

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Driving ideas.

GESCHÄFTSBERICHT 2009



Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten¹	2009	2008	%
Absatz (Automobile)	6.309.743	6.271.724	+ 0,6
Produktion (Automobile)	6.054.829	6.346.515	- 4,6
Belegschaft am 31.12.	368.500	369.928	- 0,4
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	2009	2008	%
Umsatzerlöse	105.187	113.808	- 7,6
Operatives Ergebnis	1.855	6.333	- 70,7
Ergebnis vor Steuern	1.261	6.608	- 80,9
Ergebnis nach Steuern	911	4.688	- 80,6
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	960	4.753	- 79,8
Cash-flow laufendes Geschäft ²	12.741	2.702	x
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ²	10.428	11.613	- 10,2
Konzernbereich Automobile ³			
EBITDA ⁴	8.005	12.108	- 33,9
Cash-flow laufendes Geschäft ²	12.815	8.800	+ 45,6
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ^{2,5}	10.252	11.479	- 10,7
davon: Sachinvestitionen ²	5.783	6.773	- 14,6
in % der Umsatzerlöse	6,2	6,6	
Entwicklungskosten (aktiviert)	1.948	2.216	- 12,1
in % der Umsatzerlöse	2,1	2,2	
Netto-Cash-flow	2.563	- 2.679	x
Netto-Liquidität am 31.12.	10.636	8.039	+ 32,3
Renditen in %	2009	2008	
Umsatzrendite vor Steuern	1,2	5,8	
Kapitalrendite nach Steuern (Automobilbereich)	3,8	10,9	
Eigenkapitalrendite vor Steuern (Finanzdienstleistungsbereich) ⁶	7,9	12,1	

1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd.

2 2008 angepasst.

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

4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu- / Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.

5 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 7.585 (8.879) Mio. €.

6 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

7 2009 inklusive der Auto5000 GmbH.

VOLKSWAGEN AG

Mengendaten	2009	2008	%
Absatz (Automobile)	2.053.427	2.388.014	- 14,0
Produktion (Automobile)	1.038.344	1.137.145	- 8,7
Belegschaft am 31.12. ⁷	95.164	90.363	+ 5,3
Finanzdaten nach HGB in Mio. €	2009	2008	%
Umsatzerlöse	47.864	56.710	- 15,6
Jahresüberschuss	1.082	827	+ 30,8
Dividende (€)			
je Stammaktie	1,60	1,93	
je Vorzugsaktie	1,66	1,99	

Was uns weltweit bewegt

Der Volkswagen Konzern beschäftigt rund um den Globus knapp 370.000 Mitarbeiter.

370.000 MITARBEITER

60 FERTIGUNGSSTÄTTEN

Weltweit verfügt der Volkswagen Konzern über 60 Fertigungsstätten in 21 Ländern.

359 KONZERNGESELLSCHAFTEN

359 Konzerngesellschaften, die Fahrzeuge produzieren oder fahrzeugbezogene Dienstleistungen anbieten, werden in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogen.



153 LÄNDER

Der Konzern bietet seine Fahrzeuge über Importeure und Direkt Händler in 153 Ländern an.

6,3 MIO. VERKAUFTE FAHRZEUGE

Weltweit lieferte der Konzern im Jahr 2009 rund 6,3 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus und übertraf damit den Vorjahreswert um 1,3 Prozent.

9 MARKEN

9 Marken aus 7 europäischen Ländern gehören zum Konzern.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

198

erfolgreiche
Modelle

DRIVING IDEAS. Unter diesem Motto entwickeln und realisieren die neun Marken des Volkswagen Konzerns richtungweisende Ideen für die Mobilität von morgen. Mehr dazu ab Seite 14.



Audi



SEAT



Nutzfahrzeuge



BENTLEY

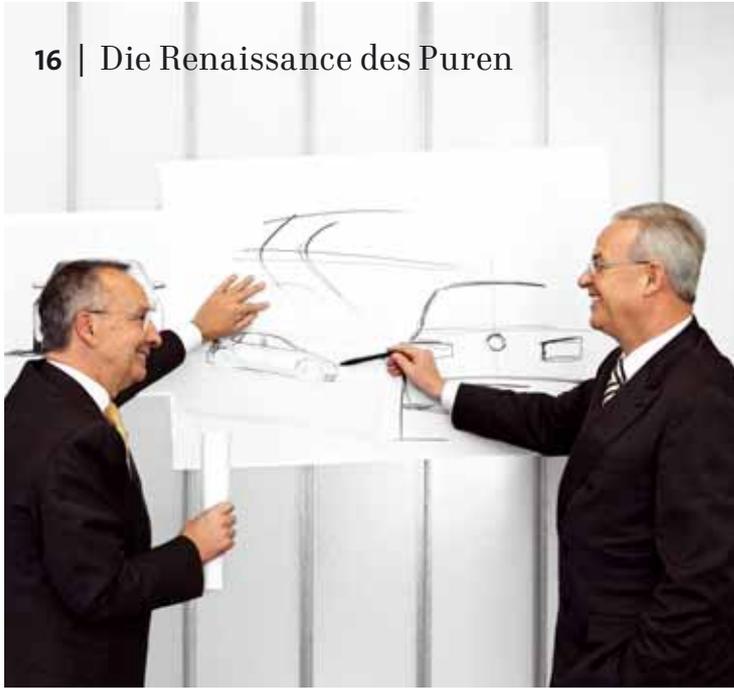


SCANIA

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

16 | Die Renaissance des Puren



46 | Luxus braucht Verantwortung



22 | Die Geburtshelfer



50 | Kein Gramm zu viel



36 | Der heimliche Champion



58 | Von der Piste in die Serie



Inhalt

STRATEGIE

- 4 Bericht des Aufsichtsrats
- 10 Brief an unsere Aktionäre
- 12 Der Vorstand

Driving ideas.

- 16 **Die Renaissance des Puren**
Welche Rolle spielt Design im Automobilbau?
Walter de Silva und Prof. Dr. Martin Winterkorn im Gespräch.

