Geschäftsverlauf sowie über die Unternehmenspolitik laufend informiert. Geschäftliche Vorgänge, die nach Gesetz oder Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats bedurften, wurden in den Sitzungen dieses Gremiums und seiner Ausschüsse eingehend erörtert. Anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands hat der Aufsichtsrat die ihm übertragene Funktion, die Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen, uneingeschränkt wahrnehmen können.

Auf der Hauptversammlung am 19. Juli 1990 wurde mit 99,86 % der abgegebenen Stimmen die TREUARBEIT Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hannover, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1990 gewählt. Da dieser Beschluß von einem Aktionär wie im Vorjahr vor dem Landgericht Braunschweig angefochten worden ist, hat der Vorstand im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats beim Amtsgericht Wolfsburg die gerichtliche Bestellung eines zweiten Abschlußprüfers beantragt. Dem Antrag wurde stattgegeben und als weiterer unabhängiger Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1990 wieder die Wollert-Elmendorff Deutsche Industrie-Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, bestellt.

Der Jahresabschluß der Volkswagen AG und der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1990 sowie der Lagebericht der Volkswagen AG und der Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 1990 wurden unter Einbeziehung der Buchführung durch die Abschlußprüfer unabhängig voneinander geprüft und von beiden jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Den Ergebnissen dieser Prüfungen stimmt der Aufsichtsrat zu.

Dem Aufsichtsrat haben der Jahresabschluß, der Lagebericht sowie der Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns vorgelegen. Die vorgenommene Prüfung ergab keinen Anlaß zu Einwendungen. Der Aufsichtsrat billigt den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß, der gemäß § 172 AktG festgestellt ist. Dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns stimmt er zu.

Am 20. Juni 1990 sind Frau Birgit Breuel, ehemalige Ministerin der Finanzen des Landes Niedersachsen, und Herr Walter Hirche, vormals niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Der Aufsichtsrat dankt Frau Breuel für ihre über 12 Jahre lang währende wertvolle Tätigkeit im Aufsichtsrat. Auch die Arbeit des Präsidiums hat sie mit kompetentem Rat und durch unternehmerisches Denken maßgeblich mitgestaltet. Herrn Hirche, der dem Aufsichtsrat seit 1986 angehörte, gilt ebenso der Dank für seine engagierte und konstruktive Mitarbeit im Aufsichtsrat.

Herr Walter Hiller ist als ehemaliger Konzern- und Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Volkswagen AG und in dieser Funktion als Vertreter der Arbeitnehmerseite aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Er wurde nach seiner Ernennung zum niedersächsischen Minister für Soziales vom Land Niedersachsen als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat entsandt. Das andere Entsendungsmandat des Landes Niedersachsen nimmt seit dem 17. Juli 1990 Ministerpräsident Gerhard Schröder wahr.

Herr Klaus Volkert, im Jahr 1990 neu gewählter Konzern- und Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Volkswagen AG, ist durch Beschluß des Amtsgerichts Wolfsburg am 2. Juli 1990 gemäß § 104 AktG zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden.

Herr Dr. Wolfgang Schieren hat uns mitgeteilt, daß er mit Ablauf der Hauptversammlung am 4. Juli 1991 sein Mandat im Aufsichtsrat der Volkswagen AG niederlegen wird.

Wolfsburg, den 12. April 1991



Dr. Klaus Liesen
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bericht des Vorstands
Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1990

1990: Beginn einer neuen Ära

1990 war ein Jahr der Herausforderungen. Durch die Öffnung der Grenzen zwischen Ost und West für Menschen, Ideen und Güter wurden Marksteine für eine auf Frieden und Partnerschaft ausgerichtete neue europäische Ordnung gesetzt, deren Auswirkungen weit über das Ende des 20. Jahrhunderts hinausreichen werden. Die Menschen in Zentraleuropa entschieden sich für Demokratie und Marktwirtschaft. Mit den daraus resultierenden Strukturveränderungen und neuen Aufgaben sind gewaltige Investitionen sowie große menschliche Anstrengungen verbunden. Eine neue Ära der Zusammenarbeit mit Chancen ohne Parallele hat begonnen.

Neue Marktstrukturen erfordern strategische Entscheidungen

Vor dem Hintergrund der sich rasch verändernden Automobilmärkte als Folge der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung in Europa mit ihren weltweiten Auswirkungen hat Volkswagen weitreichende Entscheidungen getroffen, um auf die neue Situation vorbereitet zu sein. In diesem Zusammenhang ist die Anpassung der Strategie an die neue Situation und die Flexibilisierung der Struktur des Konzerns zu sehen. Ziel ist es, die globale Präsenz unseres Automobilunternehmens zu stärken, um auch im 21. Jahrhundert – insbesondere im Hinblick auf das neue Europa – wettbewerbsfähig zu bleiben. Dazu haben wir wichtige Projekte in Angriff genommen.



Der Corrado – Fahrspaß durch innovative Technik und hohen Komfort.

ŠKODA – die vierte eigenständige Marke im Konzern

Von besonderer Bedeutung und zukunftsweisend für die Erschließung der Märkte in Zentral- und Osteuropa ist die Zusammenarbeit in der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik (ČSFR) mit dem tschechischen Traditionsunternehmen ŠKODA in Mlada Boleslav. ŠKODA, dessen Geschichte bis ins Jahr 1899 zurückreicht, soll nun neben Volkswagen, Audi und SEAT die vierte eigenständige Marke im Volkswagen-Konzern werden, der sich zu einem wahrhaft europäischen Hersteller mit weltumspannenden Aktivitäten entwickelt hat, dessen einzelne Konzernglieder arbeitsteilig im Markt wirken.

Ein Beispiel für die gelungene Integration eines bedeutenden europäischen Automobilunternehmens in den Volkswagen-Konzern ist die erfolgreiche Übernahme des spanischen Fahrzeugherstellers SEAT im Jahr 1986. Es gibt eine Reihe von Parallelen zwischen den Marken SEAT und ŠKODA, für die sich eine Übertragung des bewährten Konzepts von Barcelona auf Mlada Boleslav anbietet.

ŠKODA bringt gute Voraussetzungen mit für eine leistungsfähige und moderne Automobilfabrikation in Zentraleuropa. Hervorzuheben sind die handwerkliche Qualifikation und die gut ausgebildete Facharbeiterschaft sowie ein herausragender Ingenieurgeist. Zudem verfügt ŠKODA mit dem Modell Favorit über ein Auto, das auch auf den westeuropäischen Märkten verkauft wird. Die Grundsatzentscheidung der tschechischen Regierung im Dezember 1990, mit dem Volkswagen-Konzern zusammenzuarbeiten und die Marke ŠKODA in den Konzernverbund einzubringen, wird für beide Seiten von großem Nutzen sein und ist ein wesentlicher Beitrag für die wirtschaftliche Entwicklung der ČSFR.



ŠKODA – moderne Roboterfertigung im Karosserie-Rohbau.

**Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1990**

Bis zum Jahr 2000 sind bei ŠKODA Investitionen von 9,5 Mrd. DM vorgesehen. Im Mittelpunkt stehen dabei folgende Maßnahmen:

- Erhöhung der Kapazität von derzeit jährlich rd. 180.000 auf rd. 390.000 Wagen;
- Stufenweiser Aufbau einer Aggregatefertigung bis Mitte der 90er Jahre;
- Weiterentwicklung des ŠKODA-Fahrzeugprogramms;
- Ausbau des ŠKODA-Vertriebsnetzes;
- Einbeziehung der ČSFR-Zulieferindustrie in den Leistungs- und Lieferverbund des Volkswagen-Konzerns.

So wie der Erfolg von SEAT wesentlich zur Marktführerschaft des Volkswagen-Konzerns in Europa beigetragen hat, so soll auch das Engagement bei ŠKODA unsere europäische Basis erweitern und die führende Position stärken. Die Größe der Aufgabe und die damit verbundenen Herausforderungen werden jedoch nicht unterschätzt.

Unmittelbar nach Öffnung der innerdeutschen Grenze am 9. November 1989 hat Volkswagen die Initiative für ein Automobilprojekt in der ehemaligen DDR ergriffen und deutliche Signale und Maßstäbe für die Zukunft gesetzt. Die Gründung der „VOLKSWAGEN IFA-Pkw GmbH“ im Dezember 1989 zur Vorbereitung einer Automobilfabrikation war dabei ein wichtiger Schritt.

**Volkswagen –
größter privater
Investor in den
neuen Bundesländern**

ŠKODA Favorit – ein Fahrzeug mit
hohem Bekanntheitsgrad in Zentral- und Osteuropa.



Für dieses Projekt besaß Volkswagen eine gute Ausgangsposition. Seit Mitte der 70er Jahre bezieht Volkswagen jährlich für rd. 50 Mio. DM Waren aus der ehemaligen DDR und seit 1988 auch Aggregate für den Konzernverbund aus einer Motorenfabrik in Chemnitz. Von den dort im Jahr 1990 gefertigten 231 Tsd. Rumpfmotoren wurden 141 Tsd. Einheiten an Volkswagen geliefert. Damit lag der Wert der aus den neuen Bundesländern bezogenen Motoren, Autozubehörteile und Investitionsgüter bei 175 Mio. DM.

Diese langjährige Zusammenarbeit in gegenseitigem Vertrauen hat sich ausgezahlt und Volkswagen einen deutlichen Vorsprung gegenüber den Wettbewerbern verschafft. Die schnelle Realisierung unseres Projekts im neuen Staatsgebiet ist auch auf die gute Zusammenarbeit mit der Treuhandanstalt und den Behörden zurückzuführen.

Bereits am 21. Mai 1990 lief der erste in Mosel bei Zwickau montierte VW Polo vom Band. Ursprünglich war diese zum damaligen Zeitpunkt nur teilweise fertiggestellte Produktionsstätte für den Trabant bestimmt. Bis Ende 1990 wurden 2.879 Polo-Fahrzeuge gefertigt. Im Februar 1991 ist außerdem die Golf-Montage angelaufen.

Am 26. September 1990 wurde in Mosel der Grundstein für eine neue Automobilfabrik gelegt. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rd. 4,6 Mrd. DM bis 1994 ist Volkswagen der größte private Investor im neuen Bundesgebiet.

Um möglichst schnell die vom Markt geforderten Kapazitäten aufzubauen, wurden im Dezember 1990 zwei Gesellschaften gegründet. Die „Sächsische Automobilbau GmbH“ als Tochtergesellschaft der Treuhandanstalt mit einer 12,5%igen Volkswagen-Minderheitsbeteiligung führt die Montage von Konzern-Fahrzeugen bis zur Vollendung der neuen Montagefabrik durch.

Die zweite Gesellschaft, die „Volkswagen Sachsen GmbH“ – eine 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, die aus der „VOLKSWAGEN IFA-Pkw GmbH“ hervorging – wird nach Fertigstellung der Produktionseinrichtungen im Jahr 1994 die Fahrzeugfertigung aufnehmen. Die Fabrik ist für eine Jahreskapazität von 250.000 Wagen ausgelegt. Darüber hinaus übernimmt die „Volkswagen Sachsen GmbH“ bis Ende 1991 die Motorenfabrik in Chemnitz, die heute ein wichtiger Bestandteil des Gesamtprojekts ist.

Der Vertrieb von Volkswagen- und Audi-Fahrzeugen in den neuen Bundesländern wird seit Jahresmitte 1990 von der neugegründeten „AVZ – Automobil-Vertriebszentrum Chemnitz GmbH“ wahrgenommen. Mit mehr als 400 Volkswagen- und Audi- sowie 180 SEAT-Händlern ist der Volkswagen-Konzern in den neuen

**Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1990**

Bundesländern flächendeckend vertreten und auch hier Marktführer. Dies demonstriert die große Beliebtheit der gesamten Modellpalette des Volkswagen-Konzerns in ganz Deutschland.

Flankierend zu den Aktivitäten in Sachsen unterstützt Volkswagen auch den Aufbau einer leistungsfähigen Zulieferindustrie. So wurden bereits zwei Lieferantentreffen mit VW-Zulieferern und Firmen aus den neuen Bundesländern durchgeführt, durch die Kontakte bis hin zu Joint-ventures entstanden.

Durch die im Dezember erfolgte Gründung der „Volkswagen-Bildungsinstitut GmbH“ mit Schulungsstätten in Zwickau und Chemnitz leistet die Volkswagen AG einen aktiven Beitrag zur Qualifizierung der Arbeitnehmer in den neuen Bundesländern, der über den eigenen Bedarf beim Aufbau der Fahrzeugfertigung in Mosel deutlich hinausgeht. An den Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen nehmen ständig ca. 300 Personen teil. Darüber hinaus soll auch eine Berufsausbildung mit bis zu 240 Ausbildungsplätzen eingerichtet werden. Die Qualifizierungsaktivitäten führen rd. 50 eigene Mitarbeiter und externe Referenten durch.

Für das Engagement von Volkswagen in Ostasien ist das Gemeinschaftsunternehmen mit den First Automobile Works (FAW) in China strategisch wichtig, das am 6. Februar 1991 auf Grundlage der am 20. November 1990 unterzeichneten Verträge gegründet wurde. Mit diesem Projekt vollzieht der Volkswagen-Konzern einen weiteren Schritt, um in China auch langfristig eine führende Marktposition zu sichern und einen kostengünstigen Produktionsstandort in Asien aufzubauen. Dabei kann auf den Erfahrungen aus der Santana-Fertigung bei der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. aufgebaut werden. Auch mit FAW besteht bereits eine bewährte Kooperation durch den Lizenzbau

Das Automobilwerk in Changchun – noch in diesem Jahr wird hier mit der CKD-Fertigung begonnen.

**Gründung der
„Volkswagen-Bildungs-
institut GmbH“**

**Erweiterung unserer
Aktivitäten in China**



des Audi 100. Die Produktionskapazität des neuen Gemeinschaftsunternehmens in Changchun wird in der ersten Phase 150.000 VW Golf und VW Jetta pro Jahr erreichen. Außerdem ist eine Motoren- und Getriebefertigung für den Lieferverbund innerhalb Chinas und für den Export nach Deutschland vorgesehen.

Bau einer Großraumlimousine

Mit der Entscheidung, gemeinsam mit der Ford Motor Company in Portugal eine Großraumlimousine zu produzieren, hat Volkswagen einen weiteren strategischen Schritt unternommen. Mit diesem Projekt soll ein in Europa noch wenig entwickeltes Marktsegment, das bereits 9 % des US-amerikanischen Pkw-Marktes einnimmt, kostengünstig und mit Risikoteilung erschlossen werden.

Neue Führungsstruktur im Konzern

Der Volkswagen-Konzern hat im vergangenen Jahrzehnt seinen Umsatz verdoppelt, die Produktion von 2,6 auf 3,1 Mio. Fahrzeuge gesteigert und ist jetzt auf dem Weg zu einem 4-Millionen-Hersteller. Dazu trägt nicht zuletzt die Zusammenarbeit zwischen den Marken Volkswagen, Audi, SEAT und in Zukunft ŠKODA bei. Zugleich hat sich die Wettbewerbssituation entscheidend geändert. Zusätzliche Konkurrenten drängen auf die internationalen Märkte mit niedrigen Preisen und wettbewerbsfähigen Produkten. Aber auch die Beschleunigung des technischen Fortschritts und die Ansprüche der Gesellschaft an das Automobil führen zu einer immer größeren Differenzierung des Angebots und zur Entwicklung neuer Marktsegmente. Die angestrebte Integration der Marke ŠKODA in den Konzern und die grundlegende Veränderung des Wettbewerbsumfeldes durch die Erschließung der zentral- und osteuropäischen Märkte bedeuten neue wichtige Aufgaben. Dies alles findet vor dem Hintergrund der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes ab 1993 statt.

Die neuen Herausforderungen in Europa und unsere Projekte, wie beispielsweise die Joint-ventures AUTOLATINA in Südamerika, Shanghai-Volkswagen und FAW-Volkswagen in China oder das Großraumlimousinen-Projekt in Portugal, erfordern eine laufende Anpassung und Neuformulierung der strategischen Ansätze, die in eine an den veränderten Realitäten ausgerichtete Führungsstruktur umgesetzt werden müssen – weltweit vernetzt und mit eindeutiger Kompetenzzuweisung.

Kern der organisatorischen Veränderungen ist die Trennung zwischen Konzernführung und den Markenleitungen für Volkswagen, Audi, SEAT und zukünftig auch ŠKODA. Die einheitliche Konzernleitung und die strategische Ausrichtung des Konzerns erfolgen durch den Vorstand der Volkswagen AG unter Einbeziehung der Vorsitzenden der Markenleitungen. Die Markenleitungen sind für die operativen Geschäftsfelder zuständig. In wichtigen Regionen, wie beispielsweise Nordamerika und Mexiko, werden die geschäftlichen Belange des Konzerns durch Regionalleitungen koordiniert.

**Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1990**

niert. Diese berichten an das für „Überseegeschäft und Vertriebsstrategie“ verantwortliche Vorstandsmitglied. In den Zuständigkeitsbereich des Ressorts „Controlling und Finanz“ fällt die Geschäftssparte Finanzdienstleistungen.

Der Vorstand der Volkswagen AG nimmt als Leitungsorgan der Obergesellschaft zwei Aufgaben wahr: Zum einen obliegt dem Vorstand nach Aktienrecht die Konzernleitung; zum anderen trägt er die Verantwortung für die Marke Volkswagen. Die operative Durchführung des Volkswagengeschäfts hat er an die Markenleitung, den Markenvorstand Volkswagen, delegiert. Der Vorsitzende des Markenvorstands sowie weitere Mitglieder dieses Gremiums gehören in Doppelfunktion auch dem Vorstand der Volkswagen AG an. Im Markenvorstand führen diese die operativen Geschäfte gemeinsam mit verantwortlichen Ressortleitern.

Mit der Neustrukturierung der Konzern- und Markenleitung schaffen wir die organisatorische Voraussetzung für eine weiterhin erfolgreiche Unternehmensentwicklung. Dazu ist es notwendig, daß alle Gesellschaften der weltweiten Volkswagen-Familie in übergeordnetem Konzerninteresse handeln und an der Erarbeitung internationaler Strategien und Leitlinien gleichberechtigt und in gegenseitigem Verständnis mitwirken.

Im Jahr 1990 war die Weltwirtschaft von unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Regionen geprägt. Konjunkturabschwächungen in den USA und in weiten Teilen Europas standen einer Wachstumszunahme in Japan und Westdeutschland gegenüber. Die stabilitätsorientierte Geldpolitik hat die konjunkturelle Entwicklung in zahlreichen Industrieländern merklich gedämpft. Dies blieb nicht ohne Einfluß auf die Situation der Automobilindustrie.

Die Zahl der weltweit hergestellten Fahrzeuge nahm daher um 1,9 % auf 48,6 Mio. Einheiten ab. Allein in den USA sank die Automobilproduktion um 10,0 % auf 9,8 Mio. Wagen. Besonders das weiter ansteigende Haushaltsdefizit belastete die US-amerikanische Wirtschaft stark und führte so zu einem Nachfragerückgang.

In Europa war der wirtschaftliche Verlauf uneinheitlich. In Großbritannien, Schweden, Spanien und Portugal führten Maßnahmen zur Bekämpfung der Inflation zu Konjunkturabschwächungen. Auch in Frankreich und Italien hat sich im Jahresverlauf die Nachfrage beruhigt. Dagegen blieben in Deutschland die alten Bundesländer auf Wachstums- und weitestgehend auch auf Stabilitätskurs. Das Bruttosozialprodukt stieg hier 1990 um real 4,5 % und wies damit die höchste Wachstumsrate seit 1976 auf. Dies ist insbesondere auf den Nachfrageschub aus den fünf neuen Bundesländern zurückzu-

**Weltautomobilindustrie
– rückläufige Nachfrage und verschärfter Wettbewerb**

führen. Deutschland übernahm damit eine unterstützende Rolle für die gesamteuropäische Wirtschaft mit Ausstrahlungen auf nichteuropäische Staaten.

Nach 40 Jahren konnte die in den neuen Bundesländern aufgestaute Automobilnachfrage mit Einführung der D-Mark und der damit sprunghaft gestiegenen Kaufkraft erstmals wirksam werden. Im zweiten Halbjahr 1990 wurden dort rd. 1 Mio. Neu- und Gebrauchtwagen zugelassen. In der Bundesrepublik Deutschland sind mit 3.040.783 Pkw 7,4 % mehr Neufahrzeuge angemeldet worden als ein Jahr zuvor. Hingegen gingen die Ausfuhren im vergangenen Jahr aufgrund der nachlassenden Konjunktur in wichtigen Exportländern um 4,6 % auf 2,8 Mio. Einheiten zurück. Die hohe Inlandsnachfrage ermöglichte einen neuen Produktionsrekord von 5,0 Mio. Fahrzeugen (+ 2,6 %) in den alten Bundesländern. In Westeuropa wurden insgesamt 16,2 Mio. Fahrzeuge gefertigt, was 33 % der Weltautomobilproduktion entsprach.

**Volkswagen-Konzern –
Produktion auf neuem
Höchststand**

Produktion (Fzg.)	1990	1989	Veränd. %
Weltweit	3.057.598	2.947.569	+ 3,7
Pkw	2.882.870	2.790.840	+ 3,3
Nfz	174.728	156.729	+ 11,5
Inland (ohne Montagesätze für die Volkswagen Bruxelles S.A.)	1.815.423	1.783.208	+ 1,8
Volkswagen AG	1.394.045	1.361.965	+ 2,4
AUDI AG	421.378	421.243	0
Ausland	1.242.175	1.164.361	+ 6,7

Mit 3.057.598 weltweit gefertigten Volkswagen-, Audi- und SEAT-Fahrzeugen wurde die hohe Vorjahresproduktion nochmals um 3,7 % übertroffen. Davon entfielen auf die Volkswagen AG – einschl. 204.301 Montagesätze für die Volkswagen Bruxelles S.A. – 1.598.346 Wagen (+ 3,2 %). Die arbeitstägliche Fertigung im Konzern erhöhte sich – auch aufgrund der Einführung einer dritten Schicht im Stammwerk Wolfsburg – um 789 Wagen auf 13.521 Fahrzeuge. Bei voll ausgelasteten Kapazitäten führte die gute Nachfrage nach Konzern-Modellen zu außergewöhnlich hohen Auftragsbeständen im Inland und trotz Mehrarbeit und Sonder-schichten zu einer nachteiligen Verlängerung der Lieferzeiten.

Im Ausland führten insbesondere die Produktionssteigerungen bei der Volkswagen de Mexico (+ 78,6 %) und bei der SEAT, S.A. (+ 6,6 %) zu einem um 6,7 % höheren Fertigungsvolumen von 1.242.175 Fahrzeugen. Der Anteil der im Ausland hergestellten Automobile stieg damit um 1,1 %-Punkte auf 40,6 %.

**Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1990**

**Verkäufe erstmals über
3 Millionen Fahrzeuge**

Auslieferungen an Kunden (Fzg.)	1990	1989	Veränd. %
Weltweit	3.055.536	2.935.305	+ 4,1
Westeuropa	2.243.572	2.189.040	+ 2,5
Deutschland	915.558	853.836	+ 7,2
Italien	313.593	297.756	+ 5,3
Frankreich	251.479	242.186	+ 3,8
Spanien	220.729	242.672	- 9,0
Großbritannien	136.959	151.364	- 9,5

Erstmals übertrafen die Verkäufe des Volkswagen-Konzerns die 3-Millionen-Marke. Die Fahrzeugauslieferungen der Volkswagen AG beliefen sich auf 2.419.258 Wagen – ein Anstieg um 4,9 %. An diesen Erfolgen hat auch die weltweite Vertriebsorganisation unserer Marken Volkswagen, Audi und SEAT mit den rd. 16.000 Betrieben und mehr als 250.000 Mitarbeitern einen großen Anteil gehabt. Für die erfolgreiche Arbeit sprechen wir an dieser Stelle unseren Dank aus.

In Europa erreichte der Volkswagen-Konzern einen Marktanteil von 15,4 % und baute somit seine Spitzenstellung aus, die er bereits im 6. Jahr in Folge hält.

Während auf den westeuropäischen Auslandsmärkten die Verkäufe mit 1.328.014 Fahrzeugen um 0,5 % unter dem Vorjahr lagen, verzeichnete der Volkswagen-Konzern in der Bundesrepublik Deutschland einen Anstieg



der Auslieferungen um 7,2 % auf 915.558 Einheiten, wobei eine stärkere Zunahme von den vorhandenen Kapazitäten begrenzt wurde.

Auf unseren volumenstärksten europäischen Auslandsmärkten Italien und Frankreich wiesen wir Zuwachsraten von 5,3 % bzw. 3,8 % auf. In Spanien und Großbritannien konnte sich der Volkswagen-Konzern der allgemein rückläufigen Automobilmachfrage nicht entziehen. Dennoch konnte auch auf diesen Märkten die Position verbessert werden.

Hohe Verkaufszuwächse wurden auch in Mexiko (+ 72,4 %) und in Japan (+ 6,4 %) erzielt. Dagegen mußten in Südafrika (- 17,5 %) und in Südamerika (- 3,8 %) Verkaufsrückgänge hingenommen werden.

Der VW Passat Variant – das Allround-Fahrzeug für Familie, Freizeit und Beruf – war 1990 erneut der meistverkaufte deutsche Pkw-Kombi.



**Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1990**

**Weltumspannende
Forschung
und Entwicklung**

Für die weltumspannende Forschungs- und Entwicklungsarbeit im Volkswagen-Konzern wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 2,5 Mrd. DM (+ 8,7 %) aufgewandt, wobei auf die Volkswagen AG 1,4 Mrd. DM (+ 7,7 %) entfielen. Schwerpunkte bildeten die Entwicklung von neuen Fahrzeugen, umweltfreundliche Konzepte in der Aggregatetechnik und die Fahrzeugelektronik. So wird z. B. in den USA der Einsatz von besonders schadstoffarmen Motoren, die mit jedem Methanol-Benzin-Gemisch betrieben werden können, getestet. Darüber hinaus beteiligt sich Volkswagen intensiv mit eigenen und europäischen Projekten an der Erarbeitung von Konzepten für die Lösung der Verkehrsprobleme. Die weltweite Zusammenarbeit der Entwicklungsbereiche wurde wesentlich intensiviert. Im Forschungs- und Entwicklungsbereich beschäftigte der Volkswagen-Konzern 12.390 Personen, davon 6.777 Mitarbeiter bei der Volkswagen AG.

**Einkaufsvolumen
gestiegen**

Die Verkaufserfolge und der Trend zu höherwertigen Fahrzeugausstattungen waren ausschlaggebend für den Anstieg des Konzern-Beschaffungsvolumens – ohne Einbeziehung der Umsatzsteuer und der AUTOLATINA – auf 37,9 (31,6) Mrd. DM. Der Wert der Einkäufe der Volkswagen AG betrug 22,2 Mrd. DM, davon entfielen 16,2 Mrd. DM auf Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und 6,0 Mrd. DM auf Investitionsgüter und Dienstleistungen.

**Über 261 Tsd.
Mitarbeiter im Konzern**

Die durchschnittliche Zahl der im Volkswagen-Konzern Beschäftigten nahm um 4,2 % auf 261.038 Mitarbeiter zu. Bei der Volkswagen AG stieg die Beschäftigtenzahl auf 127.062 Personen (+ 2,5 %).

Im Inland erhöhte sich der Belegschaftsstand um 3,1 % auf 165.711 Beschäftigte. Mit 95.327 Personen lag die Mitarbeiterzahl bei unseren ausländischen Tochtergesellschaften um 6,1 % über dem Vorjahr, im wesentlichen bedingt durch die Personalaufstockungen im Zusammenhang mit der Produktionsausweitung bei der Volkswagen Bruxelles und der Volkswagen de Mexico.

**Investitionen stärken die
Wettbewerbsposition**

Die Investitionen stärken die zukünftige Wettbewerbsposition. Mit 5.372 (5.606) Mio. DM hat der Volkswagen-Konzern seine Investitionstätigkeit auf hohem Niveau fortgesetzt. Auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände entfielen 5.201 Mio. DM und auf Finanzanlagen 171 Mio. DM. Der Inlandsanteil an den Konzerninvestitionen betrug 3.016 Mio. DM und verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 32,6 %. Der Auslandsanteil belief sich auf 2.356 Mio. DM und hat sich damit mehr als verdoppelt.

Das weiterhin expandierende Leasing- und Vermietgeschäft erhöhte die Zugänge in diesem Bereich um 8,6 % auf 4.419 Mio. DM.

Die Volkswagen AG investierte 3.702 Mio. DM (- 13,5 %), davon entfielen 2.200 Mio. DM auf Sachanlagen. Die Investitionen in Sachanlagen wurden durch die Erneuerung des Produktprogramms und die Fortsetzung der Fabrikmodernisierung mit Schwerpunkt Fahrzeug-Lackiererei geprägt. Daneben machten steigende Anforderungen an die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter Neu- und Ausbaumaßnahmen in den Ausbildungszentren aller Werke notwendig.

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen vor allem den restlichen Anteilserwerb sowie eine Kapitalerhöhung bei der SEAT, S.A. und Kapitaleinzahlungen bei der Volkswagen Investments Ltd., Dublin, der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, und bei der Volkswagen Audi Nippon K.K., Tokio.

Internationale Finanzaktivitäten

Auch im Jahr 1990 hat Volkswagen seine nationalen und internationalen Finanzaktivitäten fortgesetzt.

So hat die SEAT, S.A. im Oktober zur Finanzierung ihres umfangreichen Investitionsprogramms einen Darlehensvertrag mit der Europäischen Investitionsbank (EIB), Luxemburg, abgeschlossen. Außerdem finanziert die EIB den Bau der Lackiererei im neuen Werk Mosel der Volkswagen Sachsen GmbH.

Einen Eigenmittelzufluß von 1,3 Mrd. DM erbrachte die von der Volkswagen AG im Frühjahr 1990 durchgeführte Kapitalerhöhung um nominal 150 Mio. DM auf 1.650 Mio. DM. Diese fand an den nationalen und internationalen Börsen eine außerordentlich gute Aufnahme. Dabei wurde das Bezugsrecht durchweg über dem rechnerisch ermittelten Wert gehandelt.

Ende Juni 1990 wurde die Volkswagen-Aktie an vier spanischen Börsen zum Handel zugelassen. Die Genehmigung der spanischen Börsenaufsichtsbehörde – die erste für ein ausländisches Industrieunternehmen – bedeutet eine weitere Anerkennung der Volkswagen-Aktie als internationaler Standardwert. Sie wird damit an 23 Börsenplätzen in 10 Ländern notiert.

Umsatzerlöse gestiegen

Die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns nahmen 1990 um 4,1 % auf 68,1 Mrd. DM zu. Ursachen waren der um 3,0 % auf 3.030.179 Automobile gestiegene Fahrzeugabsatz, die Nachfrage nach höherwertigen Modell- und Ausstattungsvarianten sowie die Ausweitung des Vermiet- und Leasinggeschäfts. Im Inland betrug der Umsatzzuwachs 13,7 % auf 26,9 Mrd. DM, im Ausland nahm der Umsatz geringfügig um 1,3 % auf 41,2 Mrd. DM ab. Der Auslandsanteil an den Umsatzerlösen verringerte sich um 3,4 %-Punkte auf 60,4 %.

Bei der Volkswagen AG stiegen die Umsatzerlöse aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren Fahrzeugen um 6,1 % auf 51,5 Mrd. DM. Der Auslandsanteil an den Umsatzerlösen betrug 54,8 (56,6) %.

**Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Wirtschaftlicher Verlauf des Geschäftsjahres 1990**

Ergebnis über Vorjahr

Der Volkswagen-Konzern schloß das Geschäftsjahr 1990 mit einem Gewinn von 1.086 Mio. DM ab. Damit wurde das Vorjahresultat um 4,6 % übertroffen, seine Qualität wurde jedoch nicht erreicht. Hier haben sich die Verschärfung des Wettbewerbs, die dadurch bedingten Preis- und Produktpassungen, die empfindliche Verschlechterung der Währungsparitäten – insbesondere gegenüber dem US-Dollar – sowie die schwierige Wirtschaftslage in Südamerika ausgewirkt.

**Dividende auf
Vorjahreshöhe**

Ihnen als Aktionären kann die Volkswagen AG ein leicht über dem Vorjahr liegendes Ergebnis vorlegen. Der Jahresüberschuß von 670 (655) Mio. DM erlaubt es, den freien Rücklagen 300 Mio. DM zuzuführen und der Hauptversammlung eine Dividende in Vorjahreshöhe von 11,00 DM je 50,00 DM-Stammaktie vorzuschlagen. Unter Berücksichtigung des Steuerguthabens in Höhe von 6,19 DM ergibt sich für den anrechnungsberechtigten Aktionär ein Betrag von 17,19 DM. Die Vorzugsaktie ist mit einer Mehrdividende von 1,00 DM ausgestattet. Einschließlich der Steuergutschrift von 6,75 DM ergibt sich für jede 50,00 DM-Vorzugsaktie ein Betrag von 18,75 DM.

**Gewinnverwendungs-
vorschlag**

Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der Volkswagen AG wie folgt zu verwenden:

Ausschüttung auf das gezeichnete Kapital – 1.650 Mio. DM –	369.000.000 DM
davon auf	
Stammaktien	297.000.000 DM
Vorzugsaktien	72.000.000 DM
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	4.560.474 DM
Bilanzgewinn	<u>373.560.474 DM</u>

**Dank an die
Belegschaft**

Für ihre Leistungsbereitschaft und den hohen Einsatz dankt der Vorstand allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Volkswagen-Konzerns, den Geschäftsführungen der Beteiligungsgesellschaften sowie allen Führungskräften im In- und Ausland. Unser Dank gilt auch den Organen der Betriebsverfassung für ihre engagierte Mitwirkung und die konstruktive Zusammenarbeit.

**Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Entwicklung im laufenden Jahr und Ausblick**

Das Ausmaß kurz- und mittelfristiger Konsequenzen der Golf-Krise auf die Weltwirtschaft ist auch nach dem Ende der Kriegshandlungen noch nicht eindeutig abschätzbar. Den Belastungen der öffentlichen Haushalte stehen der konjunkturfördernde Wiederaufbau im Nahen Osten und die verbesserte Konsumentenstimung gegenüber. Obwohl sich auch im laufenden Jahr die Konjunktur in weiten Teilen der westlichen Industrienationen weiter abschwächen wird, ist keine globale Rezession zu erwarten.

Infolge rezessiver Tendenzen ließ die Automobilkonjunktur in den USA und auf großen europäischen Auslandsmärkten wie Frankreich, Spanien und Großbritannien auch im ersten Quartal 1991 weiter nach. In Südamerika war die wirtschaftliche Situation in diesem Zeitraum besonders angespannt.

In Deutschland hat sich dagegen die anhaltend lebhaftere Nachfrage nach Automobilen auch zu Beginn des Jahres fortgesetzt. Der hohe Auftragsbestand – nicht zuletzt durch die Impulse aus den neuen Bundesländern – läßt für das laufende Jahr hier eine gute Auslastung der Produktion und eine positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen-Konzerns erwarten. Nachfragedämpfende Auswirkungen könnten jedoch aus der schwierigen wirtschaftlichen Entwicklung im neuen Staatsgebiet, den jüngsten steuerpolitischen Beschlüssen sowie einem weiterhin hohen Zinsniveau erwachsen.

Die Fertigungsstätte der BAZ in der Slowakei wird zu einem modernen Getriebe- und Montagewerk ausgebaut.



**Lagebericht:
Volkswagen AG und Volkswagen-Konzern
Entwicklung im laufenden Jahr und Ausblick**

Das ČSFR-Projekt hat im Frühjahr 1991 konkrete Formen angenommen. Nachdem im Dezember 1990 zunächst eine Grundsatzvereinbarung über die Zusammenarbeit mit ŠKODA abgeschlossen wurde, wird es in Kürze zur Unterzeichnung des endgültigen Vertragswerks über die Gründung der neuen „ŠKODA, automobilová akciová spoločnosť“ durch die Tschechische Republik und die Volkswagen AG kommen. Im April übernimmt die Volkswagen AG 31 % des Grundkapitals der neuen Gesellschaft. Es ist geplant, den Anteil an der Gesellschaft bis 1995 auf 70 % aufzustocken. Unabhängig vom Beteiligungsverhältnis übernimmt Volkswagen von Beginn an die Managementverantwortung und wird die Gesellschaft daher noch in diesem Jahr in die Konsolidierung einbeziehen.

Darüber hinaus hat Volkswagen am 12. März 1991 eine Grundsatzvereinbarung mit der slowakischen Regierung über eine Zusammenarbeit mit dem slowakischen Unternehmen „Bratislavské Automobilové Závody“ (BAZ) getroffen. Die Vereinbarung sieht vor, bis zu 30.000 Fahrzeuge jährlich zu fertigen sowie für den Konzernverbund 1.300 Getriebe pro Tag herzustellen. Die Volkswagen AG wird in Bratislava rd. 900 Mio. DM investieren. Das Projekt stellt eine Abrundung unserer Aktivitäten in der ČSFR dar. Es ermöglicht den Aufbau einer strategischen Position für den Volkswagen-Konzern und für die Produkte der Marke Volkswagen unter sehr günstigen Bedingungen, die mittel- und längerfristig positiv wirksam werden. Beide Engagements in der ČSFR müssen sich aber zunächst den Schwierigkeiten stellen, die mit dem Übergang von der Planwirtschaft zu marktwirtschaftlichen Strukturen verbunden sind.

Die Finanzdienstleistungen als Absatzförderungsinstrument haben deutlich zugenommen. Ein Finanzierungs- und Leasingvolumen von weltweit rd. 16 Mrd. DM sowie der Anteil von 25 % an der Konzern-Bilanzsumme unterstreichen die Bedeutung im Konzern. Volkswagen hat daher die Aktivitäten in diesem Bereich unter einem Dach zusammengefaßt, um so eine Optimierung der organisatorischen Strukturen und eine größere Kundennähe zu erreichen. In Deutschland wurde zu diesem Zweck im März 1991 die „Volkswagen Finanz GmbH“ gegründet. Sie ist die Obergesellschaft für die beiden 100%igen Tochtergesellschaften V.A.G Leasing GmbH und V.A.G Bank GmbH, deren Tätigkeit sich seit November 1990 auch auf das Kreditkartengeschäft erstreckt.

Neben der weiteren Verbesserung der Marktposition durch neue Akzente in der attraktiven Modellpalette gelten alle unsere Anstrengungen der Stärkung unserer Ertragskraft und der Sicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit. Dazu zählen nicht nur die neuen Projekte, sondern auch die Entwicklung des Dienstleistungsbereichs sowie die an neue Realitäten angepaßte Führungsstruktur. Sofern die Automobilkonjunktur der westlichen Industrieländer keine drastischen Einbrüche erfährt, gehen wir davon aus, daß der Volkswagen-Konzern auch 1991 an den Verkaufserfolg des Vorjahres anschließen kann. In den ersten beiden Monaten lieferte der Volkswagen-Konzern weltweit 500.000 Fahrzeuge an Kunden aus (+ 6,7 %).

Wolfsburg, den 12. März 1991

Der Vorstand

Franz Muender

Herfried Kunze

H. Christmann D. Wulff

Bericht des Vorstands
Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
Finanzen

**Solide Basis für
die Zukunft**

Wesentliche Bilanzkennzahlen haben sich 1990 weiter verbessert. Die Geschäftsausweitung führte zu einer Zunahme der Bilanzsumme um 10,3 % auf 62.713 Mio. DM. Gleichzeitig stieg der Eigenkapitalanteil um 0,2 %-Punkte auf 26,5 %. Die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital erhöhte sich auf 101,8 % nach 101,5 % im Vorjahr.

Der Cash flow nahm im Volkswagen-Konzern gegenüber dem Vorjahr um 5,3 % auf 5.701 Mio. DM zu. Damit konnten die weiterhin hohen Investitionen zu 106,1 (96,5) % aus den selbsterwirtschafteten Mitteln finanziert werden. Dies spiegelt die hohe Innenfinanzierungskraft des Unternehmens wider und ist eine solide Basis für zukünftige Investitionen.

**Bilanzstruktur des
Volkswagen-Konzerns**

	31.12. 1990		31.12. 1989	
Aktiva	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Anlagevermögen	24.339	38,8	22.809	40,1
Vorräte	8.703	13,9	7.301	12,8
Forderungen	15.065	24,0	14.472	25,5
Flüssige Mittel	14.606	23,3	12.289	21,6
Gesamtvermögen	62.713	100,0	56.871	100,0

	31.12. 1990		31.12. 1989	
Passiva	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Eigenkapital	16.588	26,5	14.936	26,3
langfristiges Fremdkapital	8.197	13,1	8.226	14,5
mittelfristiges Fremdkapital	9.427	15,0	9.624	16,9
kurzfristiges Fremdkapital	28.501	45,4	24.085	42,3
Gesamtkapital	62.713	100,0	56.871	100,0

**Kapitalflußrechnung des
Volkswagen-Konzerns
(in Mio. DM)**

Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	- 5.201,0	
Investitionen in Finanzanlagen	- 170,6	
Zugänge vermieteter Gegenstände	- 4.419,3	
Erhöhung der Vorräte	- 1.402,2	
Erhöhung der lang- und mittelfristigen Forderungen	- 565,3	
Mittelbindung		- 11.758,4
Jahresüberschuß	+ 1.085,9	
Anlageabschreibungen und -abgänge vermindert um Zuschreibungen	+ 4.010,7	
Abschreibungen und Abgänge vermieteter Gegenstände	+ 4.162,5	
Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	+ 630,4	
Verminderung der Sonderposten mit Rücklageanteil und für Investitionszulagen	- 41,8	
Nicht liquiditätsmäßige Veränderungen der Rücklagen	+ 16,3	
Laufende Geschäftstätigkeit		+ 9.864,0
Ausschüttungen an die Aktionäre der Volkswagen AG im Jahr 1990	- 335,2	
Ausschüttungen an Minoritäten	- 13,2	
Verminderung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals	- 784,0	
Kapitalerhöhung 1990 und Rücklagenzuführung	+ 1.322,3	
Verminderung sonstiger Posten	- 383,8	
Finanzierungsvorgänge		- 193,9
Veränderung der Liquiditätsposition		- 2.088,3

	31.12. 1990	31.12. 1989	Ver- änderung
Liquide Mittel	11.841,9	9.929,2	+ 1.912,7
Wertpapiere	2.764,5	2.360,0	+ 404,5
Kurzfristige Forderungen und Finanzanlagen	10.967,9	10.958,1	+ 9,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	28.500,5	24.085,2	+ 4.415,3
Veränderung des Finanzmittelfonds	-2.926,2	- 837,9	- 2.088,3

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Finanzen

Wertschöpfung der Volkswagen AG

Die Wertschöpfung der Volkswagen AG – als rechnerische Größe des in einer Periode erwirtschafteten Wertzuwachses einer Unternehmung und als Beitrag zum Sozialprodukt – stieg im Geschäftsjahr um 4,0 % auf 12.346 Mio. DM. Dieser Betrag verteilt sich entsprechend den gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen zu 84,6 % auf die Mitarbeiter, zu 7,3 % auf den Staat, zu 2,7 % auf die Kreditgeber und zu 2,4 bzw. 3,0 % auf das Unternehmen und die Aktionäre.

Entstehung (in Mio. DM)

	1990	1989
Umsatzerlöse	51.493	48.533
+ Sonstige Erträge	4.285	3.657
- Vorleistungen	43.432	40.322
Wertschöpfung	12.346	11.868

Das neue Audi Coupé S2 – das
Spitzenmodell der Audi Coupé-
Palette.