MENSCH

- 22 **Die Geburtshelfer**
Im Boomland Indien hat der Volkswagen Konzern ein hochmodernes Automobilwerk eröffnet.
- 28 **Die nächste Generation**
Die Škoda Auto University formt Talente für die automobiler Zukunft.
- 32 **„auto emoción“, die ansteckt**
Im Club SEAT erleben Menschen die spanische Marke hautnah.
- 36 **Der heimliche Champion**
Bentley Motors setzt konsequent auf seine Nachwuchskräfte – sie zählen zu den besten der Welt.

UMWELT

- 40 **Zündschlüssel zur Zukunft**
Auf vielfältige Weise forscht der Volkswagen Konzern am klimafreundlichen Auto von morgen.
- 46 **Luxus braucht Verantwortung**
Lamborghini steht für Beschleunigung – auch im Umweltschutz.
- 50 **Kein Gramm zu viel**
Mit zahlreichen Innovationen setzt Audi weitere Maßstäbe als Pionier im Leichtbau.
- 54 **Grün least sich gut**
Volkswagen verstärkt das umweltschonende Fuhrparkengagement.

TECHNIK

- 58 **Von der Piste in die Serie**
Wie der Volkswagen Konzern und seine Kunden vom Engagement im Motorsport profitieren.
- 66 **Die Reifeprüfung**
Während der „driving experience“ lernen Fahrer den Umgang mit modernen Sicherheitssystemen.
- 72 **Einer für jede Lebenslage**
Volkswagen Amarok: praktischer Pickup für den Weltmarkt.
- 76 **Der ideale Beifahrer**
In den Lastwagen von Scania unterstützt ein Eco-Modul die Fahrer in ökonomischer und ökologischer Hinsicht.

Perspektiven

- 80 **Gemeinsam nach vorn**
Volkswagen und Porsche im integrierten Konzern.

Zahlen und Fakten 2009

KONZERNBEREICHE

- 88 Marken und Geschäftsfelder
- 90 Volkswagen Pkw
- 92 Audi
- 94 Škoda
- 96 SEAT
- 98 Bentley
- 100 Volkswagen Nutzfahrzeuge
- 102 Scania
- 104 Volkswagen Finanzdienstleistungen

CORPORATE GOVERNANCE

- 108 Corporate Governance Bericht
(Teil des Lageberichts)
- 112 Vergütungsbericht
(Teil des Lageberichts)
- 116 Struktur und Geschäftstätigkeit
(Teil des Lageberichts)
- 120 Organe (Teil des Konzernanhangs)

LAGEBERICHT

- 126 Geschäftsverlauf
- 136 Aktie und Anleihen
- 144 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
- 156 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
- 160 Wertsteigernde Faktoren
- 182 Risikobericht
- 192 Prognosebericht

KONZERNABSCHLUSS

- 204 Gewinn- und Verlustrechnung
- 205 Gesamtergebnisrechnung
- 206 Bilanz
- 207 Eigenkapitalentwicklung
- 208 Kapitalflussrechnung
- 210 Anhang
- 301 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 302 Bestätigungsvermerk

WEITERE INFORMATIONEN

- 304 Verbrauchs- und Emissionsangaben
- 305 Glossar
- 306 Stichwortverzeichnis
- 307 Impressum

Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 11. März 2010 erschienen.

Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat befasste sich im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Volkswagen Konzerns. Wir unterstützten – den Vorschriften aus dem Gesetz und dem Deutschen Corporate Governance Kodex folgend – den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Leitung des Unternehmens. In alle Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Darüber hinaus haben wir aktuelle strategische Überlegungen in regelmäßigen Abständen mit dem Vorstand diskutiert.

Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über die Geschäftsentwicklung, die Planung und die Situation des Unternehmens, einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Dazu gehörten auch alle wesentlichen Aspekte hinsichtlich der Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Porsche. Zusätzlich wurden wir vom Vorstand fortlaufend über weitere aktuelle Fragen und über das Thema Compliance informiert. Entscheidungsrelevante Unterlagen erhielten wir stets rechtzeitig vor den Aufsichtsratssitzungen. Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat darüber hinaus monatlich einen detaillierten Bericht über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das Gesamtjahr übermittelt. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen erläuterte der Vorstand ausführlich in schriftlicher oder mündlicher Form. Gründe für die Abweichungen wurden von Vorstand und Aufsichtsrat intensiv diskutiert und analysiert, um zielführende Maßnahmen einleiten zu können.

In regelmäßigen Gesprächen mit dem Vorstandsvorsitzenden beriet ich mich auch außerhalb der Aufsichtsratssitzungen unter anderem über die Strategie der Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement.

Im Geschäftsjahr 2009 fanden neun Sitzungen des Aufsichtsrats statt. Alle Mitglieder haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen: Die durchschnittliche Präsenzquote betrug 96 %. Über eilbedürftige Geschäftsvorfälle haben wir schriftlich im Umlaufverfahren beschlossen.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Der Aufsichtsrat hat zur Erfüllung seiner Aufgaben sechs Ausschüsse gebildet: das Präsidium und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG sowie den Prüfungsausschuss, den Ausschuss für Geschäftsbeziehungen mit Aktionären

(AfGA), den Ausschuss für besondere Geschäfte (AfbG) und einen Nominierungsausschuss. Das Präsidium und der AfbG sollen laut ihrer Geschäftsordnung aus jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer bestehen; der Nominierungsausschuss ist aus den Kapitaleignervertretern im Präsidium gebildet; in den übrigen Ausschüssen befinden sich je zwei Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2009 ist der Aufstellung auf Seite 123 zu entnehmen.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zehn Mal zusammen. Dabei wurden vor allem die Beschlüsse des Aufsichtsrats ausführlich vorbereitet und über vertragliche Angelegenheiten des Vorstands entschieden.