**Verteilung
(in Mio. DM)**

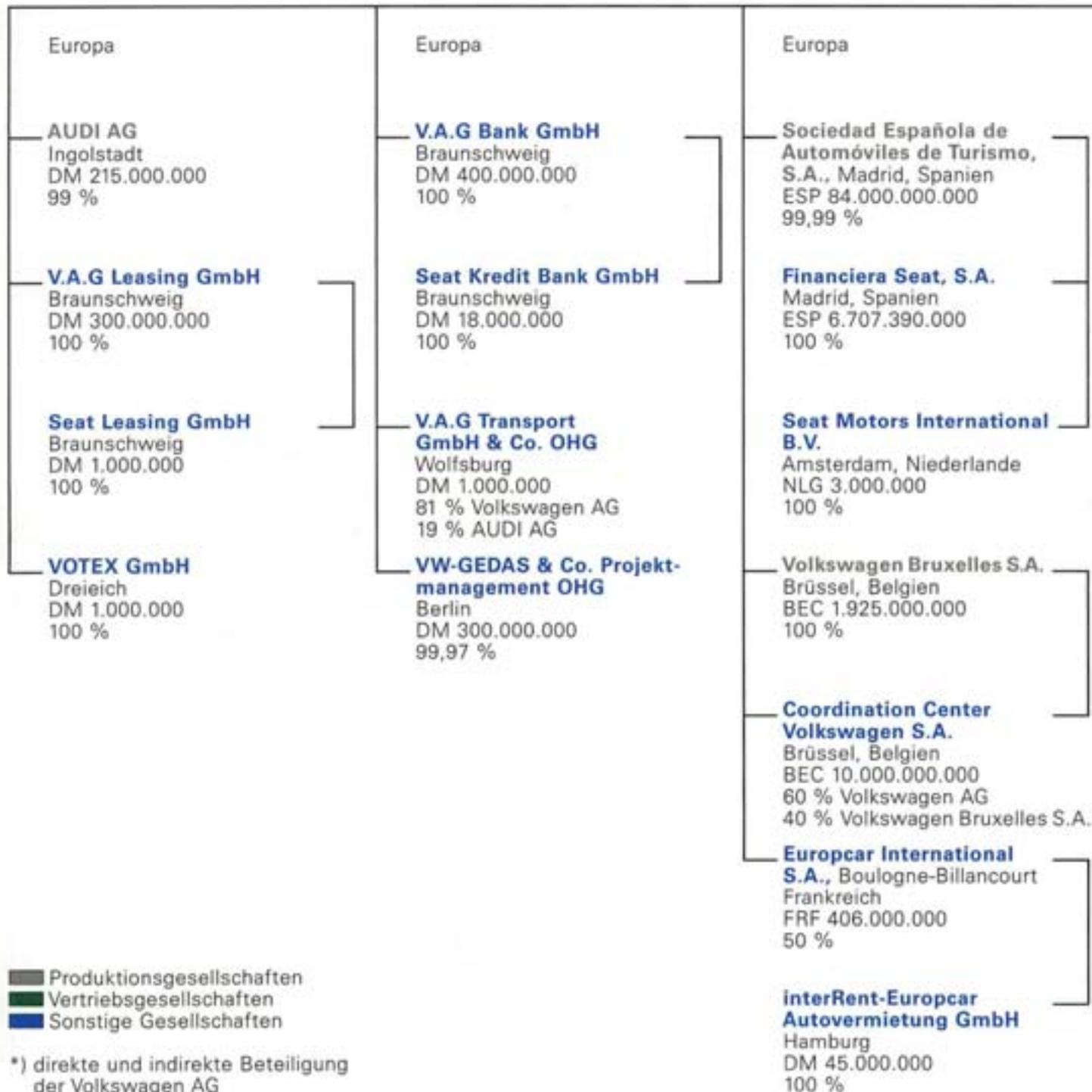
Adressatenkreis	Verwendungszweck	1990	%	1989	%
an Mitarbeiter	Löhne, Gehälter, Soziales	10.434	84,6	9.660	81,4
an den Staat	Steuern, Abgaben	906	7,3	1.319	11,1
an Kreditgeber	Zinsaufwand	337	2,7	234	2,0
an das Unternehmen	Rücklagendotierung	300	2,4	319	2,7
an Aktionäre	Dividende	369	3,0	336	2,8
Wertschöpfung		12.346	100,0	11.868	100,0



Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
Die wichtigsten Gesellschaften des
Volkswagen-Konzerns (Stand 31. Dezember 1990)

Volkswagen AG

Grundkapital DM 1.650.000.000 Werke: Wolfsburg, Hannover, Kassel, Emden, Salzgitter, Braunschweig



- Produktionsgesellschaften
- Vertriebsgesellschaften
- Sonstige Gesellschaften

*) direkte und indirekte Beteiligung der Volkswagen AG

Europa	Übersee	Übersee
<p>AUTOGERMA S.p.A. Verona, Italien ITL 90.000.000.000 100 %</p>	<p>Volkswagen of America, Inc., Troy, Mi., USA USD 242.422.222,92 100 %</p>	<p>Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. Puebla/Pue., Mexiko MXP 304.343.224.000 100 %</p>
<p>V.A.G France S.A. Paris, Frankreich FRF 50.000.000 100 %</p>	<p>VW Credit, Inc. Troy, Mi., USA USD 100.000 100 %</p>	<p>Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. Uitenhage, C.P. Südafrika ZAR 9.362.650 100 %</p>
<p>V.A.G Financement S.A. Paris, Frankreich FRF 95.000.000 99,68 % V.A.G France S.A. 0,32 % Volkswagen AG</p>	<p>Volkswagen Canada Inc. Toronto, Ontario, Kanada CAD 500.000 100 %</p>	<p>Volkswagen of Nigeria Ltd. Lagos, Nigeria NGN 23.000.000 40 %</p>
<p>V.A.G Sverige AB Södertälje, Schweden SEK 84.000.000 33,3 %</p>	<p>Autolatina Comércio, Negócios e Participações Ltda. São Paulo, SP, Brasilien BRC 3.330.991.000 51 % *)</p>	<p>Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China CNY 350.000.000 50 %</p>
<p>Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam, Niederlande NLG 226.000.000 100 %</p>	<p>Autolatina Brasil S.A. São Paulo, SP, Brasilien BRC 21.629.297.394 42,58 % *)</p>	<p>Volkswagen Audi Nippon K.K. Tokio, Japan JPY 10.240.000.000 100 %</p>
<p>Volkswagen Investments Ltd. Dublin, Irland DM 300.000.000 100 %</p>	<p>Autolatina Argentina S.A. Buenos Aires, Argentinien ARP 2.518.701.340 51 % *)</p>	
<p>TAS Tvrnica Automobila Sarajevo GmbH Vogosca, Jugoslawien YUD 61.655.202,40 50 %</p>		

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
Wesentliche Daten
wichtiger Gesellschaften

Produktionsgesellschaften	Umsatz			Absatz		
	Mio. DM 1990	Mio. DM 1989	Veränd. %	Fahrz. 1990	Fahrz. 1989	Veränd. %
Volkswagen AG	51.493	48.533	+ 6,1	2.131.787	2.066.189	+ 3,2
AUDI AG	12.125	12.215	- 0,7	415.688	419.780	- 1,0
SEAT, S.A.	7.979 ²⁾	7.715 ²⁾	+ 3,4	584.667	561.122	+ 4,2
Volkswagen Bruxelles S.A.	3.438	2.846	+ 20,8	204.301	186.210	+ 9,7
TAS Tvoronica Automobila Sarajevo GmbH	541	484	+ 11,8	39.236	36.472	+ 7,6
AUTOLATINA-Gruppe ²⁾	4.043 ³⁾	4.686 ³⁾	- 13,7	287.860 ⁴⁾	336.647 ⁴⁾	- 14,5
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. ²⁾	2.629	2.129	+ 23,5	186.972	103.017	+ 81,5
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.	1.119	1.355 ²⁾	- 17,4	49.074	58.168	- 15,6
Volkswagen of Nigeria Ltd.	49	49	- 0,2	1.946	1.541	+ 26,3
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd.	548	596	- 8,0	18.523	15.580	+ 18,9
Vertriebsgesellschaften						
AUTOGERMA S.p.A.	4.903	4.336	+ 13,1	240.060	218.522	+ 9,9
V.A.G France S.A. ²⁾	4.750	4.507	+ 5,4	196.600	204.124	- 3,7
V.A.G Sverige AB	1.013	1.240	- 18,3	31.654	42.742	- 25,9
Volkswagen of America, Inc. ²⁾	4.120	4.285	- 3,9	152.986	149.592	+ 2,3
Volkswagen Canada Inc. ²⁾	1.208	1.126	+ 7,3	37.707	27.725	+ 36,0
Sonstige Gesellschaften						
V.A.G Leasing GmbH	3.304	3.076	+ 7,4	-	-	-
Europcar International S.A. ²³⁾	1.076	1.065	+ 1,1	-	-	-
V.A.G Bank GmbH	442	370	+ 19,5	-	-	-

¹⁾ einschl. 8.219 (10.012) Porsche-Fahrzeuge

²⁾ Teilkonzern

³⁾ anteilmäßig

⁴⁾ nur Volkswagen-Modelle

Produktion			Investitionen			Belegschaft		
Fahrz. 1990	Fahrz. 1989	Veränd. %	Mio. DM 1990	Mio. DM 1989	Veränd. %	am 31.12. 1990	am 31.12. 1989	Veränd. %
1.598.346	1.548.175	+ 3,2	3.702	4.278	- 13,5	128.680	128.305	+ 0,3
429.597 ¹⁾	431.255 ¹⁾	- 0,4	1.012	520	+ 94,9	38.118	36.020	+ 5,8
505.379	474.149	+ 6,6	1.003 ²⁾	339 ²⁾	x	24.694 ²⁾	25.426 ²⁾	- 2,9
204.301	186.210	+ 9,7	168	90	+ 87,3	7.321	6.564	+ 11,5
37.411	35.459	+ 5,5	17	6	x	3.471	3.189	+ 8,8
289.887 ⁴⁾	337.421 ⁴⁾	- 14,1	272 ³⁾	227 ³⁾	+ 19,7	29.585 ³⁾	30.987 ³⁾	- 4,5
192.587	107.815	+ 78,6	254	159	+ 60,0	20.196	16.985	+ 18,9
50.021 x	58.766	- 14,9	88	85 ²⁾	+ 4,0	8.440	8.523	- 1,0
1.466	1.686	- 13,0	1	0	x	1.284	1.291	- 0,5
18.537	15.688	+ 18,2	44	136	- 67,6	2.994	2.684	+ 11,5
-	-	-	6	4	+ 35,9	431	382	+ 12,8
-	-	-	303	576	- 47,3	1.027	1.007	+ 2,0
-	-	-	252	243	+ 3,9	364	377	- 3,4
-	-	-	481	469	+ 2,6	1.827	1.962	- 6,9
-	-	-	29	29	- 0,1	957	865	+ 10,6
-	-	-	2.909	2.294	+ 26,8	392	367	+ 6,8
-	-	-	632	792	- 20,1	2.282	2.173	+ 5,0
-	-	-	7	23	- 70,4	465	409	+ 13,7





**Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
Produktionsgesellschaften
Volkswagen AG**

**12millionster VW Golf
gefertigt**

Am 27. November 1990 verließ der 12millionste Golf das Stammwerk Wolfsburg – ein Zeichen der fortdauernden Beliebtheit dieses Modells. Für eine ganze Fahrzeugklasse ist der Golf Vorbild und hat ihr seinen Namen gegeben. 1990 wurde er in Deutschland von „mot – Die Autozeitschrift“ zum „Auto der Vernunft“ gewählt. Bei einer Leserumfrage der Zeitschrift „auto, motor, sport“ erhielt er zum 8. Mal in Folge das Prädikat „Bestes Auto der Welt“ in seiner Klasse. Damit knüpft der Golf an die großen Erfolge des mit über 20 Millionen produzierten Einheiten bereits zur Automobilllegende gewordenen Käfer an, der im vergangenen Jahr in Frankreich von Fachjournalisten aus 37 Ländern zum „Auto des Jahrhunderts“ gewählt wurde.

**Die neue Transporter-
Generation
setzt Maßstäbe**

Mit der im September 1990 von Volkswagen präsentierten neuen Transporter-Generation wurde auch im Nutzfahrzeugbereich die große Volkswagen-Tradition fortgesetzt. Die Modellreihe fand sowohl in der Fachpresse als auch bei den Kunden von Anfang an Anerkennung und ein überaus großes Interesse. Bemerkenswert ist, daß das Vorgängermodell bis zum Anlauf der neuen Transporter-Reihe komplett ausverkauft war. Der Vorgänger wird deshalb bei Steyr-Daimler-Puch in Graz, Österreich, auch in der „syncro“-Version, weiterproduziert.

Die neuen Transporter- und Caravelle-Modelle basieren auf einem völlig neuen Design sowie einem anderen technischen Konzept. Das Fahrzeug ist mit einem quer eingebauten Frontmotor und Vorderradantrieb ausgerüstet.



Der neue VW Transporter – wirtschaftlich, zuverlässig und sicher.

Mit zwei unterschiedlichen Radständen, drei Nutzlastklassen sowie einem modernen, umweltfreundlichen Motorenangebot erweist sich die neue Transporter-Generation in ihrer Anwendungsvielfalt als echtes Multitalent.

Während die Nutzfahrzeug-Version als Transporter vom Pritschenwagen bis zum Kastenwagen alle Anwendungsmöglichkeiten im gewerblichen Bereich abdeckt, bietet das limousinenähnliche Modell Caravelle Pkw-gleichen Fahrspaß – der ideale Wagen für Familie und Freizeit.

Sein attraktives Äußeres, der großzügige und komfortable Innenraum, das hohe sicherheitstechnische Niveau und die fortschrittliche Fahrwerkskonstruktion, die für weitgehend gleiche Fahreigenschaften in leerem wie in beladenem Zustand sorgt, sind nur einige Beispiele für eine Maßstäbe setzende Entwicklung.



Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Produktionsgesellschaften Volkswagen AG

Die Wirtschaftlichkeit der beiden Saugdiesel- und der beiden Benzin-Einspritz-Motoren mit geregelterm Drei-Wege-Katalysator ist vorbildlich, denn aufgrund der günstigen Verbrauchswerte und eines niedrigen cw-Wertes liegt der Aktionsradius beim Diesel mit dem 80-Liter-Sicherheitstank bei bis zu 1.200 km.

Zum Schutz der Umwelt verwendet Volkswagen ausschließlich asbestfreie Brems- und Kupplungsbeläge sowie weitgehend recyclingfähige Kunststoffe. Wasserlösliche Lacke mindern zudem den Lösemittelanteil; bei den Decklacken konnte auf Schwermetallverbindungen völlig verzichtet werden.

Mit der neuen Transporter-Serie haben wir ein marktgerechtes und richtungweisendes Produkt mit hohem Funktionswert geschaffen, das den Anspruch von Volkswagen rechtfertigt, auch in Zukunft die besten Fahrzeuge in diesem Wettbewerbsbereich zu bauen.

Mit hohem Investitionsaufwand haben wir die Werke der Volkswagen AG auch im vergangenen Jahr hinsichtlich ihrer Produktionstechnologie weiter modernisiert. Neue leistungsfähige Maschinen, die verstärkte Automatisierung und Rationalisierung sowie die Verbesserung der Arbeitsabläufe dienen der Produktivitätssteigerung und damit der Sicherung der Wettbewerbsposition.

Einen besonderen Schwerpunkt stellte die Umstrukturierung des Werkes Hannover dar. Zeitgleich mit dem Serienstart der neuen Transporter-Generation wurde eine komplett neu errichtete Fertigungsanlage in Betrieb genommen und somit das Werk Hannover zu

Modernste Produktions- technologie sichert Wettbewerbsposition

Das neue VW Polo Coupé – sportlich-schickes Design, verbunden mit einem attraktiven Motorenangebot in gewohnter Volkswagen-Qualität.



einer der modernsten und umweltfreundlichsten Automobilproduktionsstätten der Welt ausgebaut. Verbunden damit waren die Produktivitätssteigerung im Preßwerk, die Erhöhung des Mechanisierungsgrades im Karosserie-Rohbau durch die Verdreifachung des Robotereinsatzes sowie der Einsatz modernster prozeßtechnischer Verfahren in der neuen Lackiererei. Zudem wird durch den automatisierten Einbau von Achse, Motor und Getriebe die anstrengende Überkopfarbeit vermieden und dadurch eine weitere Humanisierung der Arbeitsabläufe erreicht.

Unser Konzept der Dezentralisierung von Verantwortung auf allen Ebenen – von den Produktionsmitarbeitern bis hin zur Leitung der Werke – haben wir fortgesetzt. Gemeinsam mit einer entsprechenden Segmentierung in der Produktionstechnik erreichen wir damit eine Orientierung nach „Just-in-Time“-Abläufen. Die damit verbundene Entscheidungsflexibilität und die erhöhte Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter führen zu einer Verbesserung der Kostenstruktur und zur weiteren Anhebung des Qualitätsstandards.

Neue Wege sichern unseren Qualitätsanspruch

In der Qualitätssicherung geht Volkswagen neue Wege. Mit dem Übergang von einem Inspektionssystem zu einem System geplanter Qualität ist der neue Ansatz darauf ausgerichtet, weitere Verbesserungen durch Vorbeugen zu erreichen, das heißt, Maßnahmen parallel zur Entwicklung, Planung, Beschaffung und Fertigung zu ergreifen. Im wesentlichen handelt es sich dabei um den Einsatz moderner Methoden und Verfahren, wie beispielsweise „Simultaneous Engineering“ im Entwicklungsstadium, die konsequente Verbesserung der Fertigungsprozesse, die Schulung der Mitarbeiter sowie qualitätssichernde Maßnahmen im Beschaffungswesen.

Mit dem neuen Konzept sollen der hohe Qualitätsanspruch von Volkswagen-Produkten weiter verbessert und die Qualitätssicherungssysteme ökonomischer gestaltet werden.

Eingebunden in diese neue Strategie sind auch unsere Zulieferer. Rund die Hälfte des zum Fahrzeugbau benötigten Teilevolumens bezieht Volkswagen von in- und ausländischen Lieferanten. Die Qualität dieser Komponenten bestimmt zu einem nicht unbedeutenden Teil den Erfolg unserer Produkte. Der im Februar 1991 erstmals von Volkswagen an 22 Lieferanten vergebene Qualitätspreis „Formel Q“ unterstreicht in diesem Zusammenhang die engagierte Partnerschaft mit den Zulieferbetrieben.

Der neue Polo mit anspruchsvoller Technik

Im Geschäftsjahr 1990 wurde neben der neuen Transporter-Reihe ein neuer Polo der Öffentlichkeit präsentiert. Die Käufer haben die Wahl zwischen vier Benzinmotoren – alle sind Einspritzmotoren mit geregelterm Katalysator – und einem noch sparsameren Dieselmotor, der ebenfalls die strengen US-Normen erfüllt.

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Produktionsgesellschaften Volkswagen AG

Der kleinste Motor für die Polo-Modelle – ein 1,05-Liter-Aggregat mit Zünd- und Einspritzelektronik – erreicht bei deutlich verbessertem Leistungsvermögen einen im Drittmix um 11 % auf 6,4 l pro 100 km gesunkenen Kraftstoffverbrauch.

Das stärkste Triebwerk im neuen Polo ist der G40-Motor mit 83 kW/113 PS und 1,3 Liter Hubraum, der höchste Ansprüche an Eigenschaften wie Beschleunigung und Geschwindigkeit erfüllt und niedrige Verbrauchswerte aufweist. Zusätzlich haben Volkswagen-Ingenieure einen neuen 1,4-Liter-Saugdieselmotor entwickelt, der neben guter Durchzugskraft mit einem Verbrauch von 5,3 l pro 100 km äußerste Sparsamkeit und Umweltfreundlichkeit dokumentiert.

Volkswagen mit vielfältigen Umwelt- schutzaktivitäten

Wirkungsvoller Umweltschutz – sowohl in den Automobilen, als auch in der Produktionstechnik – ist bei Volkswagen traditionell eine wichtige Unternehmensaufgabe. Hier setzen wir auch im internationalen Vergleich Maßstäbe. Nach dem Grundsatz „Vermeiden, Vermindern, Verwerten“ haben wir vielfältige Umweltschutzaktivitäten entwickelt, wie die lösemittelarme Wasserlacktechnologie, das Kunststoffrecycling und die durch geeignete Abfallsammel- und -sortiertechniken mögliche Werkstoffrückgewinnung bis hin zum Pilotprojekt einer Demontagefabrik im ostfriesischen Leer. Mit dieser Anlage konnten richtungweisende Ergebnisse auf dem Gebiet des Recyclings erzielt werden.

Beispiele für produktorientierten Umweltschutz bei Volkswagen sind unsere schadstoffarmen Motoren mit modernster Katalysator-Technik, wie z. B. der Kat-Diesel als erster Seriediesel mit Katalysator, der auch 1990 mit einem Umweltpreis ausgezeichnet wurde, und der besonders sparsame Öko-Golf, der sich im Praxistest sehr gut bewährt hat. Der IRVW-Futura, das Elektromobil VW Jetta CitySTROMer, der besonders umweltschonende VW Golf mit Diesel/Elektro-Hybridantrieb sowie das Antriebskonzept Audi duo sind eigenständige zukunftsweisende Ansätze. Darüber hinaus arbeiten wir intensiv an neuen Lösungen für umweltfreundliche Verkehrssysteme. So haben wir z. B. auf der HANNOVER MESSE 1990 ein verkehrs- und fahrzeugtechnisches Konzept vorgestellt, das – durch ein erweitertes Park-and-Ride-System – ein verstärktes Miteinander von Individual- und öffentlichem Personenverkehr fördern soll. Für unser Engagement im Bereich des Umweltschutzes wurde Volkswagen von der englischen Fachzeitschrift „Autocar & Motor“ als „Unternehmen mit dem höchsten Umweltbewußtsein 1990“ ausgezeichnet.

Strategische Personalarbeit hat Priorität

Das „Human-Kapital“ ist mehr noch als Technik Grundlage für die Bewältigung unserer zukünftigen Aufgaben. Moderne Personalarbeit schließt strategische Personalplanung, zeitgemäße Führungsformen sowie fortschrittliche Ausbildung ein. Bei Volkswagen wird daher im Rahmen der Personalplanung ein Verfahren zur Analyse personeller Auswirkungen von Investitionen – kurz API – eingeführt. Damit schaffen wir die Voraussetzung, um den sich rasant vollziehenden Wandel von Technik und Arbeitsorganisation zu beherrschen.

Internationales Personalentwicklungsprogramm

Die zunehmende Internationalisierung des Volkswagen-Konzerns macht eine darauf abgestimmte Managementausbildung erforderlich. Im Jahr 1990 ist das internationale Personalentwicklungsprogramm mit Teilnehmern aus aller Welt angelaufen. Dieses Programm fördert qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Managementpotential durch Arbeits- und Informationsaufenthalte in ausländischen Konzerngesellschaften und bereitet sie auf internationale Aufgaben im Konzern vor.

Neue Tarifregelungen

Im Dezember 1990 einigten sich die Tarifkommissionen der Volkswagen AG und der IG Metall über neue Löhne und Gehälter sowie die Einführung der 35-Stunden-Woche. Als Ergebnis der Verhandlungen, die von einigen kurzen Warnstreiks begleitet waren, wurde eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um 6 % vereinbart, die mit Wirkung vom 1. November 1990 für 12 Monate gilt. Die tarifliche Wochenarbeitszeit wird ab 1. April 1993 auf 36 Stunden und ab 1. Oktober 1995 auf 35 Stunden verkürzt. Damit entspricht der Tarifabschluß den Abkommen in der Metall- und Elektroindustrie vom Frühjahr 1990.

**Der neue Audi 100 –
jetzt auch mit V6-Motor**

Im Dezember 1990 präsentierte die AUDI AG die neue Generation des Audi 100, der einen noch größeren Komfort in der automobilen Oberklasse bietet. Seine kraftvoll gestaltete und aerodynamische Form im typischen Audi-Design sowie sein Breitspurfahrwerk erfüllen in Kombination mit seiner umfangreichen und hochwertigen Ausstattung auch anspruchsvolle Wünsche in bezug auf Individualität und Exklusivität. Serienmäßig ist in allen Audi 100-Modellen das Audi-Sicherheitssystem procon-ten enthalten. Zusätzlich führt ein in alle vier Türen integrierter Flankenschutz aus hochfestem Strangpreßprofil zu einer verwindungssteifen Karosserie und damit zu noch mehr passiver Sicherheit. Der neue Audi 100 ist jetzt auch mit einem leistungsstarken V6-Triebwerk lieferbar. Dieses Modell hat bei einem Vergleichstest der Zeitschrift „auto, motor, sport“ den ersten Platz belegt. Das hervorragende Abschneiden beruht auf den ausgezeichneten Fahreigenschaften und der überdurchschnittlichen Ausstattung des Fahrzeugs sowie auf der souveränen Leistungsentfaltung und der hohen Laufkultur des äußerst kompakten V6-Triebwerks. Mit 128 kW/174 PS beeindruckt das neue Aggregat durch sein hohes Drehmoment bei niedriger Drehzahl. Darüber hinaus stehen zur Zeit fünf weitere Motorversionen zwischen 60 kW/82 PS und 98 kW/133 PS zur Verfügung.



Der neue Audi 100 – Dynamik,
Kraft und Eleganz.

**Das neue Audi
Coupé S2**

Mit dem Audi Coupé S2 hat die AUDI AG im vergangenen Jahr ein sportliches und leistungsstarkes Top-Modell mit den Vorzügen einer komfortablen Reiselimousine vorgestellt. Durch die markante Frontpartie im V8-Design hebt sich das Coupé S2 von anderen Coupé-Modellen ab. Der 2,2-Liter-20-Ventil-Motor beschleunigt den Wagen in nur 6,1 Sekunden von Null auf 100 km/h und leistet 162 kW/220 PS. Der bewährte quattro-Antrieb und ein dem Leistungsvermögen angepaßtes Sportfahrwerk bieten ein Höchstmaß an Fahrdynamik bei sicherer Straßenlage.

**Zehn Jahre
erfolgreiches quattro-
Antriebskonzept**

1980 stellte die AUDI AG im Audi quattro erstmals den permanenten Allradantrieb der Öffentlichkeit vor. Die spektakulären Rallye-Erfolge dieses „Ur-quattro“ überzeugten die Fachwelt und die breite Öffentlichkeit von den großen Vorteilen dieser Technologie für das Fahrverhalten eines Automobils. Innerhalb von vier Jahren war



**Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
Produktionsgesellschaften
AUDI AG**

die Allrad-Antriebstechnik für die gesamte Audi-Modellpalette verfügbar. Sie bestätigte eindrucksvoll den Leitspruch „Vorsprung durch Technik“. Audi wagte im Jahr 1990 erstmals den Schritt in die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM). Auf einem Audi V8 quattro war Hans-Joachim Stuck mit sieben Siegen der erfolgreichste Fahrer und gewann den begehrten Titel.

Für die AUDI AG war 1990 insgesamt ein erfolgreiches Jahr. Weltweit wurden 423.309 Pkw (+ 0,5 %) an Kunden ausgeliefert.

Bei anhaltend lebhafter Nachfrage sind im Inland 177.096 Audis (+ 8,7 %) verkauft worden. Der Marktanteil belief sich auf 5,5 (5,6) %. Ein Verkaufsrückgang war dagegen auf den westeuropäischen Auslandsmärkten (- 7,4 % auf 189.927 Fahrzeuge) zu verzeichnen. In den USA erreichten die Auslieferungen bei einem rückläufigen Gesamtmarkt das Vorjahresniveau (- 0,8 % auf 21.106 Wagen). Insgesamt sanken die Auslandsverkäufe auf 246.213 Einheiten (- 4,8 %).

Die Produktion lag mit 421.378 Audi-Fahrzeugen auf der Höhe des Vorjahres. Zusätzlich wurden in Neckarsulm 8.219 (10.012) Einheiten des Modells 944 für die Porsche AG montiert.

Zum Jahresende 1990 waren bei der AUDI AG 38.118 (36.020) Mitarbeiter beschäftigt. Für die Belegschaftserhöhung war neben der guten Auftragslage ein zusätzlicher Personalbedarf durch den Produktionsanlauf des neuen Audi 100 ausschlaggebend.

Der Umsatz lag mit 12.125 Mio. DM geringfügig unter Vorjahr, bedingt durch ungünstige Wechselkurse von Dollar, Pfund und Yen.

Trotz der Mehrbelastung durch den Modellwechsel in der Audi 100-Reihe verbesserte sich das Ergebnis auf 284 (228) Mio. DM. Die Hälfte des Jahresüberschusses wurde im Rahmen des Gewinnabführungsvertrags von der Volkswagen AG übernommen.

**Weitere Ertrags-
verbesserung**

**Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
Produktionsgesellschaften
SEAT, S.A.**

**SEAT weiterhin auf
Erfolgskurs –
1990 Marktführer
in Spanien**

Spanien gehörte 1990 mit 3,5 % Wirtschaftswachstum zwar wiederum zu den dynamischsten Mitgliedsländern der Europäischen Gemeinschaft, die Automobilindustrie des Landes wurde jedoch durch wirtschaftspolitische Maßnahmen erheblich gebremst, so daß sich der Pkw-Gesamtmarkt im Berichtsjahr um 12,6 % auf 1,0 Mio. Fahrzeuge abschwächte.

Mit einem Anteil von 20,1 % an den Pkw-Neuzulassungen konnte die SEAT-Gruppe ihre Marktführerschaft in Spanien behaupten. Unsere Tochtergesellschaft lieferte hier 117.752 SEAT-Modelle an Kunden aus (- 8,8 %). Zusätzlich wurden 102.977 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge (- 9,3 %) verkauft.

Die Exporte von SEAT-Modellen nahmen um 13,5 % auf 243.043 Einheiten zu. Wichtigste Absatzländer waren Italien mit 71.884 Fahrzeugen (- 14,1 %), Deutschland mit 57.673 Wagen (+ 139,9 %) und Frankreich mit 51.421 Automobilen (+ 19,5 %). Darüber hinaus wurden auf weiteren europäischen Märkten deutliche Zuwächse erzielt.

Der SEAT Toledo – das erste
von SEAT entwickelte Konzern-
Fahrzeug.



**Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr
Produktionsgesellschaften
SEAT, S.A.**

Von den SEAT-Modellen wurden 361.629 Einheiten (+ 3,3 %) produziert; auf die Polo-Reihe entfielen 143.750 Fahrzeuge (+ 15,8 %). Damit hat die SEAT, S.A. ihr Produktionsvolumen gegenüber dem Vorjahr nochmals um 6,6 % auf 505.379 Einheiten steigern können und war auch im Berichtsjahr größter Automobilproduzent in Spanien.

Im November 1990 wurde der 500.000ste Polo aus spanischer Produktion an die VW-Vertriebsorganisation geliefert. Dies unterstreicht den hohen Integrationsgrad von SEAT in den weltweiten Lieferverbund des Volkswagen-Konzerns.

Bei der SEAT, S.A. verringerte sich die Beschäftigtenzahl zum Jahresende 1990 um 9,5 % auf 21.592 Personen. Ursache hierfür war neben dem Auslaufen zeitlich befristeter Verträge die Ausgliederung der Mitarbeiter des Standorts Prat (rd. 1.300 Mitarbeiter) aus der SEAT, S.A. Diese wurden durch die „Gearbox del Prat, S.A.“, einer 100%igen Tochtergesellschaft der SEAT, S.A., übernommen.

Das Ergebnis der Gesellschaft war wie im Vorjahr positiv.

Die Produktionsanlagen der SEAT in Martorell bei Barcelona umfassen neben dem neuen Fahrzeugwerk ein Forschungs- und Entwicklungszentrum und ein Ersatzteillager.



Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Produktionsgesellschaften

Volkswagen Bruxelles S.A.

Erweiterung des Produktionsprogramms

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage wurde zum Jahresbeginn 1990 das Produktionsprogramm um den VW Passat Variant erweitert. Der Anteil der Passat-Modelle liegt mittlerweile bei nahezu 50 %. Darüber hinaus erhöhte die Gesellschaft im Verlauf des Jahres ihre Kapazität auf rd. 1.000 Wagen je Arbeitstag. Hierzu war es notwendig, ab April vom 2-Schicht-Betrieb auf kontinuierlichen 3-Schicht-Betrieb überzugehen.

Die Produktion stieg um 9,7 % auf insgesamt 204.301 Fahrzeuge. Sie teilt sich auf in 111.446 VW Golf und 92.855 VW Passat.

Infolge der höheren Produktionsleistung stieg die Zahl der Mitarbeiter auf 7.321 Beschäftigte (Vorjahr 6.564 Personen).

Die Volkswagen Bruxelles erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Gewinn.

TAS Tvoronica Automobila Sarajevo GmbH

Neuer Produktions- rekord

Trotz der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen in Jugoslawien konnte die TAS einen neuen Produktionsrekord erreichen. Die Gesellschaft fertigte 37.411 Fahrzeuge (+ 5,5 %). Davon waren 22.265 Einheiten (+ 34,8 %) für den Export an die Volkswagen AG bestimmt. Auf dem jugoslawischen Markt wurden 17.217 Fahrzeuge verkauft (- 11,8 %).

Aufgrund der Möglichkeiten des geänderten jugoslawischen Unternehmensrechts wurde die TAS im vergangenen Jahr in eine GmbH umgewandelt.

Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Überschuß.

AUTOLATINA-Gruppe

Absatz durch wirtschaftliche Situation in Südamerika belastet

In Brasilien führten die wirtschaftlichen Reformen im Jahr 1990 zunächst zu einer erheblichen Senkung der Inflationsrate. Die Auswirkungen der Golf-Krise und die damit verbundene Rohölpreiserhöhung verursachten im 4. Quartal jedoch einen erneuten Anstieg der Preissteigerungsrate. Die mit den wirtschaftspolitischen Maßnahmen verbundene drastische Geldmengenreduzierung und die Unsicherheiten über die kurzfristige wirtschaftliche Entwicklung führten zu einem zeitweisen Ausfall der Nachfrage in der Automobilindustrie. Das hatte - neben Streiks bei Zulieferern - häufige Produktionsstillstände bei den brasilianischen Automobilherstellern zur Folge. Im weiteren Jahresverlauf normalisierte sich die Lage auf dem Automobilmarkt zunächst wieder, zum Jahresende kam es jedoch zu einem erneuten Absatzrückgang.

Unter Inkaufnahme einer tiefen Rezession konnte in Argentinien die Inflationsrate durch Stabilisierungsmaßnahmen gegen Ende des Jahres gesenkt werden.

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Produktionsgesellschaften

Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen verringerten sich die Verkäufe der AUTOLATINA-Gruppe um 16,3 % auf 442.613 Wagen. Auf Volkswagen entfielen davon 287.860 und auf Ford 154.753 Einheiten.

In Brasilien stiegen die Volkswagen-Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 0,7 % auf 257.032 Automobile. Dadurch konnten wir unsere marktführende Position mit einem Anteil von 39,9 (37,5) % ausbauen. Im Lkw-Bereich bis 22 t ergab sich für Volkswagen eine Verkaufszunahme um 10,4 % auf 7.238 Einheiten. Die Exporte der brasilianischen AUTOLATINA-Gruppe verringerten sich aufgrund der Überbewertung des Cruzeiros zum US-Dollar sowie eines rückläufigen US-Marktes um 54,2 % auf 34.337 Volkswagen- und Ford-Modelle.

Der Absatz der Autolatina Argentina S.A. war von dem extremen Gesamtmarktrückgang beeinflusst und nahm um 29,6 % auf 25.841 Einheiten ab, davon waren 7.620 Volkswagen.

Die Produktion der AUTOLATINA-Gruppe sank um 15,8 % auf 446.294 Automobile. Die Belegschaft nahm um 4,5 % auf 58.010 Mitarbeiter ab.

Während die Autolatina in Brasilien nach Landesrecht ein positives Ergebnis ausweisen konnte, mußte sie nach konservativer deutscher Rechnungslegung einen Verlust hinnehmen. Das Ergebnis der Autolatina Argentina S.A. war stark negativ.

Die seit 1988 spürbare wirtschaftliche Erholung des Landes setzte sich auch 1990 fort. Relativ günstige wirtschaftliche Rahmenbedingungen, wie der Anstieg des Brutto sozialprodukts um 3,2 % und die relativ niedrige Inflationsrate von 29,9 %, bildeten die Voraussetzungen für eine insgesamt hohe Nachfrage auf dem mexikanischen Automobilmarkt.

Bei einem 23,4%igen Zuwachs auf dem mexikanischen Gesamtmarkt konnte die Volkswagen de Mexico mit einer Verkaufssteigerung um 72,4 % auf 145.705 Fahrzeuge unter Einbeziehung der Nutzfahrzeuge erstmals die Marktführerschaft auch auf dem Automobilgesamtmarkt erreichen. Ein weiterer Anstieg wurde durch die vorhandenen Kapazitäten begrenzt. Darüber hinaus hat die Gesellschaft ihren Pkw-Marktanteil um 10,3 %-Punkte auf 38,4 % erhöht und damit ihre führende Position in diesem Bereich deutlich ausgebaut. Diese Entwicklung war maßgeblich auf die guten Verkäufe des VW Käfer zurückzuführen, die auf 84.701 Einheiten zunahm. Außerdem wurden von diesem Produktionsstandort aus 46.122 VW Golf und VW Jetta in den Dollar-Raum exportiert – eine Verdoppelung gegenüber dem Vorjahr. Mit der Stärkung dieser Lieferbeziehung haben wir die Weichenstellung im Hinblick

Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.

Kräftiger Verkaufszuwachs und deutlicher Ausbau der Marktführerschaft

auf die geplante Freihandelszone zwischen den USA, Kanada und Mexiko vorgenommen. Neben den Fahrzeugexporten entfiel ein hoher Anteil des Auslandsgeschäfts auf Lieferungen in den Konzernverbund. Die Volkswagen de Mexico exportierte dabei 342.000 Motoren und 141.000 Achsen.

Zur Deckung der starken Nachfrage wurde die Produktion um 78,6 % auf 192.587 Fahrzeuge erhöht. Ein bedeutsames Jubiläum feierte die Gesellschaft im Oktober 1990 mit der Fertigung des millionsten Käfers in Mexiko – seit Produktionsbeginn wurden damit konzernweit 20,9 Mio. Käfer hergestellt – sowie des insgesamt zweimillionsten Fahrzeugs. Damit hat Volkswagen einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung Mexikos geleistet.

Die erheblich ausgeweitete Fahrzeug- und Verbundfertigung führte bei gleichzeitig unterproportionaler Belegschaftserhöhung um 18,9 % auf 20.196 Beschäftigte zu einer weiteren Verbesserung der Produktivität.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr wies die Volkswagen de Mexico einen Verlust aus. Dies war eine Folge noch nicht vollständig abgebauter staatlicher Preiskontrollen im Inland, wettbewerbsbedingter Erlösbeeinträchtigungen aus den Fahrzeugexporten nach Nordamerika sowie der verschlechterten Währungsparitäten.

Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd.

Produktion weiter gesteigert

Mit 18.537 gefertigten VW Santana konnte die Gesellschaft ihre Produktion um 18,2 % steigern. Damit bleibt die Shanghai-Volkswagen weiterhin der führende Pkw-Hersteller des Landes. Mit der Inbetriebnahme des Preßwerks, dem Anlauf der Motorenfertigung sowie dem vermehrten Einsatz lokaler Zulieferteile wurde der nationale Fertigungsanteil weiter ausgebaut. Gleichzeitig nahm die Gesellschaft die Lieferung von Rumpfmotoren in den weltweiten Konzernverbund auf.

Der Belegschaftsstand erhöhte sich volumenbedingt und durch die größere Fertigungstiefe um 11,5 % auf 2.994 Mitarbeiter.

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wies die Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. einen Überschuß aus.

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Produktionsgesellschaften

Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.

Produktionsrückgang durch Arbeitsunter- brechungen

Die Konjunktur in Südafrika schwächte sich 1990 weiter ab. Dies hatte auch negative Auswirkungen auf den Kraftfahrzeugmarkt.

Arbeitsunterbrechungen bei der Volkswagen of South Africa, deren Ursachen im wesentlichen außerhalb des Unternehmens lagen, und Engpässe in der lokalen Materialbeschaffung, ausgelöst durch Streiks bei Zulieferern, verursachten einen Produktionsrückgang um 14,9 % auf 50.021 Einheiten. Der daraus resultierende Mangel an Neufahrzeugen sowie die Abnahme des Gesamtmarktes führten zu einer Verringerung der Verkäufe um 17,5 % auf 49.128 Wagen. Die Belegschaftszahl betrug 8.440 Mitarbeiter (- 1,0 %).

Die Gesellschaft erzielte im Geschäftsjahr ein negatives Ergebnis.



VW Golf Country – ein geländegängiges Fahrzeug mit Limousinenkomfort.

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Vertriebsgesellschaften

AUTOGERMA S.p.A.

Erneuter Verkaufsanstieg

Nach einer Steigerung im 1. Halbjahr entwickelte sich der Pkw-Gesamtmarkt in Italien in der zweiten Jahreshälfte stark rückläufig, so daß die Zulassungszahlen des Vorjahres nicht erreicht wurden. Die AUTOGERMA erhöhte gegen den Markttrend ihre Auslieferungen an Kunden um 12,9 % auf 241.709 Automobile. Von der Marke Volkswagen wurden 197.469 Fahrzeuge verkauft, was einem Anstieg von 24,3 % entsprach, und von Audi 44.240 Wagen (- 19,9 %). Die AUTOGERMA erreichte einen um 1,3 %-Punkte auf 10,1 % gestiegenen Marktanteil.

Die AUTOGERMA erzielte wiederum einen Gewinn.

V.A.G France S.A.

Verkaufsrekord des Vorjahres übertroffen

Die V.A.G France übertraf mit 200.058 verkauften Fahrzeugen die bereits hohe Vorjahreszahl um 0,5 %. Mit 168.548 ausgelieferten Volkswagen (+ 2,5 %) und 31.510 Audi-Modellen (- 9,3 %) baute unsere Vertriebsgesellschaft ihre Spitzenposition unter den Fahrzeugimporteuren aus. Der Pkw-Marktanteil nahm von 7,5 % auf 8,2 % zu.

Im Berichtszeitraum erzielte die Gesellschaft ein positives Ergebnis.

V.A.G Sverige AB

Weiterhin größter Fahrzeugimporteur in Schweden

Trotz rückläufiger Entwicklung auf dem schwedischen Automobilmarkt – die Pkw-Neuzulassungen nahmen um 25,1 % auf 230 Tsd. Fahrzeuge ab – gelang es der V.A.G Sverige erneut, ihre Position als größter Fahrzeugimporteur Schwedens zu behaupten. Bei 34.540 Auslieferungen (- 23,2 %) lag der Marktanteil mit 12,1 % auf Vorjahreshöhe. Positive Impulse gingen von dem nach wie vor expansiven Leasing-Geschäft aus.

Die V.A.G Sverige erwirtschaftete im Geschäftsjahr 1990 einen Jahresüberschuß.

Volkswagen of America, Inc.