Der Vermittlungsausschuss musste im Geschäftsjahr 2009 nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss tagte im Berichtsjahr vier Mal. Er beschäftigte sich insbesondere mit dem Konzernabschluss, dem Risikomanagement einschließlich des internen Kontrollsystems sowie den Fortschritten bei dem Aufbau einer Compliance-Organisation. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Konzerns sowie mit aktuellen Fragen der Rechnungslegung und deren Prüfung durch den Abschlussprüfer.

Die Überwachung von Geschäftsbeziehungen der Volkswagen AG und ihrer Konzerngesellschaften zu Aktionären der Volkswagen AG, die über mindestens 5 % der Stimmrechte verfügen, ist eine wesentliche Aufgabe des AfGA. Darüber hinaus überwacht dieser Ausschuss die Einhaltung der durch den Vorstand eingerichteten Geschäftsprozesse für die vertragskonforme Gestaltung der Rechtsbeziehungen zu den Aktionären. Der AfGA tagte im Berichtsjahr drei Mal.

Dem AfbG obliegt die Behandlung der Geschäfte zwischen der Porsche Automobil Holding SE und ihren Konzerngesellschaften einerseits sowie Gesellschaften des Volkswagen Konzerns andererseits, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen. Der AfbG tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr vier Mal.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorzuschlagen. Im Jahr 2009 trat der Ausschuss ein Mal zusammen.

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

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHRAT

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 2. März 2009 billigten wir nach eingehender Prüfung den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2008. Darüber prüften wir den vom Vorstand vorgelegten Abhängigkeitsbericht und kamen zu dem Ergebnis, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts keine Einwände zu erheben waren.

In unserer Sitzung am 22. April 2009 haben wir uns überwiegend mit strategischen Themen beschäftigt. Weitere Schwerpunkte waren die aktuelle Entwicklung des Volkswagen Konzerns und seiner Marken, die Situation auf den globalen Automobilmärkten unter dem Einfluss der Finanz- und Wirtschaftskrise sowie der Baufortschritt der Produktionsstätten in Indien und den USA.

Am 23. Juli 2009 trat der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, um sich mit den Plänen zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Porsche zu beschäftigen. Nach eingehender Diskussion und Beratung haben wir diese Pläne befürwortet und den Vorstand beauftragt, die begonnenen Gespräche über eine diesbezügliche Grundlagenvereinbarung zum Abschluss zu bringen.

Eine weitere Sitzung des Aufsichtsrats fand am 13. August 2009 statt. Inhalt der Sitzung war die inzwischen ausgearbeitete Grundlagenvereinbarung zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns. Der Aufsichtsrat stimmte dem Abschluss der Grundlagenvereinbarung unter anderem mit der Maßgabe zu, dass eine vom Aufsichtsrat hinzugezogene Investmentbank die Bewertung der Porsche AG bestätigt. Diese Bestätigung erfolgte kurzfristig.

In der nächsten Aufsichtsratssitzung am 11. September 2009 befassten wir uns mit der inzwischen weiterentwickelten Grundlagenvereinbarung und stimmten den vorgestellten Änderungen zu. Darüber hinaus legten wir die Beschlussvorschläge für die Außerordentliche Hauptversammlung fest, die am 3. Dezember 2009 in Hamburg stattfand. Thema dieser Sitzung war auch der Plan des Vorstands, in den Ausbau der Fertigungskapazitäten in China zu investieren. Wir stimmten diesem Investitionsplan nach eingehender Prüfung zu.

In der Aufsichtsratssitzung am 11. November 2009, die am 19. November fortgesetzt wurde, befassten wir uns intensiv mit den ausgehandelten Durchführungsverträgen zu der zwischenzeitlich unterzeichneten Grundlagenvereinbarung. Wir stimmten dem Abschluss dieser Verträge mit zwei von uns eingebrachten Änderungen nach langen Beratungen zu. Außerdem beauftragten wir den Vorstand, Vorschläge für ein Engagement bei der Firma Karmann in Osnabrück auszuarbeiten, und wir stimmten dem Plan des Vorstands zu, das Innovationsfeld Elektrotraktion konsequent weiterzuentwickeln, um die sich daraus ergebenden großen Chancen nutzen zu können. Zu diesem Zweck wurde ein Konzernbeauftragter für Elektrotraktion ernannt.

In der Sitzung am 20. November 2009 genehmigten wir das Konzept des Vorstands, Maschinen, Anlagen und Grundstücke der Karmann Besitzgesellschaft am Standort Osnabrück zu erwerben und dort nach der Gründung einer Volkswagen Tochtergesellschaft ein neues Fahrzeugprojekt zu starten. Wir diskutierten zudem ausführlich die Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2010 bis 2012 und stimmten den diesbezüglichen Plänen des Vorstands zu. Ein weiteres Thema der Sitzung war das Vergütungssystem des Vorstands. Erläuterungen zum Vergütungssystem des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die im Berichtsjahr tatsächlich gezahlten Vergütungen finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 112 bis 115 dieses Geschäftsberichts.

Am 2. Dezember 2009 traf der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, in der wir uns mit der Vorbereitung der Außerordentlichen Hauptversammlung beschäftigten, die am 3. Dezember 2009 in Hamburg stattfand.

Eine weitere Aufsichtsratssitzung fand am 3. Dezember 2009 im Anschluss an die Außerordentliche Hauptversammlung statt. Inhalt der Sitzung war die Vereinbarung einer strategischen Partnerschaft mit Suzuki. Wir stimmten den diesbezüglichen Plänen des Vorstands nach eingehender Diskussion zu.

Potenzielle Interessenkonflikte sind im Zusammenhang mit der Bildung des integrierten Automobilkonzerns aufgetreten. Die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Hans Michel Piëch und der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Dr. Ferdinand K. Piëch, enthielten sich daher bei den Abstimmungen betreffend die Grundlagenvereinbarung und die Durchführungsverträge der Stimme. Ferner haben der Aufsichtsrat in der Sitzung am 11. September 2009 sowie das Präsidium in seiner Sitzung am 23. März 2009 dem zwischenzeitlich zurückgezahlten Darlehen an die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG einvernehmlich zugestimmt.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung der aktuellen Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex im Volkswagen Konzern war Thema der Aufsichtsratssitzung am 20. November 2009. Dabei erörterten wir insbesondere die von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex am 5. August 2009 veröffentlichten Änderungen des Kodex. Zusammen mit dem Vorstand haben wir am 20. November 2009 die Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Kodex abgegeben, denen mit Ausnahme der Ziffern 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt hinsichtlich der D&O-Versicherung), 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) und 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap) uneingeschränkt entsprochen wird.