Höhere Verkäufe trotz Gesamtmarkt-Rückgangs

Auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt ist die Lage weiterhin durch eine Abschwächung der Nachfrage und durch Überkapazitäten gekennzeichnet. Der Wettbewerb wird dabei in starkem Maße über die Preise ausgetragen. Trotz erheblicher Verkaufsförderungsmaßnahmen nahezu aller Anbieter verringerten sich die Neuzulassungen auf dem Pkw-Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um 3,7 % auf 10,2 Mio. Fahrzeuge. Die Volkswagen of America lieferte 157.454 Volkswagen- und Audi-Fahrzeuge an Kunden aus. Sie verzeichnete damit entgegen der Entwicklung des Gesamtmarkts einen Zuwachs um 1,6 %.

Im Oktober 1990 haben wir unsere ehemalige Fertigungsstätte Westmoreland an den Staat Pennsylvania veräußert.

Die Gesellschaft hat das Geschäftsjahr nach Landesrecht mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen.

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Vertriebsgesellschaften

Volkswagen Canada Inc.

Erhöhung der Teile- fertigung

Auch die Situation auf dem kanadischen Automobilmarkt ist von einem harten Wettbewerb gekennzeichnet. Der Pkw-Gesamtmarkt verringerte sich um 10,4 % auf 885 Tsd. Automobile.

Entgegen der Markttendenz nahmen die Auslieferungen der Volkswagen Canada deutlich auf 35.608 Einheiten (+ 21,2 %) zu. Der Marktanteil stieg auf 4,0 %. Im Jahr 1990 war Volkswagen damit wieder der drittgrößte Importeur Kanadas.

Neben der Herstellung von Katalysatoren wurde im Teilewerk Barrie/Ontario die Produktion von Aluminium-Rädern für den Lieferverbund im Volkswagen-Konzern erhöht.

Die Gesellschaft erzielte einen leichten Gewinn.

Volkswagen Audi Nippon K.K.

Erste Direkthändler ernannt

Im November 1990 wurden die ersten Direkthändler der im Oktober 1989 gegründeten Import- und Vertriebsgesellschaft Volkswagen Audi Nippon K.K. ernannt.

Zur Unterstützung der Aktivitäten der Volkswagen Audi Nippon K.K. wurde im September 1990 die Finanzierungsgesellschaft „VANS Finance Corporation“ als Joint-venture gegründet. Partner mit einem Anteil von 49 % ist die Nippon Shinpan Co., Ltd. mit Sitz in Tokio. Diese Gesellschaft ist das größte Finanzierungsinstitut im japanischen Nichtbanken-Sektor und gleichzeitig der führende Kreditkartenanbieter in Japan.

Die Gesellschaft schloß das Geschäftsjahr 1990 anlaufbedingt mit einem Verlust ab.



Der Golf GTI G60 – die leistungsstärkste Version des seit acht Jahren meistverkauften Autos in Europa.

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Sonstige Gesellschaften

V.A.G Bank GmbH

Neue Marketing- strategie

Als größter Anbieter von Finanzdienstleistungen im Automobilbereich in Europa hat sich der Volkswagen-Konzern mit einem Kreditkartenangebot auf einem hart umkämpften Markt engagiert. Seit November 1990 bietet die V.A.G Bank GmbH – vormals V.A.G Kredit Bank GmbH – mit dem Volkswagen/Audi Card System erstmals in Deutschland die beiden Marktführer EURO-CARD/Master Card und VISA in einem Paket an. Über ihre Zweigniederlassungen „VW Bank“ und „Audi Bank“ werden die Karteninhaber betreut. Für den Vertrieb der Finanzdienstleistungen stehen den Kunden auch die Partner der V.A.G-Organisation zur Verfügung. Neben den europäischen V.A.G-Partnern akzeptieren weltweit mehr als 8 Millionen Vertragsunternehmen das Volkswagen/Audi-Kreditkarten-System und gewährleisten so eine umfassende finanzielle Flexibilität der Karteninhaber. Weitere Elemente des attraktiven Finanzdienstleistungspakets sind Versicherungsleistungen rund um das Auto sowie das PlusMinus-Konto, das neben einem revolvingierenden Kreditrahmen die Möglichkeit der Geldanlage zu einem günstigen Zinssatz bietet.

Auch im vergangenen Jahr trug der Bereich der Fahrzeugfinanzierung wesentlich zur Absatzförderung des Volkswagen-Konzerns bei. Mit der Zunahme des finanzierten Bestands an Kundenfahrzeugen um 6,1 % auf 304.756 Volkswagen- und Audi-Modelle konnte die V.A.G Bank GmbH ihre Position als größtes Spezialinstitut für Fahrzeugfinanzierung in der Bundesrepublik Deutschland weiter stärken.

Die Gesellschaft erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein positives Ergebnis.

V.A.G Leasing GmbH

Fahrzeugbestand erstmals über 300.000

Die V.A.G Leasing GmbH konnte 1990 ihre Position als Marktführer in Europa stärken. Der vermietete Fahrzeugbestand der Gesellschaft hat erstmals die 300.000-Marke überschritten und damit einen Zuwachs von 7,2 % erreicht. Die Umsatzerlöse stiegen um 7,4 % auf 3.304 Mio. DM.

Die SEAT Leasing GmbH, eine 100%ige Tochtergesellschaft der V.A.G Leasing GmbH, konnte auch im abgelaufenen Geschäftsjahr deutliche Zuwächse erzielen.

Die V.A.G Leasing GmbH schloß mit einem Gewinn ab.

Ergänzende Informationen zum Geschäftsjahr Sonstige Gesellschaften

Europcar International S.A.

Weiterhin Marktführer in Europa

Die Europcar International S.A., an der die Volkswagen AG und die Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme S.A. mit jeweils 50 % beteiligt sind, ist in Europa Marktführer unter den Autovermietern. Außer in der Bundesrepublik Deutschland bietet das Unternehmen mit seinen Tochtergesellschaften in acht weiteren Ländern seine Dienstleistungen an. Darüber hinaus bestehen Kooperationsverträge mit Partnern in über 120 Ländern. Im Geschäftsjahr 1990 hat die Europcar-Gruppe ihre Mietwagenflotte um 17 % auf 55 Tsd. Fahrzeuge ausgebaut.

Durch die erfreuliche Geschäftsentwicklung in Deutschland, nicht zuletzt durch die Ausweitung der Vermietaktivitäten auf das Gebiet der neuen Bundesländer, konnte die interRent-Europcar Autovermietung GmbH ihre führende Position im Inland festigen.

Die Europcar-Gruppe mußte einen Verlust ausweisen, der insbesondere auf die negative Entwicklung in Großbritannien zurückzuführen war.

V.A.G Transport GmbH & Co. OHG

Neuregelung des Transportwesens

Mit der Gründung der V.A.G Transport GmbH & Co. OHG zum 1. Januar 1990 wurde das Transportwesen des Konzerns, das bisher von verschiedenen Bereichen der Volkswagen AG, der AUDI AG und der V.A.G Transport GmbH wahrgenommen wurde, neu geregelt. Durch die Konzentration der Steuerungsfunktionen für alle Transportaktivitäten wurde die Basis für eine Optimierung des Transportwesens geschaffen. Gesellschafter sind die Volkswagen AG (81 %), die AUDI AG (19 %) sowie die V.A.G Transport GmbH (ohne Kapitalanteile) als geschäftsführende Gesellschafterin.

Die V.A.G Transport GmbH & Co. OHG erreichte 1990 Umsatzerlöse von 1.509 Mio. DM.

Die Gesellschaft erzielte einen Gewinn.



Bereits 1903 erstes Automobilwerk in Sachsen

Ein bedeutendes Kapitel deutscher Automobilgeschichte wurde seit Beginn des 20. Jahrhunderts in Sachsen geschrieben. Die Namen großer Autopioniere und -marken sind mit der sächsischen Automobilindustrie eng verbunden und belegen eindrucksvoll ihre lange Tradition. Bereits 1903 gründete August Horch (1868–1951) im vogtländischen Reichenbach und schließlich 1904 in Zwickau die ersten Automobilwerke, denen 1909 die Audi-Werke folgten. Mit diesen Unternehmensgründungen wurde er schließlich zum Vater der sächsischen Kraftfahrzeugindustrie. Er zählte unter den Automobiltechnikern seiner Zeit zu den Unternehmerringenieuren, die nicht nur die Fahrzeugtechnik beeinflussten, sondern auch die Anfänge der Industriestruktur schufen.

Aus diesen Anfängen heraus sind in Sachsen im Laufe der folgenden Jahrzehnte Unternehmen entstanden, deren innovative Kraft den jeweiligen Stand der Fahrzeugtechnik maßgeblich mitprägte: Audi, DKW, Elite, Horch, Phänomen, Vomag, Wanderer und andere mehr.

Besonders beachtlich war das Entwicklungspotential auf dem Pkw-Sektor. Die Horch-Werke in Zwickau hatten 1926 als eine der ersten in Deutschland die Serienfertigung von Reihen-Achtzylinder-Motoren für ihre Personenwagen begonnen und sich in den folgenden Jahren als einziger deutscher Automobilhersteller ausschließlich darauf spezialisiert. 1933 kam dann ein V-Motor mit gleicher Zylinderzahl hinzu. Das absolute Spitzenfabrikat bildete der zwischen 1932 und 1934 gefertigte V-Zwölfzylinder-Motor.



Horch 303 – schon 1926 serienmäßig mit Reihen-Achtzylinder-Motor.



Audi Front, Typ UW – richtungweisende Technik unter der Karosserie eines Mittelklassewagens.

In der Herstellung dieser großen Motoren erwarben sich die Horch-Werke mehr Erfahrungen, Erkenntnisse und Verdienste als alle Konkurrenten. Die Erfolge blieben nicht aus. Die von den Horch-Motoren erzielten hohen Laufleistungen und die hervorragende handwerkliche Verarbeitung der Karosserien ließen insbesondere den Horch 8 zu einem Qualitätsbegriff werden. Über 40.000 Wagen sind von diesem Modell gebaut worden – eine Zahl, die seinerzeit kein deutscher Konkurrent auch nur annähernd erreichte.

1909 – August Horch gründet die Audi-Werke in Zwickau

Nur einen Steinwurf von den Horch-Werken entfernt hatten sich 1909 in Zwickau die Audi-Werke etabliert. Auch hier spürte man noch Jahrzehnte deutlich die Philosophie, die Ideen und das Denken von August Horch: „Ich war unter allen Umständen bestrebt, nur große und gute Wagen aus erstklassigem Material zu bauen.“ Diese Maxime des großen Automobilpioniers sah man nahezu jedem Audi auch an. Darin erschöpfte sich freilich das Markenimage nicht. Vielmehr hatte Horch seinen Konstrukteuren mit auf den Weg gegeben, daß auch und gerade in der Luxusklasse nicht das Gleichmaß, sondern der Vorsprung vor den Konkurrenten am wichtigsten sei. Große und gute Wagen bauten viele, aber keinesfalls alle konnten gleichzeitig besonders hohen technischen Ansprüchen genügen. Gerade hier engagierten sich die Audi-Konstrukteure immer wieder. Das begann bereits mit der Einführung der Linkslenkung im Jahre 1921, deren Pionier besonders Audi in Deutschland war, und setzte sich 1923 fort über den ersten Audi-Sechszylinder, der als einer der ersten deutschen Serien-Pkw das Zündgemisch mit Hilfe aufwendig gefilterter Ansaugluft aufbereitete.



Zeitgenössisches Werbeplakat



Die DKW F8-Fertigung setzte neue Maßstäbe in der Großserie.

Der gleiche Sechszylinder Audi Typ M war – als einer der ersten deutschen Wagen überhaupt – mit einer hydraulischen Vierradbremse ausgerüstet. Hierbei handelte es sich um eine Eigenkonstruktion und eine der ersten Flüssigkeitsbremsen in Deutschland.

Schließlich ist auch mit der Marke Audi die Entwicklung des Frontantriebs für Personewagen untrennbar verbunden. Der 1933 vorgestellte Audi Front machte dabei wieder einmal deutlich, wie stark man im Zwickauer Konstruktionsbüro auf einen „Vorsprung durch Technik“ setzte: Frontan-

trieb, Zentralkastenrahmen und achslose Radaufhängung symbolisierten die zeitgenössisch hochkarätige Technik, die nach außen unscheinbar unter der Karosserie eines Mittelklassewagens versteckt war.

Ursprünglich hatten die Audi-Techniker den Frontantrieb für ein viel kleineres Auto entwickelt. Nach dem Einstieg der DKW-Motorrad-Werke bei Audi Ende der 20er Jahre kam er bereits im 1931 angebotenen DKW Front zum Einsatz. Dieses Fahrzeug, das vor dem Hintergrund der Weltwirtschaftskrise aus der Idee heraus geboren war, daß im Kleinwagen die Rettung für die Automobilindustrie liegen könnte, entstand in

DKW Front – der erste Serienwagen mit Frontantrieb.





DKW E 200 Luxus, Bj. 1930

**DKW Front – bis 1939
der meistgekauft
Kleinwagen in
Deutschland**

der unglaublich kurzen Entwicklungszeit von exakt 36 Arbeitstagen. Auch dies ist Ausdruck für die enorme Kreativität der sächsischen Automobilpioniere.

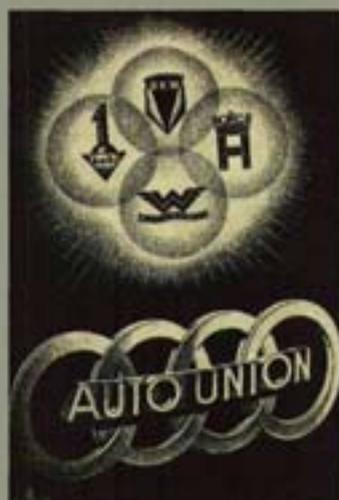
Mit den Typenbezeichnungen F 1 bis F 8 wurde dieses Auto bis zum Jahr 1939 mit 275.000 Exemplaren nicht nur zum meistgekauften Kleinwagen in Deutschland, sondern es setzte auch neue Maßstäbe. Mit ihm etablierte sich erstmals die industrielle Großserienfertigung des Frontantriebs mit quer eingebautem Motor. Es scheint heute, da zwei Drittel aller Personenkraftwagen auf diese Weise angetrieben werden, durchaus angebracht, an diese Pionierdienste in Sachsen zu erinnern, die der VW Golf schließlich zum weltweiten Standard machte.

Das Kürzel DKW – populär übersetzt „Das kleine Wunder“ – war seit 1921 für Motorräder bekannt geworden, die im erzgebirgischen Zschopau entstanden. Hier befand sich 1928 die größte Motorradfabrik der Welt. Und auch in Deutschland waren die Sachsen Marktführer: Jedes dritte Motorrad war eine DKW.

Der DKW-Siegeszug war ein Triumph der Technik und des Managements zugleich. Bereits frühzeitig hatte man erkannt, daß Verkaufserfolge planvoll organisiert werden müssen. Ein weitverzweigtes und autorisiertes Händlernetz entstand, dessen Mitglieder nicht nur regelmäßig technisch und kaufmännisch geschult wurden, sondern sich auch jährlich zu großen Händlerkongressen trafen. Einkaufsvergünstigungen, großzügige Kredite und Hilfen zur Finanzierung des Ratengeschäfts, für das DKW in Deutschland die Pionierrolle spielte, bewirkten für die Händler, die keine Kaufleute, sondern Handwerker waren, mehr Sicherheit und Stehvermögen. Gemessen an den Zulassungszahlen, wurde DKW in wenigen Jahren zur zweitgrößten deutschen Automobilmarke.



Wanderer W 23 Cabriolet, Bj. 1938



Als Folge der Weltwirtschaftskrise vereinten sich 1932 die noch bestehenden sächsischen Pkw-Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer sowie die Zschopauer Motorradfabrik DKW in der Auto Union. Diesen Zusammenschluß kennzeichnete das mittlerweile weltweit bekannte Firmenemblem der vier Ringe. Sitz der Auto Union war Chemnitz, eine traditionsreiche Automobilmetropole, mit der Markennamen wie Moll, Presto und Wanderer verbunden waren. Dem neuen Großunternehmen blieben bis zum Kriegsausbruch gerade sieben Jahre. Es war exakt jene Zeit, in der in Deutschland die Massenmotorisierung begann. Die explodierende Nachfrage erzwang statt des „Automobilbaus auf Zuruf“ sorgfältige Produktionsvorbereitungen auf ungewohnt lange Zeit. Daraus ergaben sich auch notwendigerweise neue Entwicklungs- und Versuchsmethoden. So wurde der DKW F 8 eben nicht von ungefähr zu einem der ersten deutschen Pkw, von dem es eine richtige Nullserie und sogar bereits eine Pilotproduktion gab. Auch damit lagen die Sachsen wieder vorn. Die Absatzerfolge gaben ihnen recht: Über 25 Prozent der 1938 neuzugelassenen Personenwagen kamen aus dem Land mit den weiß-grünen Landesfarben und besaßen die vier Ringe als Markenzeichen.

Spektakuläre Rennerfolge trugen ihren Teil zum Ruhm der Auto Union bei. Die von Ferdinand Porsche und Eberan von Eberhorst konstruierten Wagen gewannen 38 internationale Rennen und erzielten zahlreiche Weltrekorde. Die technischen Höchstleistungen kamen natürlich auch den Serienautos zugute.

- 1 Nürburgring – Eifelrennen 1937
- 2 Nürburgring – Großer Preis von Deutschland 1936
- 3 Hannover – Eilenriederennen 1937
- 4 Monza – Großer Preis von Italien 1937
- 5 Hannover – Eilenriederennen 1937



Produktion in der Planwirtschaft

Der Krieg unterbrach jäh diese blühende Entwicklung. Die Produktionsanlagen wurden nach 1945 weitgehend demontiert. Erst 1949/50 kam die Kraftfahrzeugproduktion wieder in Gang, nachdem man den einzelnen Werken gebrauchte Werkzeugmaschinen zugewiesen hatte.

Die erste Generation der Nachkriegsfahrzeuge entsprach genau den Vorkriegsbaumustern, und zwar bis hin zur gleichen Bezeichnung. Insofern glich dieser Neubeginn durchaus dem in den westlichen Besatzungszonen. Überall hatte man auf die vor dem Krieg gefertigten Modelle zurückgegriffen.

Allerdings machte sich nun im Osten nicht nur die Demontage, sondern auch das Fehlen von Zulieferern äußerst nachteilig bemerkbar. Elektrik, Einspritzpumpen, Lenkungen, Gelenkwellen, Getriebe, Kugellager usw. waren früher von Firmen bezogen worden, die ihren Sitz westlich der Demarkationslinie hatten. Und so blieb für die sächsischen Automobilbauer nur die Mühe der Improvisation. Unter großen Anstrengungen wurden neue Zulieferzweige aufgebaut.

Nach den Modellübernahmen aus der Vorkriegszeit kam in der zweiten Hälfte der 50er Jahre die zweite Fahrzeuggeneration heraus. Sie zeugte von einer beachtlichen kreativen Kraft der Automobilbauer. Wieder knüpften sie an alte Traditionen an, z. B. mit dem P 240 Sachsenring, der das Horch-Emblem auf Kühler, Kofferraumklappe und Radzierkappen trug und als Repräsentationswagen mit einem Sechszylinder-Ottomotor mit 80 PS gedacht war. In Ermangelung von Stahlblechen ist in Zwickau seit dem Anfang der 50er Jahre eine Duroplast-Karosserie entwickelt und auf das DKW F 8-Fahrgestell gesetzt worden. Dieser 1955 unter der Typenbezeichnung P 70 herausgekommene Wagen gilt als das erste deutsche Gebrauchsfahrzeug



Der P 240 Sachsenring wurde in kleiner Stückzahl bis Ende der 50er Jahre gebaut.



Seit über 30 Jahren Wegbegleiter für die Menschen in Ostdeutschland – der P 50 Trabant.

mit Kunststoff-Karosserie. Der P 70 wurde zum Vorläufer des drei Jahre später in Serie gehenden P 50 Trabant, der als Kleinwagenkonstruktion mit quergestelltem Zweizylinder-Zweitaktmotor an das in den 30er Jahren so erfolgreiche Konzept angeschlossen. Ursprünglich nur als Übergangslösung zu einem „richtigen“ Auto gedacht, sollte aber dem Trabant ein langes Leben beschieden sein.

1984 – Lizenzvertrag mit Volkswagen

Die völlige Stagnation des DDR-Automobilbaus seit den 60er Jahren galt auch in quantitativer Hinsicht, so daß die Lieferfristen bis auf über 13 Jahre beim „Trabi“ anwuchsen. Dabei genossen die einzelnen Werke immer weniger Handlungsfreiheit. In der zunehmend zentralisierten Wirtschaft hatten sie kaum noch Spielräume für eigene Entscheidungen, sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Als großes Hoffnungszeichen in der gesamten Branche galt der 1984 mit Volkswagen abgeschlossene Lizenzvertrag über die Fertigung von 1,1- und 1,3-l-VW-Motoren, die damit als moderne Triebwerke auch für eigene neue Fahrzeuge zur Verfügung stehen würden. Wieder wurde allerdings die große Chance für eine Neuentwicklung verhindert, indem auf Anweisung der politischen Führung die neuen Motoren in die alten Wagen einzusetzen waren. Bereits die Investitionen für den Motor hatten die sozialistische Planwirtschaft weit überfordert. Sie trieb immer schneller in den Konkurs.



3. Oktober 1990 – Wiederherstellung der deutschen Einheit

Die Einschränkung der individuellen Schaffenskraft und die Bevormundung der Menschen waren symptomatisch für die Gesamtsituation im anderen Teil Deutschlands. Sie mündeten in die friedliche Revolution, die innerhalb weniger Monate zur Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 führte. Diese Ereignisse haben Deutschland verändert, die Europäische Gemeinschaft erweitert und die Welt bewegt. Die Bilder dieser Zeit bleiben unvergessen. In weniger als einem Jahr ist aus zwei Welten ein neues Deutschland entstanden, mit einer vielversprechenden Zukunft.