Ein Selbstbehalt in der D&O-Versicherung gemäß Ziffer 3.8 Abs. 2 ist zum 1. Januar 2010 in den neuen Versicherungsvertrag aufgenommen worden. Die Vorgabe der Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) ist umgesetzt. Die Empfehlung der Ziffer 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Caps) wird beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen berücksichtigt.

Die gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat ist auf der Internetseite der Volkswagen AG – www.volkswagenag.com/ir – dauerhaft zugänglich. In unserem Corporate Governance Bericht ab Seite 108 und im Anhang zum Konzernabschluss auf der Seite 296 finden Sie weitere Angaben zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Am 23. April 2009 hat die Hauptversammlung die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 gewählt. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den gemeinsamen Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Außerdem beurteilte der Abschlussprüfer das Risikomanagement-System und stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Bericht der Volkswagen AG über Beziehungen mit verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Für die Sitzung des Prüfungsausschusses am 24. Februar 2010 sowie für die Aufsichtsratssitzung am 26. Februar 2010 erhielten alle Mitglieder dieser Gremien rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers. In beiden Sitzungen berichteten die Abschlussprüfer ausführlich über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte der Abschlussprüfer und des Gesprächs mit ihnen sowie seiner eigenen Feststellungen die Unterlagen für unsere eigene Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Lageberichts sowie des Abhängigkeitsberichts vorbereitet und darüber in unserer Sitzung am 26. Februar 2010 berichtet. Ferner hat er uns empfohlen, den Jahresabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts der Abschlussprüfer sowie in Gespräch und Diskussion mit diesen haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass die im Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen. Wir stimmten deshalb in unserer Sitzung am 26. Februar 2010 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Unsere Prüfung des Abhängigkeitsberichts hat ergeben, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwände zu erheben sind. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Zum Ablauf der 49. Ordentlichen Hauptversammlung am 23. April 2009 hat Herr Walter Hirche sein Amt im Aufsichtsrat der Volkswagen AG niedergelegt. Die Hauptversammlung wählte deshalb Herrn Dr. Philipp Rösler für eine volle Amtszeit zu dessen Nachfolger.

Die Herren Dr. Hans Michel Piëch, selbstständiger Rechtsanwalt, und Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, wurden mit Wirkung zum 7. August 2009 gerichtlich zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Im Rahmen der Außerordentlichen Hauptversammlung wurden sie am 3. Dezember 2009 zu Mitgliedern des Aufsichtsrats gewählt. Sie traten die Nachfolge der Herren Dr. Wendelin Wiedeking und Holger Härter an, die ihre Aufsichtsratsmandate zum 23. Juli 2009 niedergelegt hatten.

Am 4. November 2009 wurde Herr Jörg Bode, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Er trat die Nachfolge von Herrn Dr. Philipp Rösler an, der sein Amt am 28. Oktober 2009 niedergelegt hatte.

In der Aufsichtsratssitzung am 20. November 2009 beschlossen wir, die Herren Christian Klingler und Rupert Stadler mit Wirkung zum 1. Januar 2010 in den Konzernvorstand zu berufen. Herr Klingler wird im Vorstand den Geschäftsbereich Vertrieb verantworten, Herr Stadler wurde in seiner Funktion als Vorstandsvorsitzender der AUDI AG zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG ernannt.

Herr Senator Horst Münzner, von 1965 bis 1989 Mitglied des Vorstands und zeitweise stellvertretender Vorsitzender des Vorstands, ist am 28. April 2009 im Alter von 84 Jahren verstorben. Herr Münzner war bis zu seiner Pensionierung für das Ressort Einkauf und Logistik im Vorstand verantwortlich. Mit seinem Engagement und seiner fachlichen Kompetenz gestaltete er das Unternehmen maßgeblich mit. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Wir danken dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management sowie allen Mitarbeitern der Volkswagen AG und den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen für die im Jahr 2009 geleistete Arbeit. Sie alle haben mit hohem Einsatz in diesem schwierigen Umfeld zur positiven Entwicklung des Volkswagen Konzerns beigetragen.

Wolfsburg, den 26. Februar 2010

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Piëch', written in a cursive style.

Dr. Ferdinand K. Piëch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

„Unser langfristiges Ziel gibt die Strategie 2018 vor:
Wir wollen den Volkswagen Konzern zum führenden
Autobauer der Welt machen – ökonomisch und
ökologisch.“

PROF. DR. MARTIN WINTERKORN



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Jahr 2009 war ein außerordentliches Geschäftsjahr für Volkswagen. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat die Automobilbranche vor eine Bewährungsprobe gestellt. In diesem Umfeld hat der Volkswagen Konzern nicht nur Kurs gehalten und die Krise deutlich besser gemeistert als viele Wettbewerber. Wir konnten auch wichtige strategische Meilensteine setzen. So haben wir den integrierten Konzern mit Porsche auf einen guten Weg gebracht. Durch die Partnerschaft mit Suzuki erschließen wir vielversprechende Wachstumsperspektiven vor allem im Kleinwagensegment und in Asien.

Wie stark und belastbar unser Geschäftsmodell ist, unterstreichen die Kennzahlen: Gegen den Trend hat der Volkswagen Konzern mit 6,3 Millionen Fahrzeugen und einem Plus von 1,3 Prozent ein neues Auslieferungshoch erzielt. Unseren Pkw-Weltmarktanteil konnten wir auf 11,3 Prozent ausbauen. Und trotz Branchenkrise haben wir ein deutlich positives Operatives Ergebnis von 1,9 Milliarden € erwirtschaftet. Vor diesem Hintergrund schlagen wir eine Dividende von 1,60 € für die Stammaktien und 1,66 € für die Vorzugsaktie vor.

Unser Erfolg basiert nicht zuletzt auf einer stabilen, langfristig orientierten Aktionärsstruktur. Wir freuen uns, dass die Qatar Holding inzwischen der dritte Großaktionär bei Volkswagen ist. Vor dem Hintergrund der veränderten Aktionärsstruktur wurde die Volkswagen Stammaktie im Dezember 2009 durch die Vorzugsaktie im DAX ersetzt. Im ersten Halbjahr 2010 planen wir im Rahmen einer Kapitalerhöhung die Ausgabe neuer Vorzugsaktien. Mit diesem Schritt verschaffen wir uns die notwendige finanzielle Flexibilität für die Weiterentwicklung des integrierten Automobilkonzerns. Zudem sichern wir – auch nach Abschluss aller Transaktionsschritte zur Verschmelzung mit Porsche – eine angemessene Liquidität, eine gesunde Finanzierungsstruktur und unser im Branchenvergleich sehr gutes Rating.

Der Volkswagen Konzern ist ein starkes und zukunftsfähiges Automobilunternehmen. Finanzielle Solidität, die wachsende Präsenz auf allen wichtigen Weltmärkten, die Mehrmarkenstrategie sowie eine der jüngsten, umweltfreundlichsten und breitesten Fahrzeugpaletten der Branche: Diese ureigenen Stärken unseres Konzerns sind und bleiben das Fundament für profitables Wachstum. Dazu gehört auch, dass wir auf eine hoch qualifizierte und motivierte Mannschaft bauen können. Meine Vorstandskollegen und ich danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute und engagierte Arbeit.

Das Automobilgeschäft bietet mittelfristig hervorragende Perspektiven. 2010 wird allerdings ein weiteres schwieriges Jahr für unsere Branche. Der Volkswagen Konzern hat sich hier eine hervorragende Position erarbeitet – und darauf werden wir aufbauen. So bringen wir im laufenden Jahr wieder über 60 Neuheiten auf den Markt. Mit dieser hohen Schlagzahl an faszinierenden und effizienten Fahrzeugen will der Konzern seine Stellung auf den Weltmärkten konsequent ausbauen. Dabei bleibt es unser Ziel, weiterhin besser als der Wettbewerb abzuschneiden.

Gleichzeitig investieren wir gezielt in unsere Zukunft: in attraktive Modelle, neue Werke in den Wachstumsregionen und in innovative, umweltfreundliche Technologien. Von hocheffizienten Verbrennungsmotoren bis zu alternativen Antrieben wie dem Hybrid und der Elektrotraktion – in all diesen Feldern muss unser Unternehmen führend sein.

Unser langfristiges Ziel gibt die Strategie 2018 vor: Wir wollen den Volkswagen Konzern bis 2018 zum führenden Autobauer der Welt machen – ökonomisch und ökologisch. Sie als unsere Aktionärinnen und Aktionäre bitten wir, uns auf diesem Weg weiterhin zu begleiten. Ich bin mir sicher: Die Volkswagen Aktiengesellschaft bleibt ein Unternehmen an dem es lohnt, sich zu beteiligen. Jetzt mehr denn je.

Ihr



Prof. Dr. Martin Winterkorn



Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

(von links nach rechts)

PROF. DR. RER. POL. JOCHEM HEIZMANN
Produktion

CHRISTIAN KLINGLER
Vertrieb und Marketing

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

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



RUPERT STADLER
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

PROF. DR. RER. NAT. MARTIN WINTERKORN
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Aktiengesellschaft
Forschung und Entwicklung

HANS DIETER PÖTSCH
Finanzen und Controlling

KURZBIOGRAFIEN
www.volkswagenag.com > Der Konzern > Organe > Vorstand

Driving ideas.

Für den Volkswagen Konzern ist eine Innovation erst dann wirklich gut, wenn sie technischen Fortschritt bringt, dem Wohl des Menschen dient und im Einklang mit der Umwelt realisiert werden kann. **TECHNIK, MENSCH und UMWELT** bestimmen das Denken und Handeln in Europas größtem Automobilunternehmen.

DRIVING IDEAS.

16 Die Renaissance des Puren

MENSCH

22 Die Geburtshelfer

28 Die nächste Generation

32 „auto emoción“, die ansteckt

36 Der heimliche Champion

UMWELT

40 Zündschlüssel zur Zukunft

46 Luxus braucht Verantwortung

50 Kein Gramm zuviel

54 Grün least sich gut

TECHNIK

58 Von der Piste in die Serie

66 Die Reifepfprüfung

72 Einer für jede Lebenslage

76 Der ideale Beifahrer

Perspektiven

80 Gemeinsam nach vorn

Die Renaissance des Puren

Der Volkswagen Konzern steht für zukunftsweisendes Design. In der Wolfsburger Konzernzentrale stimmen Vorstandsvorsitzender Prof. Dr. Martin Winterkorn und Konzerndesignleiter Walter de Silva jedes Detail ab. Beide sind Perfektionisten – und verstehen sich manchmal auch ohne Worte.





„Unser Design signalisiert Zeitlosigkeit und hohe Wertigkeit – es ist auf den ersten Blick erkennbar und verstehbar.“

Es sieht fast so aus, als ströme eine riesige Servierbrigade in einen Bankettsaal. Rolltische werden hereingeschoben, auf denen technische Delikatessen drapiert sind: verschiedene Instrumente, Bedienungseinheiten und andere Teile aus dem Innenleben eines Automobils. Danach folgt eine Auswahl von Fahrzeugen, die sich im Saal verteilen. Der auf einer Seite verspiegelte Raum wird nicht umsonst „Walhalla“ genannt und ist das Herzstück des Volkswagen Design Centers in Wolfsburg.