Mit den gewaltigen Chancen der Marktwirtschaft sind zugleich auch hohe Erwartungen der Menschen im neuen Staatsgebiet verbunden. Wir müssen ihnen jetzt dabei helfen, durch Investitionen, wettbewerbsfähige Arbeitsplätze und eine neue Infrastruktur den Lebensstandard zu erreichen, an den wir uns gewöhnt haben.

Volkswagen hat diese Herausforderungen erkannt und bereits frühzeitig unternehmerische Verantwortung übernommen, um beim Aufbau einer leistungsfähigen Automobilindustrie auf dem Gebiet der ehemaligen DDR mitzuarbeiten. Schon bald nach Öffnung der Mauer am 9. November 1989 wurden von seiten des Unternehmens Pläne für eine Reihe gemeinsamer Projekte vorgelegt. Die Grundlage hierfür bildeten nicht zuletzt die Erfahrungen aus der Zusammenarbeit bei der Motorenfertigung in Chemnitz, die bereits 1984 vertraglich besiegelt worden war.

Montage des ersten VW Polo in Mosel bei Zwickau

Die Entwicklung im Jahr 1990 dokumentiert, mit welchem Tempo und welcher Entschlossenheit sich der Wandel in der sächsischen Automobilindustrie vollzieht. Besonders anschaulich wird dies an der Gleich-

zeitigkeit zweier Ereignisse, die sich am 21. Mai 1990 in Mosel bei Zwickau ergaben. An diesem Tag liefen gleich zwei sozusagen historische Autos vom Band: der dreimillionste Trabant und der erste in Mosel montierte VW Polo. Vergangenheit und Zukunft standen da sichtbar nebeneinander.



Grundsteinlegung für das neue Werk Mosel

Bereits vier Monate später, am 26. September 1990, legten Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl und VW-Chef Dr. Carl H. Hahn den Grundstein für eine neue Automobilfabrik in Mosel, in der ab 1994 jährlich bis zu 250.000 Golf produziert werden sollen. Damit wurde eine neue Phase für die sächsische Automobilindustrie eingeleitet.

Die Kapazitäten sind erforderlich, um der erwarteten Nachfrage in den neuen Bundesländern gerecht werden zu können. Der Markt für Autos wird hier bis 1995 auf etwa 550.000 Fahrzeuge im Jahr ansteigen. Bis zum Jahr 2000 werden wohl mindestens 700.000 neue Pkw jährlich gebraucht. Der Volkswagen-Konzern hat bereits





jetzt in der Verkaufsstatistik Ostdeutschlands die Spitzenposition eingenommen – ein sicheres Indiz für die Attraktivität unserer Modelle auch in diesem Teil Deutschlands. Tatsächlich ist die Nachfrage im neuen Staatsgebiet so groß, daß die Produktionskapazität derzeit nicht ausreicht.

Parallel zu den gemeinsamen Fertigungsaktivitäten wurde mit dem Aufbau einer flächendeckenden Verkaufs- und Service-Organisation für die drei Marken Volkswagen, Audi und SEAT sowie einer leistungsfähigen Zulieferindustrie begonnen. Über 40 Firmen in den neuen Bundesländern werden als Zulieferbetriebe zum gemeinsamen Produkt beitragen – eine Partnerschaft auf Basis von gegenseitigem Vertrauen und wirtschaftlichem Nutzen. Insgesamt werden durch das Volkswagen-Engagement direkt und indirekt mindestens 35.000 Arbeitsplätze geschaffen.



**Strukturwandel
erfordert weitere
Qualifizierung**

Der tiefgreifende Strukturwandel der Wirtschaft in Ostdeutschland stellt zugleich auch neue Anforderungen an die Qualifikation der Menschen. Um diesen Erfordernissen gerecht zu werden, müssen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Volkswagen leistet auch auf diesem Gebiet einen aktiven Beitrag. Mit der Gründung des Volkswagen-Bildungsinstituts in Zwickau, das bereits im September 1990 den Lehrbetrieb aufgenommen hat, werden mittlerweile Qualifizierungsmaßnahmen angeboten, die deutlich über die für die Realisierung der eigenen Vorhaben notwendigen Maßnahmen hinausgehen.



Die Volkswagen-Mitarbeiter in Sachsen zeichnen sich durch Engagement und eine große Motivation aus. Sehr schnell haben sie sich in ungewohnte Arbeitsprozesse eingegliedert. Schulungen und Weiterbildung werden aktiv und interessiert wahrgenommen.

Der Name Volkswagen steht weltweit für eine innovative, umweltfreundliche Modellpolitik, für Funktionalität, Sparsamkeit im Verbrauch sowie ein angemessenes Preis/Leistungs-Verhältnis. Diese Attribute



lassen sich unter dem Begriff Qualität zusammenfassen. Die Qualität erwächst aus der Leistung vieler tausend Menschen. Sie sind das Kapital. Indem wir unseren Beschäftigten in Zwickau und Chemnitz – und das gilt in gleichem Maße für die gesamte Volkswagen-Konzern-Familie, zu der künftig auch die Mitarbeiter unserer neuen, vierten Marke ŠKODA gehören werden – die Möglichkeiten und Chancen eines weltweit operierenden Unternehmens eröffnen, glauben wir, attraktiv zu sein und gleichzeitig ein Klima der Kreativität herzustellen, das in dem Wettbewerbsumfeld, in dem wir leben, Voraussetzung für Erfolg ist.

Auch aus Sachsen sollen wieder international konkurrenzfähige, qualitativ und technologisch hochwertige Fahrzeuge kommen, die an die großen Traditionen anknüpfen.





**Jahresabschluß 1990 Volkswagen-Konzern
und Volkswagen AG**

**Bilanz des Volkswagen-Konzerns zum 31. Dezember 1990
– in Mio. DM –**

Aktiva	Anhang	31.12.1990	31.12.1989
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		260,7	134,1
Sachanlagen		16.825,9	15.492,7
Finanzanlagen		1.418,3	1.621,2
Vermietete Vermögensgegenstände		5.833,5	5.561,6
		24.338,4	22.809,6
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	8.703,1	7.300,9
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	14.724,9	14.155,1
Wertpapiere	(4)	2.764,5	2.360,0
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiro-guthaben, Guthaben bei Kreditinstituten		11.841,9	9.929,2
		38.034,4	33.745,2
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	339,9	316,6
Bilanzsumme		62.712,7	56.871,4
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital der Volkswagen AG	(6)	1.650,0	1.500,0
Stammaktien		1.350,0	
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht		300,0	
Bedingtes Kapital		497,5	
Kapitalrücklage	(7)	4.192,3	3.020,0
Gewinnrücklagen	(8)	7.298,5	6.647,3
Bilanzgewinn		373,5	338,5
Anteile anderer Gesellschafter		177,8	493,0
		13.692,1	11.998,8
Sonderposten mit Rücklageanteil	(9)	2.882,3	2.925,3
Sonderposten für Investitionszulagen	(10)	13,2	12,0
Rückstellungen	(11)	19.790,9	19.107,4
Verbindlichkeiten	(12)	25.808,6	22.318,1
Rechnungsabgrenzungsposten		525,6	509,8
Bilanzsumme		62.712,7	56.871,4

**Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen-Konzerns
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1990**

	Anhang	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Umsatzerlöse	(13)	68.061,1	65.352,2
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		61.890,4	56.195,7
Bruttoergebnis vom Umsatz		+ 6.170,7	+ 9.156,5
Vertriebskosten		5.294,8	5.202,6
Allgemeine Verwaltungskosten		2.012,7	1.948,8
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	5.182,2	3.732,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	2.567,3	3.523,9
Beteiligungsergebnis	(16)	+ 36,0	- 130,4
Zinsergebnis	(17)	+ 1.161,6	+ 998,5
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		284,0	94,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 2.391,7	+ 2.986,8
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		1.305,8	1.948,7
Jahresüberschuß	(18)	1.085,9	1.038,1

Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 1990
- in Mio. DM -

Aktiva	Anhang	31.12.1990	31.12.1989
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		50,5	44,9
Sachanlagen		8.542,3	8.721,2
Finanzanlagen		7.065,2	6.104,8
		15.658,0	14.870,9
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	3.882,2	3.129,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	5.419,1	5.057,6
Wertpapiere	(4)	1.860,6	1.035,3
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten		8.176,3	5.493,3
		19.338,2	14.715,3
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	138,8	154,7
Bilanzsumme		35.135,0	29.740,9
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	1.650,0	1.500,0
Stammaktien	1.350,0		
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht	300,0		
Bedingtes Kapital	497,5		
Kapitalrücklage	(7)	4.192,3	3.020,0
Gewinnrücklagen	(8)	3.388,4	3.088,6
Bilanzgewinn		373,5	338,5
		9.604,2	7.947,1
Sonderposten mit Rücklageanteil	(9)	2.604,5	2.665,4
Rückstellungen	(11)	14.108,5	13.307,1
Verbindlichkeiten	(12)	8.817,8	5.821,3
Bilanzsumme		35.135,0	29.740,9

**Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1990**

	Anhang	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Umsatzerlöse	(13)	51.493,5	48.532,7
Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		49.104,8	44.539,2
Bruttoergebnis vom Umsatz		+ 2.388,7	+ 3.993,5
Vertriebskosten		2.544,1	2.807,5
Allgemeine Verwaltungskosten		803,9	779,4
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	2.728,0	1.926,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	1.620,9	2.039,6
Beteiligungsergebnis	(16)	+ 1.175,0	+ 1.126,9
Zinsergebnis	(17)	+ 563,7	+ 449,8
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		518,5	80,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 1.368,0	+ 1.789,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		698,0	1.134,3
Jahresüberschuß	(18)	670,0	655,3

**Abschlüsse nach
Handelsgesetz**

Die Abschlüsse des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG sind 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 Verlustrechnungen sind zur

besseren internationalen Vergleichbarkeit nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Die zahlenmäßige Darstellung des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG erfolgt in Mio. DM.

Konsolidierungskreis

Zum Kreis der vollkonsolidierten Konzernunternehmen gehören grundsätzlich alle Gesellschaften, an denen die Volkswagen AG direkt oder indirekt mit mehr als 50 % beteiligt ist und die unter einheitlicher Leitung stehen. Neben der Volkswagen AG sind das 23 inländische und 52 ausländische Konzerngesellschaften.

Im Berichtsjahr sind 11 Unternehmen erstmals als vollkonsolidierte Tochtergesellschaften in den Konzernabschluß einbezogen worden. 13 bisher vollkonsolidierte Tochterunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden, von denen 5 Gesellschaften nunmehr mit dem anteiligen Reinvermögen in den Konzernabschluß einfließen.

Nicht konsolidiert werden 4 inländische und 12 ausländische Tochtergesellschaften. Diese Gesellschaften üben keine Geschäftstätigkeit aus, bzw. es besteht nicht die Absicht einer dauerhaften Beteiligung.

Die als Gemeinschaftsunternehmen geführten AUTOLATINA-Gesellschaften und Europcar International S.A., Boulogne-Billancourt, mit ihren Tochtergesellschaften beziehen wir entsprechend dem Beteiligungsprozentsatz der Volkswagen AG anteilig in den Konzernabschluß ein. Insgesamt sind dies 36 quotale einbezogene Unternehmen.

28 inländische und 18 ausländische Beteiligungen, auf die die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften maßgeblichen Einfluß ausüben, werden als assoziierte Unternehmen mit dem anteiligen Reinvermögen (Equity-Methode) in den Konzernabschluß übernommen.

Eine Übersicht über die wesentlichen vollkonsolidierten Konzernunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Gesellschaften sowie anderen Beteiligungen befindet sich auf den Seiten 30 und 31. Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG hinterlegen wir beim Handelsregister Wolfsburg HRB 215. Darüber hinaus kann diese Aufstellung direkt bei der Volkswagen AG*) angefordert werden.

*) genaue Anschrift auf der letzten Seite des Geschäftsberichts

Konsolidierungsgrundsätze

Die Vermögensgegenstände 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 assoziierten Unternehmen legen wir deren Wertansätze – soweit bei ausländischen Konzerngesellschaften nicht eine Anpassung an die deutschen Rechnungslegungsvorschriften erforderlich ist – für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde.

Währungsumrechnung

Für den Konzernabschluß werden in den ausländischen Einzelabschlüssen die Zugänge im Sachanlagevermögen und die Vorträge erstmals einbezogener Unternehmen mit den Durchschnittskursen der Zugangsmonate, Abschreibungen und Abgänge mit über die monatlichen Zugänge gewichteten Kursmittelwerten (historische Kurse) umgerechnet.

Das Finanzanlagevermögen wird mit Ausnahme der Ausleihungen mit den Kursen zum Erwerbszeitpunkt angesetzt und auf dieser historischen Basis fortgeschrieben. Die Umrechnung der Ausleihungen erfolgt mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag.

In Hochinflationländern werden die in den Vorräten ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertigen Erzeugnisse, fertigen eigenen Erzeug-

Die Kapitalkonsolidierung der erstmals in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen und die Ermittlung der Wertansätze assoziierter Unternehmen erfolgt auf der Grundlage der Neubewertungsmethode. Die Gesellschaften der AUTOLATINA- und der Europcar-Gruppe werden anteilig entsprechend den auf die Vollkonsolidierung anzuwendenden Vorschriften in den Konzernabschluß einbezogen.

Unterschiedsbeträge aus dem Erwerb von Anteilen an konsolidierten und assoziierten Unternehmen werden mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

nisse und bezogenen Waren mit historischen Kursen in DM umgerechnet.

Die übrigen Vermögenswerte und Schulden setzen wir mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag an.

Die aus der Kursentwicklung des laufenden Jahres resultierende Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenzen behandeln wir ergebniswirksam.

In der Gewinn- und Verlustrechnung kommen in der Regel monatliche Durchschnittskurse zur Anwendung. Abweichend davon erfolgt die Übernahme der Abschreibungen auf Finanzanlagen auf historischer Basis. Die in den Herstellungskosten, Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf Sachanlagen rechnen wir ebenfalls historisch um. Die

Forderungen, Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge zwischen den konsolidierten Unternehmen werden eliminiert. Die Konzernvorräte bereinigen wir ebenso wie die Anlagegegenstände um Zwischenergebnisse.

Ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern. Passive latente Steuern aus Konsolidierungsvorgängen werden mit den im Saldo aktiven latenten Steuern aus den Einzelabschlüssen, die jedoch nicht bilanziert sind, aufgerechnet.

Jahresergebnisse der ausländischen Tochtergesellschaften ergeben sich aus der Umrechnung der Landeswährungsbeträge mit dem Stichtagskurs unter Berücksichtigung der ergebniswirksamen bilanziellen Währungsumrechnung.

In den Abschlüssen aus den Hochinflationländern geht der in den Herstellungskosten des Umsatzes enthaltene Vorratsverbrauch mit historischen Werten in die Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns ein. Die inflationsbedingten Bestandteile der Zinsaufwendungen und -erträge sind mit den Kurs- und Umrechnungsdifferenzen in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen zusammengefaßt worden.

Im Einzelabschluß der Volkswagen AG werden Geschäftsvorfälle in fremder Währung mit den je-

weiligen Tageskursen oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht. Erwartete Kursverluste am Bilanzstichtag

werden bei der Bewertung berücksichtigt. Soweit Forderungen Verbindlichkeiten in gleicher Höhe und Fälligkeit gegenüber-

stehen, erfolgt die Umrechnung zum gleichen Kurs. Beteiligungen setzen wir mit dem Kurs zum Zugangszeitpunkt an.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir grundsätzlich beibehalten.

Immaterielle Vermögensgegenstände weisen wir zu Anschaffungskosten aus und schreiben sie zeitanteilig ab.

Die **Sachanlagen** bewerten wir zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen. Investitionszulagen werden grundsätzlich abgesetzt, soweit ihnen nicht durch Abschreibung Rechnung getragen wird. 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 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

Gebäude 25–50 Jahre

Technische Gebäude und Grundstückseinrichtungen 8–20 Jahre

Produktionsmaschinen 6–8 Jahre

Maschinen zur Energieerzeugung 14 Jahre

Betriebs- und Geschäftsausstattung 4–8 Jahre

Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen amortisieren sich mit Stücksätzen, die den erwarteten Fertigungsstückzahlen entsprechen.

In Anlehnung an steuerrechtliche Möglichkeiten werden im Inland planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen degressiv mit späterem planmäßigem Übergang auf die lineare Methode jeweils unter Berücksichtigung des Schichteinsatzes pro rata temporis vorgenommen. Infolge geänderter Rechtsprechung werden Vermögensgegenstände, bei denen Zonenrandsonderabschreibungen in Anspruch genommen werden, im Berichtsjahr erstmals linear abgeschrieben. Im Ausland schreiben wir wie bisher linear ab. Durch die Anwendung der differenzierten Abschreibungsmethoden wird unter anderem der unterschiedlichen Entwertung durch technischen Fortschritt Rechnung getragen. Bei der Volkswagen AG werden die Abschreibungen auf Zugänge im ersten bzw. zweiten Halbjahr in Anlehnung an steuerrechtliche Vereinfachungsregelungen mit vollen bzw. halben Jahresraten angesetzt.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Zugangsjahr vollständig wertberichtigt und ausgebucht.

Unterschiede zwischen handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansätzen werden unter den Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen. Im gleichen Umfang liegt der Wert des Sachanlagevermögens höher.

Die **Anteile an verbundenen Unternehmen** sowie **Beteiligungen** sind zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Wertpapiere des Anlagevermögens bewerten wir zu Anschaffungskosten bzw. bei einer voraussichtlich dauernden Wertminderung mit dem niedrigeren Wert.

Die **Ausleihungen** bewerten wir zum jeweiligen Barwert.

Innerhalb der **Vorräte** werden die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Waren zu durchschnittlichen Anschaffungs- oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten bewertet.

Mögliche Importwarenabschläge nach § 80 EStDV stellen wir bei den inländischen Gesellschaften in den Sonderposten mit Rücklageanteil ein.

Der Wertansatz der unfertigen und fertigen Erzeugnisse enthält neben dem Fertigungsmaterial den Fertigungslohn, die Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen und angemessener Verwaltungskosten. Bei inländischen Gesellschaften werden nur die nach steuerrechtlichen Vorschriften anzusetzenden Herstellungskosten berücksichtigt.

Durch ausreichend bemessene Wertkorrekturen wird allen erkennbaren Lagerungs- und Bestandsrisiken Rechnung getragen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken werden durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Der Ansatz der **Wertpapiere des Umlaufvermögens** erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert am Bilanzstichtag, soweit nicht niedrigere Werte zur Vermeidung zukünftiger Wertschwankungen zulässig sind.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen setzen wir für inländische Gesellschaften nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwert unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 6 % an, bei ausländischen Gesellschaften nach vergleichbaren Grundsätzen.

Erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird durch ausreichende Dotierung von **Rückstellungen** Rechnung getragen.

Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Rückzahlungs- bzw. Erfüllungsbeitrag aus.

Der Ansatz der **Eventualverbindlichkeiten** entspricht dem Haftungsumfang.

In den Gewinn- und Verlustrechnungen nach dem Umsatzkostenverfahren erfolgt die Zuordnung der Aufwendungen zu den Bereichen Herstellung, Vertrieb und Allgemeine Verwaltung nach den Regeln der Kostenrechnung.

Die **Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen** enthalten sämtliche Aufwendungen aus dem Herstellungs- und Materialbeschaffungsbereich, alle Aufwendungen für Handelswaren, die Kosten für Forschung und Entwicklung sowie Aufwendungen für Gewährleistungen und Produkthaftungspflicht.

In den **Vertriebskosten** weisen wir Personal- und Sachkosten unserer Vertriebsstellen sowie Versand-, Werbungs-, Verkaufsförderungs-, Marktforschungs- und Kundendienstkosten aus.

Zu den **Allgemeinen Verwaltungskosten** gehören Personal- und Sachkosten der Verwaltungsstellen.

Die **Sonstigen Steuern** werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

(1) Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in den Bilanzen zusammengefaßten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind auf den Seiten 80 bis 83 dargestellt.

Der Buchwert des Anlagevermögens im Konzern in Höhe von 24.338,4 Mio. DM umfaßt die Immate-

riellen Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen und die Vermieteten Vermögensgegenstände.

Der Buchwert des Anlagevermögens der Volkswagen AG beläuft sich am Bilanzstichtag auf 15.658,0 Mio. DM. Er beinhaltet die Immateriel-

len Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Finanzanlagen.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie die Zugänge bei Vermieteten Vermögensgegenständen betragen:

	Volkswagen-Konzern	Volkswagen AG
	Mio. DM	Mio. DM
Immaterielle Vermögensgegenstände	212,2*)**)	29,7
Sachanlagen	4.988,8**)	2.170,6
Vermietete Vermögensgegenstände	4.419,3	-

*) einschließlich aktiver Unterschiedsbetrag aus dem Erwerb von zusätzlichen Anteilen an Tochtergesellschaften sowie dem Erwerb eines Unternehmens

***) einschließlich Vortrag erstmals in den Konzernabschluß einbezogener Unternehmen

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres belaufen sich auf:

	Volkswagen-Konzern	Volkswagen AG
	Mio. DM	Mio. DM
Immaterielle Vermögensgegenstände	38,5	25,6
Sachanlagen	3.459,8	2.314,4
Vermietete Vermögensgegenstände	2.158,5	-

Der Kreis der vollkonsolidierten Konzerngesellschaften hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um die folgenden wesentlichen neu zugegangenen Unternehmen

V.A.G Transport GmbH & Co. OHG, Seat U.K., Ltd. sowie zwei weitere Neugründungen erweitert. Nach Aufnahme ihrer Geschäftstätigkeit werden

vier Händlerbetriebe der SEAT-Gruppe ebenfalls vollkonsolidiert. Die bisher als assoziiertes Unternehmen geführte V.A.G Vertriebszentrum Westfalen GmbH & Co. KG mit ihrer

Komplementärgesellschaft und die bisherige Beteiligungsgesellschaft VOLKSWAGEN IFA-Pkw GmbH werden nach dem Erwerb aller Anteile vollkonsolidiert. Die letztgenannte Gesellschaft wurde mit Wirkung vom 26. Februar 1991 in Volkswagen Sachsen GmbH umbenannt.