Für Martin Winterkorn und Walter de Silva gehört der Aufenthalt in der Walhalla zum Alltag. „Ein neues Automobil ist ja nicht von Anfang an so, wie es am Ende sein soll“, sagt Winterkorn, „im Design-Prozess müssen wir uns immer wieder selbst überprüfen.“ Viele Stunden im Monat diskutiert er mit de Silvas Team über Architektur und Gestaltung neuer Modelle, beugt sich über Sicken und Kanten im Blech, fühlt die Oberflächen, lotet die fertigungstechnischen und ökonomischen Grenzen des Machbaren aus. Mitunter greift der Vorstandsvorsitzende zum Maßband, um Proportionen besser beurteilen zu können: „Wer so viele Autos wie ich gesehen hat, merkt sofort, wenn irgendetwas nicht stimmt.“ „Man sollte Dr. Winterkorn nichts verschweigen“, erzählt de Silva, „er will alles wissen, wirklich alles – auch das, was man lieber für sich behalten möchte.“

KREATIVITÄT BRAUCHT DISZIPLIN

Schließlich gehen die beiden Männer zu einem silbernen Audi A5 Sportback und einem roten Volkswagen Polo. Winterkorn beklopft jeweils den vorderen Radausschnitt, schaut ins Radhaus, tritt einen Schritt zurück und schaut mit etwas Abstand wieder ganz genau hin. Dann sieht er de Silva einen Moment schweigend an, und der nickt verstehend. Die beiden diskutieren offenbar über ein Detail, ohne dabei auch nur ein Wort zu wechseln.

Die zwei Männer ergänzen einander. Winterkorn, von Haus aus Materialforscher und Qualitätsexperte, ist es gewohnt, an Aufgaben systematisch, strukturiert und analytisch heranzugehen. Und er gibt sich nie zufrieden: „Irgendetwas lässt sich immer noch weiter verbessern.“ De Silva ist aus dem gleichen Holz geschnitzt: „Kreativität wird immer mit völliger Freiheit gleichgesetzt“, erklärt er, „das ist ein großer Irrtum. Die Grundvoraussetzung für Kreativität ist vielmehr Disziplin.“

Als er zu Volkswagen kam, betrieb er erst einmal Grundlagenforschung: „Wir haben das Design-Erbgut von Volkswagen und seinen Marken sorgfältig analysiert.“ Das Ergebnis ist ein ebenso faszinierender wie umfangreicher Katalog mit charakteristischen Erkennungsmerkmalen. „Jede einzelne Marke hat ihre eigene historisch gewachsene DNA und typische Design-Kriterien“, erläutert der Chefdesigner. Bei Volkswagen sei dies beispielsweise die schlichte horizontale Gliederung



„Das Pure, das Einfache,
das Klare erlebt eine
ästhetische Renaissance.“

WALTER DE SILVA, LEITER KONZERNDISIGN VOLKSWAGEN

der Frontpartie, bei Audi die aufrechte, historisch gewachsene Kühlermaske. „Der rote Faden, der alles miteinander verbindet, ist Einfachheit und Eleganz.“ Die Eleganz hat der aus Norditalien stammende de Silva im Blut. Die Einfachheit, auf die er bei Volkswagen traf, war ihm ein Segen.

Der Begriff „Einfachheit“ ist in Italien durch und durch positiv besetzt: „Wenn ein Mann ‚semplice‘ ist, dann ist er ein Ehrenmann“, veranschaulicht das de Silva, „ehrllich, verlässlich, geradlinig.“ Eigenschaften, die seiner Ansicht nach auch den VW Käfer auszeichneten. Dessen unverwechselbar klare und gleichermaßen schöne Linienführung machten ihn zur Stilikone. „Gutes Design ist keine Frage des Preises“, resümiert der oberste Volkswagen Designer, „das wird auch der neue Volkswagen UP! aus unserer New Small Family unter Beweis stellen.“

DESIGN ALS WELTSPRACHE

Winterkorn und de Silva haben im Audi A5 Sportback Platz genommen und inspizieren den Innenraum. Über den herausragenden Stellenwert des Designs im Konzern müssen sich die beiden nicht lange unterhalten: „Das Design ist die Sprache, in der wir mit unseren Kunden zuallererst kommunizieren.“ Und diese Sprache müsse überall in der Welt verstanden werden: „Unser Design signalisiert Zeitlosigkeit und außerordentlich hohe Wertigkeit – es ist auf den ersten Blick erkennbar und braucht keine langen Erklärungen.“ Das schließe maßgeschneiderte Lösungen für die Kunden auf den verschiedenen internationalen



Märkten nicht aus: „In Russland, Indien und weiteren wichtigen Schwellenmärkten wünschen sich die Kunden beispielsweise einen Polo mit Stufenheck“, erläutert Winterkorn, „dem werden wir natürlich nachkommen.“ Im US-Staat Tennessee, in Chattanooga, entsteht zurzeit ein neues Volkswagenwerk; dort wird unter anderem ein auf amerikanische Wünsche zugeschnittener „New Midsize Sedan“ vom Band rollen. Zu den Besonderheiten dieses Marktes gehört der große Lokalpatriotismus amerikanischer Käufer: „Viele entscheiden sich bevorzugt für Autos, die auch im Land gebaut werden.“ Eines aber, weiß Walter de Silva, haben alle Kunden weltweit gemeinsam: Ohne Emotionen geht gar nichts. „Der Besitzer will sein Auto lieben, es muss nicht zuletzt seine Gefühle ansprechen.“

Der Veränderungsdruck in der Automobilindustrie ist groß und wirkt sich auch auf das Design aus: Neue gesetzliche Vorschriften, sich wandelnde gesellschaftliche Einstellungen und neue Technologien wollen berücksichtigt werden. „Mit weniger Ressourceneinsatz mehr bieten“, beschreibt Winterkorn den Trend zum „Downsizing“. Innovative Komponenten mit weniger Gewicht und geringerer Größe kommen der Umwelt und den Kunden zugute. Sie senken den Verbrauch und die Emissionen, steigern aber gleichzeitig Komfort, Sicherheit und Fahrleistung. „Traditionell wurde Luxus und Prestige immer mit

„Die Menschen suchen nach verlässlichen Werten und Verantwortung.“

WALTER DE SILVA, LEITER KONZERNDISIGN VOLKSWAGEN

Größe gleichgesetzt“, erklärt de Silva, „das wird sich teilweise ändern.“ In Zukunft könnten verstärkt kleine, kompakte Fahrzeuge ins Luxussegment vorstoßen.

KEINE REVOLUTION DURCH ALTERNATIVE ANTRIEBE

Neue Herausforderungen, aber auch Chancen stellen alternative Konzepte wie der Elektroantrieb dar. Die Architektur der Fahrzeuge wird sich allerdings erst ändern, wenn die entsprechenden Komponenten wie der Antrieb, die Radaufhängung oder die Positionierung der Batterien neue Möglichkeiten bieten. So weit ist es aber noch nicht. „Ein Auto wird immer vier Räder und ein Gesicht mit zwei Augen haben, sonst wirkt es unpersönlich“, prophezeit de Silva. „In der Anfangsphase will

jeder zeigen, dass er ein völlig anderes Auto fährt“, meint er, „ich bin jedoch überzeugt, dass wir einen Roadster mit E-Antrieb haben könnten, der nicht anders aussieht als unser Showcar Bluesport. Und mit dem man den gleichen Fahrspaß haben kann wie mit einem Verbrennungsmotor.“

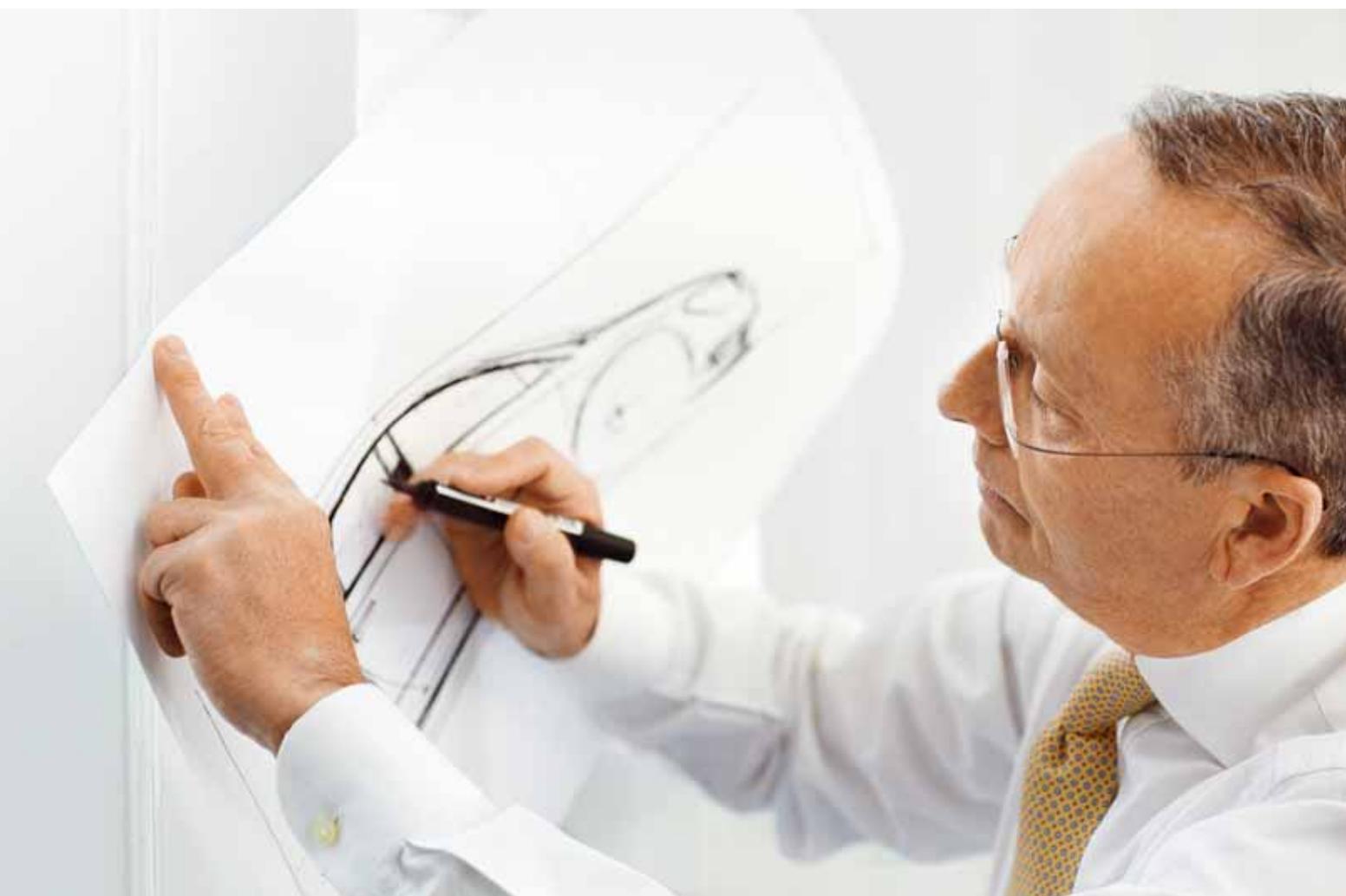
Die Zeichen der Zeit liest der oberste Volkswagen Designer so: „Wir durchleben eine Phase der Unsicherheit; die Menschen suchen nach verlässlichen Werten und Verantwortung.“ Der Design-Philosophie von Volkswagen komme diese Entwicklung mehr als entgegen. „Das Pure, Einfache, Klare erlebt eine ästhetische Renaissance.“ Für Martin Winterkorn resultiert daraus ein starker Trend zur nachhaltigen Mobilität: „Wirklich gut ist eine Innovation nur dann, wenn sie einen echten Mehrwert für die Kunden bringt und im Einklang mit der Umwelt steht.“ Die Volkswagen Modelle der Zukunft würden viele neue Ideen transportieren, aber weiterhin sofort als Volkswagen erkennbar sein. Walter de Silva stimmt ihm zu: „Das Geheimnis liegt darin, sich treu zu bleiben.“