Die VW Wohnungsbau Gemeinnützige Gesellschaft mbH ist von der VW Siedlungsgesellschaft mbH aufgenommen worden, die dann in VW Wohnungs GmbH umfirmierte. Ebenso wurden zwei SEAT-Händlerbetriebe in Spanien verschmolzen. Zehn Gesellschaften werden wegen geringer Bedeutung nicht mehr vollkonsolidiert. Eine US-amerikanische Gesellschaft wurde liquidiert.

Die als Gemeinschaftsunternehmen geführte Volkswagen do Brasil S.A. wurde in Autolatina Brasil S.A. umbenannt und hat das Betriebsvermögen der Ford Brasil S.A. aufgenommen.

Der Kreis der assoziierten Unternehmen hat sich um 5 neu gegründete bzw. erworbene Gesellschaften erweitert.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 661,8 Mio. DM bestehen nahezu ausschließlich aus langfristigen Anlagen in Wertpapier-Spezialfonds.

Die Sonstigen Ausleihungen im Volkswagen-Konzern beinhalten vor allem Kredite an Werksangehörige und Darlehen unserer US-amerikanischen Tochtergesellschaft, die durch den Verkauf von Werksanlagen entstanden sind.

**Entwicklung des Anlagevermögens des Volkswagen-Konzerns
- in Mio. DM -**

	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.1990	Vortrag erstmal einbezo- gener Ge- sellschaften
Immaterielle Vermögensgegenstände¹⁾		
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	95,5	0,1
Geleistete Anzahlungen	75,9	-
	171,4	0,1
Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.581,8	0,1
Technische Anlagen und Maschinen	17.021,5	-
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.192,6	4,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.175,0	-
	44.970,9	4,4
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	10,2	-
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1,3	-
Anteile an assoziierten Unternehmen	228,7	0,2
Beteiligungen	662,1	-
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteili- gungsverhältnis besteht	7,0	-
Wertpapiere des Anlagevermögens	657,1	-
Sonstige Ausleihungen	998,3	-
Sonstige Finanzanlagen	55,9	-
	2.620,6	0,2
	47.762,9	4,7
Vermietete Vermögensgegenstände	8.728,0	-

¹⁾ Erworbene Goodwills sind mit den Gewinnrücklagen verrechnet worden.

²⁾ einschl. Kursdifferenzen in Höhe von 84,3 Mio. DM

³⁾ einschl. Kursdifferenzen in Höhe von -49,6 Mio. DM

Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.1990	Kumulierte Abschreibungen	Zuschreibungen lfd. Jahr	Buchwerte 31.12.1990	Abschreibungen laufendes Jahr
46,8	6,9	20,9	128,4	54,9	-	73,5	38,5
112,8	- 1,2	0,3	187,2	-	-	187,2	-
159,6	5,7	21,2	315,6	54,9	-	260,7	38,5
474,0	191,8	547,9	12.699,8	6.502,0	-	6.197,8	549,5
901,5	618,0	422,5	18.118,5	14.250,4	-	3.868,1	1.490,5
1.454,8	426,9	400,4	14.678,2	10.904,4	-	3.773,8	1.418,8
2.154,1	- 1.259,2	65,3	3.004,6	18,4	-	2.986,2	1,0
4.984,4	- 22,5	1.436,1	48.501,1	31.675,2	-	16.825,9	3.459,8
4,9	-	5,0	10,1	0,9	-	9,2	-
-	-	0,2	1,1	-	-	1,1	-
39,7	-	6,6	262,0	24,9	-	237,1	0,5
6,1	-	0,3	667,9	563,5	-	104,4	96,1
-	-	0,2	6,8	6,0	0,1	0,9	1,4
23,4	0,2	0	680,7	18,9	-	661,8	13,3
78,1	0,9	147,2 ²⁾	930,1	553,6 ³⁾	9,6	386,1	134,5
18,2	- 1,1	20,9	52,1	34,4	-	17,7	12,2
170,4	-	180,4	2.610,8	1.202,2	9,7	1.418,3	258,0
5.314,4	- 16,8	1.637,7	51.427,5	32.932,3	9,7	18.504,9	3.756,3
4.419,3	16,8	4.125,4	9.038,7	3.205,2	-	5.833,5	2.158,5
						24.338,4	

**Entwicklung des Anlagevermögens der Volkswagen AG
– in Mio. DM –**

	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.1990	Zugänge
Immaterielle Vermögensgegenstände		
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	70,2	29,7
Geleistete Anzahlungen	0,7	–
	70,9	29,7
Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.998,5	177,3
Technische Anlagen und Maschinen	10.630,8	473,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8.161,5	839,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.389,6	680,8
	26.180,4	2.170,6
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.170,9	1.458,4
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	343,2	0
Beteiligungen	1.016,5	5,1
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6,8	–
Wertpapiere des Anlagevermögens	200,0	–
Sonstige Ausleihungen	238,9	38,6
	8.976,3	1.502,1
Gesamt Anlagevermögen	35.227,6	3.702,4

Um- buchungen	Abgänge	Anschaf- fungs-/Her- stellungskosten 31.12.1990	Kumulierte Abschrei- bungen	Zuschrei- bungen lfd. Jahr	Buchwerte 31.12.1990	Abschrei- bungen laufendes Jahr
2,3	16,6	85,6	35,1	-	50,5	25,6
- 0,7	-	-	-	-	-	-
1,6	16,6	85,6	35,1	-	50,5	25,6
132,9	59,0	6.249,7	3.582,2	-	2.667,5	272,0
378,8	325,7	11.157,0	9.092,6	-	2.064,4	1.062,4
221,4	178,7	9.043,6	6.543,9	-	2.499,7	980,0
- 734,7	25,0	1.310,7	-	-	1.310,7	-
- 1,6	588,4	27.761,0	19.218,7	-	8.542,3	2.314,4
2,3	-	8.631,6	2.702,6	-	5.929,0	400,1
-	35,3	307,9	1,7	0	306,2	0
- 2,3	0,1	1.019,2	587,7	-	431,5	96,1
-	0,2	6,6	5,9	0,1	0,8	1,4
-	-	200,0	-	-	200,0	-
-	32,5	245,0	55,9	8,6	197,7	9,8
-	68,1	10.410,3	3.353,8	8,7	7.065,2	507,4
-	673,1	38.256,9	22.607,6	8,7	15.658,0	2.847,4

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Vorräte

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.160,4	1.947,6	881,6	729,7
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2.241,0	1.923,9	1.455,0	1.221,7
Fertige Erzeugnisse, Waren	4.280,9	3.402,7	1.461,9	1.148,9
Geleistete Anzahlungen	20,8	26,7	83,7	28,8
	8.703,1	7.300,9	3.882,2	3.129,1

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.571,2	2.914,5	771,9	640,3
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(1,8)	(4,0)	(0,2)	(1,0)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2,2	0,2	3.000,0	2.925,5
– davon aus Lieferungen und Leistungen	(–)	(0,2)	(287,7)	(589,4)
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(–)	(–)	(651,1)	(1.026,1)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	362,1	445,8	156,8	214,4
– davon aus Lieferungen und Leistungen	(97,5)	(141,1)	(77,1)	(105,6)
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(–)	(–)	(–)	(–)
Sonstige Vermögensgegenstände	11.789,4	10.794,6	1.490,4	1.277,4
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(3.883,9)	(3.295,3)	(490,2)	(531,6)
	14.724,9	14.155,1	5.419,1	5.057,6

Wesentliche Bestandteile der Sonstigen Vermögensgegenstände im Konzern sind die Forderungen aus der Geschäftstätigkeit unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften.

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen der Volkswagen AG befinden sich Darlehen mit mittelfristiger Laufzeit. Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten zu etwa drei Viertel

Beträge, die erst nach dem Bilanzstichtag rechtlich entstehen, wie Zinsansprüche und noch nicht fällige Kosten- und Steuererstattungen.

(4) Wertpapiere

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Eigene Anteile	5,2	5,4	5,2	5,4
Sonstige Wertpapiere	2.759,3	2.354,6	1.855,4	1.029,9
	2.764,5	2.360,0	1.860,6	1.035,3

Die Eigenen Aktien wurden 1971 im Rahmen eines den Audi-Aktionären unterbreiteten Umtauschangebots anlässlich einer Kapitalerhöhung zu einem durchschnittlichen Stückkurs von 190,04 DM erworben. Die Volkswagen AG hält 76.470 Eigene Aktien, gleich nominell 3.823.500 DM; das sind

0,2 % des Grundkapitals. Die Eigenen Anteile verminderten sich aufgrund der Abspaltung des Bezugsrechts im Zuge der 1990 durchgeführten Kapitalerhöhung.

In Höhe des Bilanzansatzes der Eigenen Aktien besteht die dafür gesetzlich vorgeschriebene

Rücklage. Sie ist entsprechend der Veränderung der Eigenen Aktien angepaßt worden.

Die Sonstigen Wertpapiere des Volkswagen-Konzerns bestehen überwiegend aus kurzfristigen Geldmarktpapieren verschiedener Konzerngesellschaften.

(5) Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den Rechnungsabgrenzungsposten sind im wesentlichen die noch nicht zu Lasten der Zinsaufwendungen aufgelösten Teile der Gegen-

posten zu den im Zusammenhang mit der Ausgabe von Optionsscheinen bei niedrig verzinslichen Anleihen vorgenommenen Dotierungen der Kapital-

rücklage aktiviert. Im Volkswagen-Konzern sind hierfür noch 197,1 Mio. DM und bei der Volkswagen AG 137,0 Mio. DM abgegrenzt.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital beträgt nach der im Geschäftsjahr – unter Inanspruchnahme eines Teils des bestehenden Genehmigten Kapitals – durchgeführten Kapitalerhöhung durch Ausgabe von Stammaktien in Höhe von 150 Mio. DM nunmehr 1.650 Mio. DM. Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 6 Mio. Stück Inhaberaktien im Nennbetrag von 100,00 DM, 15 Mio. Stück Inhaberaktien im Nennbetrag von 50,00 DM und 6 Mio. Stück stimmrechtslosen Vorzugsaktien im Nennbetrag von 50,00 DM. Darüber hinaus besteht am Jahresende ein Geneh-

migtes Kapital – nach teilweiser Inanspruchnahme im Zuge der Kapitalerhöhung im Geschäftsjahr – in Höhe von 150 Mio. DM bis zum 30. Juni 1994 sowie ein weiteres Genehmigtes Kapital von 150 Mio. DM bis zum 30. Juni 1995.

Ein Bedingtes Kapital von 97,5 Mio. DM kann durch die Inhaber der 192.000 Optionsscheine aus den 1986 begebenen Optionsanleihen in voller Höhe in Anspruch genommen werden. Ein weiteres Bedingtes Kapital von 200 Mio. DM kann durch die Inhaber der 944.000 Optionsscheine aus den 1988 be-

gebenen Optionsanleihen mit 193,5 Mio. DM in Anspruch genommen werden. Ferner ist das Grundkapital um 200 Mio. DM durch Ausgabe von bis zu 4.000.000 auf den Inhaber lautende Stammaktien und/oder auf den Inhaber lautende Vorzugsaktien im Nennwert von je 50,00 DM bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von den Wandlungs- bzw. Optionsrechten der bis zum 13. Juli 1994 zu begebenden Wandel- und Optionsschuldverschreibungen im Gesamtbetrag von bis zu 800 Mio. DM Gebrauch machen.

Erläuterungen zur Bilanz

(7) Kapitalrücklage

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
	4.192,3	3.020,0	4.192,3	3.020,0
Die Kapitalrücklage erhöhte sich um 1.172,3 Mio. DM durch die Einstellung des Agios aus der Erhöhung des Gezeichneten Kapitals.	Sie setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 3.763,0 Mio. DM aus den Kapitalerhöhungen sowie dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanlei-		hen von 429,3 Mio. DM zusammen.	

(8) Gewinnrücklagen

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Gesetzliche Rücklage	60,0	60,0	60,0	60,0
Rücklage für Eigene Anteile	5,2	5,4	5,2	5,4
Andere Gewinnrücklagen	7.233,3	6.581,9	3.323,2	3.023,2
	7.298,5	6.647,3	3.388,4	3.088,6
Aus dem Jahresergebnis der Volkswagen AG werden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 300 Mio. DM in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt.	Im laufenden Jahr sind aktive Unterschiedsbeträge aus dem Erwerb von zusätzlichen Anteilen an drei Tochtergesellschaften und dem Erwerb eines		Unternehmens in Höhe von 54,7 Mio. DM mit den Anderen Gewinnrücklagen verrechnet worden.	

(9) Sonderposten mit Rücklageanteil

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Steuerrechtliche Rücklagen	157,7	165,6	93,3	120,3
Steuerrechtliche Abschreibungen	2.724,6	2.759,7	2.511,2	2.545,1
	2.882,3	2.925,3	2.604,5	2.665,4
Bei der Volkswagen AG bestehen Rücklagen gemäß § 52 Abs. 8 EStG, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz und § 6b EStG/ Abschnitt 35 EStR. Als Steuerrechtliche Abschreibungen werden Wertberichtigungen gemäß § 3 Zonenrandförde-	rungs-Gesetz, § 7d EStG, § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR, § 82d EStDV und § 80 EStDV ausgewiesen.		§ 7c EStG, § 82a EStDV und § 14 Berlinförderungsgesetz. Drei ausländische Tochtergesellschaften haben Sonderposten mit Rücklageanteil nach entsprechenden Vorschriften gebildet.	
	Im Konzernabschluß bestehen darüber hinaus noch Sonderposten mit Rücklageanteil aus Wertberichtigungen gemäß			

(10) Sonderposten für Investitionszulagen

Der Sonderposten für Investitionszulagen in Höhe von 13,2 Mio. DM (Vorjahr 12,0 Mio. DM)

resultiert aus dem Abschluß einer ausländischen Gesellschaft.

(11) Rückstellungen

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	<u>31.12.1990</u> Mio. DM	<u>31.12.1989</u> Mio. DM	<u>31.12.1990</u> Mio. DM	<u>31.12.1989</u> Mio. DM
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7.283,0	6.652,6	6.262,4	5.732,8
Steuerrückstellungen	1.828,2	2.000,7	1.496,9	1.352,1
Sonstige Rückstellungen	10.679,7	10.454,1	6.349,2	6.222,2
	19.790,9	19.107,4	14.108,5	13.307,1

Unter den Sonstigen Rückstellungen sind u. a. Rückstellungen für Gewährleistungen, sonstige Vertriebsaufwendungen, vorgezogene Altersregelungen, Dienstjubiläen und andere Kosten der

Belegschaft enthalten. Im Konzernabschluß wurden nach § 249 Abs. 2 HGB für verschiedene Konzerngesellschaften steuerlich nicht abzugsfähige Aufwandsrückstellungen als Vorsorge für wirtschaftlich

bereits verursachte Belastungen, u. a. aus Modell- und Betriebsumstellungen, gebildet. Das Ergebnis vor Steuern wäre ohne diese Maßnahmen um 11 % höher ausgefallen.

Erläuterungen zur Bilanz

(12) Verbindlichkeiten

Art der Verbindlichkeit	Volkswagen-Konzern			
	Summe 31.12.1990	davon Rest- laufzeit bis 1 Jahr Mio. DM	Summe 31.12.1989	davon Rest- laufzeit bis 1 Jahr Mio. DM
Anleihen	2.362,4	-	2.541,9	26,0
- davon konvertibel	(-)	(-)	(-)	(-)
Verbindlichkeiten gegen- über Kreditinstituten	13.803,7	12.275,0	11.007,3	9.426,7
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	178,8	178,8	147,8	147,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.195,0	5.194,4	4.674,4	4.673,9
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstel- lung eigener Wechsel	151,2	144,2	121,5	121,2
Verbindlichkeiten gegen- über verbundenen Unternehmen	3,9	3,9	8,3	8,3
Verbindlichkeiten gegen- über Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	103,2	103,2	64,6	64,6
Sonstige Verbindlichkeiten	4.010,4	3.041,7	3.752,3	2.893,5
- davon aus Steuern	(563,0)	(563,0)	(668,1)	(668,1)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(450,1)	(441,4)	(440,7)	(431,5)
	25.808,6	20.941,2	22.318,1	17.362,0

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren beträgt im Volkswagen-Konzern 1.840,2 Mio. DM (Vorjahr 1.934,3 Mio. DM); davon entfallen 1.190,2 Mio. DM auf Anleihen, 206,0 Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinsti- tuten und 444,0 Mio. DM auf Sonstige Verbindlich- keiten. Bei der Volks- wagen AG ergeben sich Verbindlichkeiten mit

einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren in Höhe von 579,0 Mio. DM (Vorjahr 579,2 Mio. DM); davon entfallen 16,5 Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinsti- tuten und 562,5 Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Ver- bindlichkeiten sind insges- samt 764,1 Mio. DM durch Pfandrechte oder ähnliche

Rechte, überwiegend Zessionen und Grund- pfandrechte, gesichert. Darüber hinaus bestehen Sicherheiten in Form von Sicherungsübereignungen sowie bei Warenliefe- rungen die üblichen Eigen- tumsvorbehalte.

Volkswagen AG

Summe 31.12.1990	davon Rest- laufzeit bis 1 Jahr Mio. DM	Summe 31.12.1989	davon Rest- laufzeit bis 1 Jahr Mio. DM	Art der Verbindlichkeit
Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	
-	-	-	-	Anleihen
(-)	(-)	(-)	(-)	- davon konvertibel
3.691,1	3.654,9	1.286,5	1.252,3	Verbindlichkeiten gegen- über Kreditinstituten
20,0	20,0	55,5	55,5	Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen
2.530,3	2.530,3	2.229,7	2.229,7	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
-	-	-	-	Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstel- lung eigener Wechsel
1.004,1	441,6	786,4	223,9	Verbindlichkeiten gegen- über verbundenen Unternehmen
48,0	48,0	34,2	34,2	Verbindlichkeiten gegen- über Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht
1.524,3	1.517,0	1.429,0	1.428,9	Sonstige Verbindlichkeiten
(326,6)	(326,6)	(398,0)	(398,0)	- davon aus Steuern
(462,6)	(462,6)	(398,8)	(398,8)	- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit
8.817,8	8.211,8	5.821,3	5.224,5	

Erläuterungen zur Bilanz

Haftungsverhältnisse

Eventualverbindlichkeiten

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	549,7	288,6	1.267,2	1.320,4
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	131,5	319,2	635,4	376,5
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	76,6	84,3	2.752,4	2.920,4
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	15,3	16,3	—	—
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	5,4	0,9	—	—

Im Betrage der von der Volkswagen International Finance N.V. der Volkswagen AG gewährten Darlehen, die aus den von ihr begebenen Anleihen stammen, hat die Volkswagen AG gegenüber den Anleihegläubigern Garantieerklärungen abgegeben. Dies sind Garantien

Von den Grundstücken sind rd. 64 ha (Bilanzwert 2,7 Mio. DM) mit Erbbaurechten belastet. Zur laufenden Abwicklung von Importen hat die Volkswagen AG nominell 2,7 Mio. DM der Wertpapiere des Umlaufvermögens verpfändet.

Gemäß § 5 Abs. 10 des Status für den Einlagen-sicherungsfonds hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, den Bundesverband deutscher Banken e.V., Köln, von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch Maßnahmen zugunsten eines in Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

bei einer DM-Anleihe über 250 Mio. DM und bei einer US-Dollar-Anleihe über 150 Mio. US-Dollar im Gesamtwert von 475 Mio. DM.

Der wesentliche Inhalt der Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträ-

In Höhe von 127,2 Mio. DM hat die Volkswagen AG nicht vermerkpflichtige Patronatserklärungen zugunsten von verbundenen Unternehmen abgegeben.

gen der Volkswagen AG betrifft Garantien für Tochtergesellschaften aus von diesen begebenen Anleihen und in diesem Zusammenhang abgeschlossenen Swap-Transaktionen gegenüber Banken.

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zur AUTOLATINA-Gruppe gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 150,0 Mio. DM.

Zusätzliche Einzelangaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Rahmen unseres Engagements in den neuen Bundesländern, in der CSFR, in China und für unser Gemeinschaftsprojekt mit Ford bestehen bis 1996 finanzielle Verpflichtungen – im wesentlichen für Kapitalzuführungen – von insgesamt 3.178,6 Mio. DM.

Außerdem betragen die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen im Volkswagen-

Konzern jährlich ca. 529,1 Mio. DM. Darin sind Zahlungsverpflichtungen gegenüber einem assoziierten Leasing-Unternehmen in Form von zukünftigen Leasing-Raten auf der Basis durchschnittlicher Laufzeiten von 36 Monaten enthalten, die sich für 1991 auf 276,6 Mio. DM belaufen. Diesen Verpflichtungen stehen entsprechende Ansprüche an Kunden gegenüber. Bei der Volkswagen AG betragen die Sonstigen

finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen mit Laufzeiten bis zu vier Jahren jährlich ca. 65,6 Mio. DM, davon 3,8 Mio. DM gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Obligo für Investitionsvorhaben hält sich sowohl im Volkswagen-Konzern als auch bei der Volkswagen AG im üblichen Rahmen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(13) Umsatzerlöse 1990

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	Gesamt Mio. DM	Anteile in %	Gesamt Mio. DM	Anteile in %
Inland	26.929,4	39,6	23.293,6	45,2
Europa / ohne Inland	26.680,4	39,2	21.478,2	41,7
Nordamerika	5.242,5	7,7	2.991,6	5,8
Lateinamerika	5.594,8	8,2	1.000,8	2,0
Afrika	1.341,6	2,0	547,1	1,1
Asien / Ozeanien	2.272,4	3,3	2.182,2	4,2
Gesamt	68.061,1	100,0	51.493,5	100,0

Auf Fahrzeugverkäufe des Volkswagen-Konzerns entfallen im Geschäftsjahr 1990 78 % der Umsatzerlöse und auf das Ersatzteilegeschäft 9 %. 13 % betreffen die Sonstigen Ver-

käufe. Wie im Vorjahr sind in den Sonstigen Verkäufen die Erlöse aus dem Verkauf der gebrauchten Gegenstände der Leasing- und Vermietgesellschaften enthalten.

Bei der Volkswagen AG sind 79 % der Umsatzerlöse im Fahrzeuggeschäft, 7 % im Ersatzteilegeschäft und 14 % mit Sonstigen Verkäufen erzielt worden.

(14) Sonstige betriebliche Erträge

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Sonstige betriebliche Erträge	5.182,2	3.732,3	2.728,0	1.926,0
- davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	(700,2)	(559,9)	(616,6)	(484,4)

Im Volkswagen-Konzern bestehen die Sonstigen betrieblichen Erträge darüber hinaus in erster Linie aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen, Differenzen aus der Umrechnung der Positionen der Gewinn- und Verlustrechnungen auslän-

discher konsolidierter Gesellschaften, Erträgen aus der laufenden Abwicklung von Valuta-Ansprüchen, erhaltenen Investitionszulagen sowie Erträgen aus weiterberechneten Aufwendungen. Neben den Erträgen aus der Auflösung von Sonder-

posten mit Rücklageanteil resultieren die Sonstigen betrieblichen Erträge der Volkswagen AG im wesentlichen aus Weiterberechnungen an verbundene Unternehmen, der Auflösung von Rückstellungen und erhaltenen Investitionszulagen.

(15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.567,3	3.523,9	1.620,9	2.039,6
– davon Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil	(657,2)	(1.032,4)	(555,7)	(955,6)

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Volkswagen-Konzerns beinhalten neben den Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil insbesondere Abschreibungen auf Gegenstände des Umlaufvermögens sowie Aufwendungen für verschiedene Risiken.

Darüber hinaus sind bei der Volkswagen AG in diesem Posten an Tochtergesellschaften weiterberechnete Aufwendungen enthalten.

Steuerrechtliche Abschreibungen im Volkswagen-Konzern in Höhe von 617,4 Mio. DM sowie bei

der Volkswagen AG in Höhe von 554,7 Mio. DM entfallen in voller Höhe auf das Anlagevermögen.

(16) Beteiligungsergebnis

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	74,4	46,1	698,5	611,3
– davon aus verbundenen Unternehmen	(1,2)	(0,1)	(652,5)	(571,4)
– davon aus assoziierten Unternehmen	(64,1)	(36,1)	(–)	(–)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1,7	–	487,8	516,6
Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	39,6	176,5	–	–
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	0,5	–	11,3	1,0
	36,0	– 130,4	1.175,0	1.126,9

In den Erträgen aus Beteiligungen der Volkswagen AG und in den Erträgen aus Gewinnabführungs-

verträgen sind weiterberechnete ergebnisabhängige Steuern enthalten.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(17) Zinsergebnis

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	47,3	18,1	24,5	28,4
– davon aus verbundenen Unternehmen	(–)	(–)	(19,3)	(23,4)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.556,4	2.588,4	876,2	655,8
– davon aus verbundenen Unternehmen	(–)	(–)	(167,1)	(186,3)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.442,1	1.608,0	337,0	234,4
– davon an verbundene Unternehmen	(–)	(–)	(289,1)	(197,0)
	1.161,6	998,5	563,7	449,8

Wie im Vorjahr sind in den Abschlüssen aus Hochinflationländern zur Verbesserung der Aussagefähigkeit Inflationsbestandteile in den Zinsen ausgesondert und mit den

Inflationsbestandteilen in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Sonstigen betrieblichen Erträgen zusammengefaßt worden.

Im Zinsergebnis der Volkswagen AG sind Aufwendungen aus dem Verkauf von unverzinslichen Lieferforderungen enthalten.

Sonstige Steuern

Die Sonstigen Steuern des Volkswagen-Konzerns betragen 340,6 Mio. DM,

die Sonstigen Steuern der Volkswagen AG 207,9 Mio. DM.

(18) Entwicklung vom Jahresüberschuß zum Bilanzgewinn in den Abschlüssen des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Jahresüberschuß	1.085,9	1.038,1	670,0	655,3
Ergebnisvortrag der Volkswagen AG	+ 3,3	+ 3,2	+ 3,3	+ 3,2
Entnahme aus der Rücklage der Volkswagen AG für eigene Aktien	+ 0,2	0	+ 0,2	0
Veränderung der Gewinnrücklagen (Volkswagen AG: Einstellung in Andere Gewinnrücklagen)	- 704,9	- 681,6	- 300,0	- 320,0
Anteile anderer Gesellschafter an der Veränderung der Gewinnrücklagen sowie an den Ergebnisvorträgen abzüglich Vorabauschüttungen	+ 21,4	+ 32,8	-	-
Anderen Gesellschaftern zustehender Jahresgewinn	- 32,4	- 54,0	-	-
Auf andere Gesellschafter entfallender Jahresverlust	-	0	-	-
Bilanzgewinn	373,5	338,5	373,5	338,5

Gesamtperiodenaufwand

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Materialaufwand				
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	36.700,2	34.716,9	35.432,3	32.028,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.768,5	2.815,6	1.194,1	1.051,6
	40.468,7	37.532,5	36.626,4	33.079,8
Personalaufwand				
Löhne und Gehälter	13.488,2	12.880,0*)	8.402,4	7.952,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	3.568,2	3.227,3*)	2.031,5	1.707,3
- davon für Altersversorgung	(1.098,3)	(895,9)*)	(740,2)	(470,4)
	17.056,4	16.107,3	10.433,9	9.659,9

*) Vorjahreszahlen wurden geändert

Sonstige Angaben

Die Jahresergebnisse des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG sind durch steuerliche Maßnahmen gemindert. Im wesentlichen handelt es sich dabei um die Bildung eines Sonderpostens nach § 3 Zonenrandförderungsgesetz insbesondere im Abschluß der Volkswagen AG.

Als Folge der in früheren Jahren vorgenommenen Maßnahmen und der daraus resultierenden Beeinflussung des Steueraufwands liegt der ausgewiesene Jahresüberschuß der Volkswagen AG um 4 %, der des Volkswagen-Konzerns um 2 % über dem sonst auszuweisenden Wert.

Die anderen Geschäftsjahren zuzuordnenden Aufwendungen betragen im Volkswagen-Konzern 217,3 Mio. DM und bei der Volkswagen AG 159,1 Mio. DM. Demgegenüber stehen – im wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen – aperiodische Erträge im Volkswagen-Konzern in Höhe von 1.413,9 Mio. DM und bei der Volkswagen AG in Höhe von 707,3 Mio. DM.

Außerplanmäßige Abschreibungen

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Abschreibungen auf Sachanlagen	89,8	25,2	1,4	5,4
Abschreibungen auf Beteiligungen und Abzinsungen von Finanzanlagen	219,6	90,5	507,4	71,4
	309,4	115,7	508,8	76,8

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	Volkswagen-Konzern		Volkswagen AG	
	1990	1989	1990	1989
Fertigungslöhner	139.576	130.165	70.514	66.318
Zeitlöhner	66.064	65.963	33.367	34.553
Gehaltsempfänger	55.398	54.488	23.181	23.120
	261.038	250.616	127.062	123.991
Auszubildende	6.959	6.945	4.325	4.499
	267.997	257.561	131.387	128.490

Die durchschnittliche Anzahl der bei der AUTOLATINA-Gruppe Beschäftigten beträgt 59.545 Mitarbeiter (Vorjahr: 58.663

Mitarbeiter). Bei der Europacar-Gruppe waren durchschnittlich 4.483 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.336 Mitarbeiter) beschäftigt. Die

Beschäftigtenzahl dieser Gesellschaften ist in Höhe der Beteiligungsquote in den Konzernwert eingegangen.

**Mitarbeiter in den
Werken der
Volkswagen AG**

Wolfsburg	63.075
Hannover	18.967
Braunschweig	7.042
Kassel	20.108
Emden	12.479
Salzgitter	9.716
	131.387

Die Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die Veränderung dieser Gremien befinden sich auf den Seiten 4 und 5 des Geschäftsberichts.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 1990 betragen bei der Volkswagen AG und im Volkswagen-Konzern 11.344.364 DM.

Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben bei der Volkswagen AG und im Volkswagen-Konzern 8.171.114 DM erhalten. Hierfür bestehen bei der Volkswagen AG und im Volkswagen-Konzern Rückstellungen für laufende Pensionen von 66.864.778 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen bei der Volkswagen AG und im Volkswagen-Konzern 1.083.068 DM.

Zinslose Darlehen an Vorstandsmitglieder belaufen sich bei der Volkswagen AG auf 90 TDM. Die vereinbarte Laufzeit beträgt 4 Jahre. In 1990 sind 90 TDM getilgt worden.

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 107 TDM (Tilgung 1990: 18 TDM) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 12. März 1991

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

„Die Buchführung, der Jahresabschluß und der Konzernabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß und der Konzernabschluß vermitteln unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapitalgesellschaft und des Konzerns. Der Bericht über die Lage der Kapitalgesellschaft und des Konzerns steht im Einklang mit dem Jahresabschluß und dem Konzernabschluß.“

Hannover, den 18. März 1991

TREUARBEIT Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Prof. Dr. Dr. h.c. Forster
Wirtschaftsprüfer

Siepe
Wirtschaftsprüfer

Bestätigungsvermerk

„Die Buchführung, der Jahresabschluß und der Konzernabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß und der Konzernabschluß vermitteln unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapitalgesellschaft und des Konzerns. Der Bericht über die Lage der Kapitalgesellschaft und des Konzerns steht im Einklang mit dem Jahresabschluß und dem Konzernabschluß.“

Düsseldorf/Hannover, den 18. März 1991

Wollert-Elmendorff

Deutsche Industrie-Treuhand GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thoennes
Wirtschaftsprüfer

Prof. Dr. Emmerich
Wirtschaftsprüfer

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen

Nach Modellen wurden folgende Stückzahlen im Konzern gefertigt:

	1990	1989
Personenkraftwagen	2.882.870	2.790.840
VW Golf	887.738	879.981
VW Passat	393.222	346.442
Audi 80/90	299.914	299.402
VW Polo	225.806	228.867
VW Jetta	220.694	199.850
SEAT Ibiza	202.157	208.210
Audi 100/200	103.563	101.743
VW Gol	101.118	105.328
SEAT Marbella	90.903	82.935
VW Bus	85.564	84.175
VW Käfer	84.716	32.421
VW Voyage	78.368	114.448
SEAT Malaga	33.098	36.882
VW Corrado	21.893	24.389
Audi Coupé/quattro	16.241	17.604
VW Scirocco	7.970	8.865
Audi V8	4.816	6.918
Sonstige Pkw	25.089	12.380
Nutzfahrzeuge	174.728	156.729
VW Transporter	68.009	63.442
SEAT Terra Pick-up	35.430	22.007
VW Lasttransporter (LT)	20.849	22.338
VW Voyage Pick-up	19.872	19.295
VW Golf Pick-up	9.136	10.177
VW Lkw	8.288	8.484
Sonstige Nfz	13.144	10.986

Der Vario I – eine Design-Studie auf der Basis des Golf syncro.



	1981	1982	1983	1984	1985
Umsatzerlöse (Mio. DM)	37.878	37.434	40.089	45.671	52.502
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	14	- 1	7	14	15
im Inland	12.064	12.027	14.453	14.638	16.171
im Ausland	25.814	25.407	25.636	31.033	36.331
Export der inländ. Konzerngesellschaften	14.957	15.733	15.460	20.108	24.025
Eigenleistung der ausländ. Konzerngesellschaften	12.398	11.346	11.812	12.864	14.698
Absatz (Tsd. Automobile)	2.279	2.120	2.127	2.145	2.398
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 9	- 7	0	1	12
im Inland	738	672	750	708	722
im Ausland	1.541	1.448	1.377	1.437	1.676
Produktion (Tsd. Automobile)	2.246	2.130	2.116	2.148	2.398
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 13	- 5	- 1	2	12
im Inland	1.410	1.381	1.413	1.474	1.635
im Ausland	836	749	703	674	763
Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter) ¹⁾	247	239	232	238	259
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 4	- 3	- 3	3	9
im Inland	160	158	156	160	170
im Ausland	87	81	76	78	89
Investitionen (Mio. DM) ²⁾	4.851	4.892	4.858	2.782	3.388
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	13	1	- 1	x	22
im Inland	3.089	3.654	3.476	1.889	2.508
im Ausland	1.762	1.238	1.382	893	880
Zugänge vermieteter Gegenstände (Mio. DM)				2.021	3.217
Veränderung gegenüber Vorjahr in %					59
Cash flow (Mio. DM) ³⁾	3.936	3.452	5.207	4.081	4.558
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	25	- 12	51	x	12
Jahresergebnis (Mio. DM)	136	-300	-215	228	596
Dividende der Volkswagen AG (Mio. DM)	120	-	-	120	240
Stammaktien (Mio. DM)	120	-	-	120	240
Vorzugsaktien (Mio. DM)					

¹⁾ Belegschaft am Jahresende; ab 1986 Belegschaft im Jahresdurchschnitt

²⁾ bis 1983 einschl. Zugänge vermieteter Gegenstände

³⁾ bis 1983 einschl. Abschreibungen und Abgänge auf vermietete Gegenstände

1986	1987	1988	1989	1990	
52.794	54.635	59.221	65.352	68.061	Umsatzerlöse (Mio. DM)
1	3	8	10	4	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
18.839	22.555	22.653	23.682	26.929	im Inland
33.955	32.080	36.568	41.670	41.132	im Ausland
23.414	22.898	24.395	27.601	28.323	Export der inländ. Konzerngesellschaften
14.127	13.080	15.961	18.256	18.242	Eigenleistung der ausländ. Konzerngesellschaften
2.758	2.774	2.854	2.941	3.030	Absatz (Tsd. Automobile)
15	1	3	3	3	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
838	921	848	849	945	im Inland
1.920	1.853	2.006	2.092	2.085	im Ausland
2.777	2.771	2.848	2.948	3.058	Produktion (Tsd. Automobile)
16	0	3	4	4	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1.654	1.666	1.694	1.783	1.816	im Inland
1.123	1.105	1.154	1.165	1.242	im Ausland
276	260	252	251	261	Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter) ¹⁾
7	- 6	- 3	- 1	4	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
169	170	165	161	166	im Inland
107	90	87	90	95	im Ausland
6.371	4.592	4.251	5.606	5.372	Investitionen (Mio. DM) ²⁾
88	- 28	- 7	32	- 4	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
3.849	4.000	3.546	4.477	3.016	im Inland
2.522	592	705	1.129	2.356	im Ausland
2.738	3.318	3.447	4.069	4.419	Zugänge vermieteter Gegenstände (Mio. DM)
- 15	21	4	18	9	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
4.285	4.874	5.018	5.412	5.701	Cash flow (Mio. DM) ³⁾
- 6	14	3	8	5	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
580	598	780	1.038	1.086	Jahresergebnis (Mio. DM)
306	306	306	336	369	Dividende der Volkswagen AG (Mio. DM)
240	240	240	264	297	Stammaktien (Mio. DM)
66	66	66	72	72	Vorzugsaktien (Mio. DM)

Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember	1981	1982	1983	1984	1985	1986 ¹⁾
Aktiva						2
Sachanlagen	10.205	11.474	11.801	9.082	8.740	12.111
Finanzanlagen	414	449	464	544	574	1.099
Vermietete Gegenstände				2.433	3.717	4.106
Anlagevermögen	10.619	11.923	12.265	12.059	13.031	17.318
Vorräte und Geleistete						6.802
Anzahlungen	5.996	5.662	5.878	6.654	6.348	
Forderungen u. ä.	4.771	5.065	6.269	7.388	7.157	8.675
Liquide Mittel, Wechsel	2.822	1.953	1.815	5.253	4.326	364
Wertpapiere, Eigene Aktien	1.129	1.290	2.528	1.588	3.960	8.553
Umlaufvermögen	14.718	13.970	16.490	20.883	21.791	24.394
Gesamtvermögen	25.337	25.893	28.755	32.942	34.822	41.712
Passiva						
Grundkapital	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.500
Konzernrücklagen	4.990	4.911	5.227	5.165	5.929	7.891
Anteile in Fremdbesitz	198	223	281	320	266	408
Eigenkapital	6.388	6.334	6.708	6.685	7.395	307
Pensionsrückstellungen	3.475	3.626	4.235	4.739	5.029	3
Andere Rückstellungen	4.232	4.570	5.597	7.417	9.343	1.828
Rückstellungen	7.707	8.196	9.832	12.156	14.372	10
Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit						11.947
von mehr als vier Jahren	1.053	847	1.283	992	947	5.294
von 1 bis 4 Jahren	712	990	1.004	1.411	1.291	992
bis zu einem Jahr	9.351	9.485	9.925	11.570	10.569	8.228
Verbindlichkeiten	11.116	11.322	12.212	13.973	12.807	14.514
Bilanzgewinn der Volkswagen AG	124	38	-	124	244	1.344
Minderheitenanteil am auszuschüttenden Gewinn	2	3	3	4	4	1.456
Fremdkapital	18.949	19.559	22.047	26.257	27.427	12.451
Gesamtkapital	25.337	25.893	28.755	32.942	34.822	15.251
Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar-Dezember						
Gesamtleistung	38.197	38.030	40.680	46.772	52.709	52.794
Materialaufwand	19.752	19.573	20.852	23.824	26.623	46.746
Personalaufwand	11.779	12.069	12.371	13.227	13.913	
Abschreibungen	2.934	3.038	3.689	2.961	3.411	5.380
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände				1.060	1.259	632
Steuern	848	543	580	1.368	2.124	295
davon Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	772	458	494	1.266	1.993	1.595
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	2.748	3.107	3.403	4.104	4.783	- 473
Jahresergebnis	136	- 300	- 215	228	596	580

1987 ¹⁾	1988 ¹⁾	1989 ¹⁾	1990 ¹⁾	Veränd. 1990/89 in %	Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember
29	76	134	261	94,4	Aktiva
13.406	13.836	15.493	16.826	8,6	Immaterielle Vermögensgegenstände
1.125	1.304	1.621	1.418	- 12,5	Sachanlagen
4.919	5.427	5.561	5.834	4,9	Finanzanlagen
19.479	20.643	22.809	24.339	6,7	Vermietete Vermögensgegenstände
6.618	6.506	7.301	8.703	19,2	Anlagevermögen
					Vorräte
9.403	11.848	14.472	15.065	4,1	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
426	488	2.360	2.764	17,1	Wertpapiere
8.135	10.809	9.929	11.842	19,3	Liquide Mittel
24.582	29.651	34.062	38.374	12,7	Umlaufvermögen
44.061	50.294	56.871	62.713	10,3	Gesamtvermögen
					Passiva
1.500	1.500	1.500	1.650	10,0	Gezeichnetes Kapital
8.496	9.040	9.667	11.491	18,9	Konzernrücklagen
405	405	439	145	- 66,9	Anteile in Fremdbesitz
308	308	339	374	10,3	Bilanzgewinn
					Minderheitenanteil am auszusüttenden Gewinn
17	42	54	33	- 39,9	Sonderposten mit Rücklageanteil
2.203	2.452	2.925	2.882	- 1,5	Sonderposten für Investitionszulagen
9	9	12	13	10,2	Eigenkapital
12.938	13.756	14.936	16.588	11,1	Pensionsrückstellungen
5.889	6.314	6.652	7.283	9,5	Steuerrückstellungen
925	1.358	2.001	1.828	- 8,6	Sonstige Rückstellungen
8.050	9.418	10.454	10.680	2,2	Rückstellungen
14.864	17.090	19.107	19.791	3,6	Verbindlichkeiten mit Restlaufzeit
					von mehr als fünf Jahren
1.217	1.929	1.934	1.840	- 4,9	von 1 bis 5 Jahren
1.999	2.121	3.289	3.339	1,5	bis zu einem Jahr
13.043	15.398	17.605	21.155	20,2	Verbindlichkeiten
16.259	19.448	22.828	26.334	15,4	Fremdkapital
31.123	36.538	41.935	46.125	10,0	Gesamtkapital
44.061	50.294	56.871	62.713	10,3	Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar – Dezember
54.635	59.221	65.352	68.061	4,1	Umsatzerlöse
48.526	51.315	56.196	61.890	10,1	Herstellungskosten
					Vertriebs- und
5.498	6.321	7.151	7.308	2,2	Allgemeine Verwaltungskosten
931	38	209	2.615	x	Sonstiges betriebliches Ergebnis
68	513	773	914	18,1	Finanzergebnis
					Ergebnis
1.610	2.136	2.987	2.392	- 19,9	der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
- 443	-	-	-	-	Außerordentliches Ergebnis
569	1.356	1.949	1.306	- 33,0	Steuern vom Einkommen und Ertrag
598	780	1.038	1.086	4,6	Jahresergebnis

¹⁾ Ausweis nach Bilanzrichtlinien-Gesetz; 1996 entsprechend neuem Recht gegliedert

Herausgeber:



VOLKSWAGEN AG
Finanz-Publizität und Statistik
Postfach
W-3180 Wolfsburg 1
Telefon (0 53 61) 92 44 88
Telefax (0 53 61) 92 36 91

Neben der deutschen Fassung erscheint der Geschäftsbericht 1990 in den Sprachen Chinesisch, Englisch, Französisch, Italienisch, Japanisch, Portugiesisch, Slowakisch, Spanisch und Tschechisch. Die Kurzfassung des Geschäftsberichts 1990 ist zusätzlich in den Sprachen Polnisch, Russisch und Ungarisch erhältlich. Sollten Sie weitere Informationen zum Geschäftsbericht wünschen, wenden Sie sich bitte an die oben genannte Adresse.

ISSN 0936-8795

158.809.403.00
Printed in Germany