„Wirklich gut ist eine
Innovation nur dann,
wenn sie echten Mehrwert
für die Kunden bringt
und im Einklang mit
der Umwelt steht.“

PROF. DR. MARTIN WINTERKORN,
VORSTANDSVORSITZENDER VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT



WEITERE INFORMATIONEN
www.driving-ideas.de





Die Geburtshelfer

Indien gilt als einer der großen Wachstumsmärkte der Zukunft. Bis 2014 soll der Pkw-Absatz dort von derzeit 1,2 Millionen auf über zwei Millionen Fahrzeuge ansteigen. Der Volkswagen Konzern zeigt hier Flagge und hat im Frühjahr 2009 in Chakan bei Pune ein neues, hochmodernes Automobilwerk eröffnet. Die Abteilung Planung Fabrikstruktur schaffte mit dem Bau eine planerische und logistische Meisterleistung.





USA
Chattanooga



Samstag ist Fußballtag. In der „Rakshak Society“, einem Wohngebiet am Rande der indischen Millionenstadt Pune, versammelt sich eine wild gemischte deutsch-indische Truppe auf dem Bolzplatz. Die einen spielen im weißen Trikot mit Volkswagen Logo, die anderen im glänzenden Grün des VfL Wolfsburg. Mittendrin kickt Dr. Olaf Dettmann, gelernter Bauzeichner und promovierter Ingenieur. Er ist Mitarbeiter der Abteilung Planung Fabrikstruktur. Die Trikots für die Kinder haben er und seine Kollegen mitgebracht. Zusammen treten sie als die „Rakshak Society Kickers“ gegen den Ball. In Sportschuhen laufen dabei nur die Söhne der aufstrebenden indischen Mittelklasse auf, die Kinder der einfachen Hausangestellten nicht. Sie spielen barfuß. Das tut der Begeisterung und dem Mannschaftsgeist aber keinen Abbruch. Gemeinsam wird gejubelt und geflucht. „Man kann hier prima indische Schimpfwörter lernen“, freut sich Dettmann.

PRODUKTION UNTER DEN AUGEN VON SHIVA

Von Mannschaftsgeist versteht der Baufachmann etwas – nicht nur auf dem Bolzplatz. Der Aufbau einer kompletten Automobilfabrik in einem neuen Land erfordert Teamfähigkeit und die Bereitschaft, sich mit kulturellen Unterschieden auseinanderzusetzen. Als Olaf Dettmann zum ersten Mal am neuen Standort in Chakan – etwa 25 Kilometer von der Millionenstadt Pune entfernt – eintraf, flimmerte eine gigantische Sand- und Schotterfläche vor ihm in der Hitze. Am Rande stand ein einsamer Container und sonst nichts. Auf einem angrenzenden Hügel thronte ein Shiva-Tempel. Heute produzieren hier bereits über 2.000 Mitarbeiter in der wohl modernsten Autofabrik Indiens den Volkswagen Polo und den Škoda Fabia nach den konzernweiten Volkswagen Qualitätsstandards. Bis zu 110.000 Fahrzeuge jährlich können hier vom Band laufen. Und der göttliche Shiva schaut von oben wohlgefällig zu.

Dr. Jan Spies, Leiter der Abteilung Planung Fabrikstruktur mit Sitz in Wolfsburg, managt etwa 70 Mitarbeiter, die es gewohnt sind, in alle Welt auszuschwärmen. Fast gleichzeitig mit dem Standort Pune entstand die neue Produktionsstätte im russischen Kaluga; ein weiteres Volkswagen Werk wird gegenwärtig in Chattanooga im US-Staat Tennessee errichtet. Um diese Herausforderungen fern des deutschen Stammsitzes zu meistern, verfügen die Wolfsburger über ein gut gepflegtes Netzwerk mit bewährten Experten, die je nach Bedarf hinzugezogen werden – unter anderem für den Aufbau von Fabriken auch in Gegenden mit besonderen klimatischen Bedingungen. Gefragte Fachleute sind beispielsweise Elektroingenieure, die auf die Besonderheiten in der Automobilfertigung spezialisiert sind. Lüftung und Klimatechnik müssen ebenso stimmen wie die Versorgung mit Druckluft, mit heißem oder kaltem Wasser. Architekten, Bauingenieure, Maschinenbauer und Betriebswirte arbeiten in Wolfsburg und vor Ort Hand in Hand.

ERFOLGREICHE TEAMARBEIT

Ingenieur Dr. Olaf Dettmann hat die Errichtung des neuen Werks im indischen Pune von Beginn an begleitet.

● **RUSSLAND**
Kaluga

WOLFSBURG



„Unsere Detailkenntnis erspart uns unliebsame Überraschungen und sichert unseren internationalen Qualitätsstandard.“

DR. JAN SPIES, LEITER PLANUNG FABRIKSTRUKTUR VOLKSWAGEN

„Wir erfüllen die wichtige Funktion einer Schaltstelle zwischen allen Beteiligten schon seit Jahrzehnten. Unsere Aufgaben sind genau wie Volkswagen immer internationaler geworden“, sagt Spies. „Heute profitieren wir von dem Know-how, das wir in den vielen Projekten gesammelt haben.“ Während einige Wettbewerber ihre Produktionsanlagen schlüsselfertig kaufen, sind Planung und Bau wichtige Kompetenzen des Volkswagen Konzerns: „Unsere Detailkenntnis erspart uns unliebsame Überraschungen und sichert unseren internationalen Qualitätsstandard“, so Spies. Und er fügt hinzu: „Deshalb sind wir bei neuen Werken schon von Anfang an vor Ort und schauen uns den möglichen Standort an.“

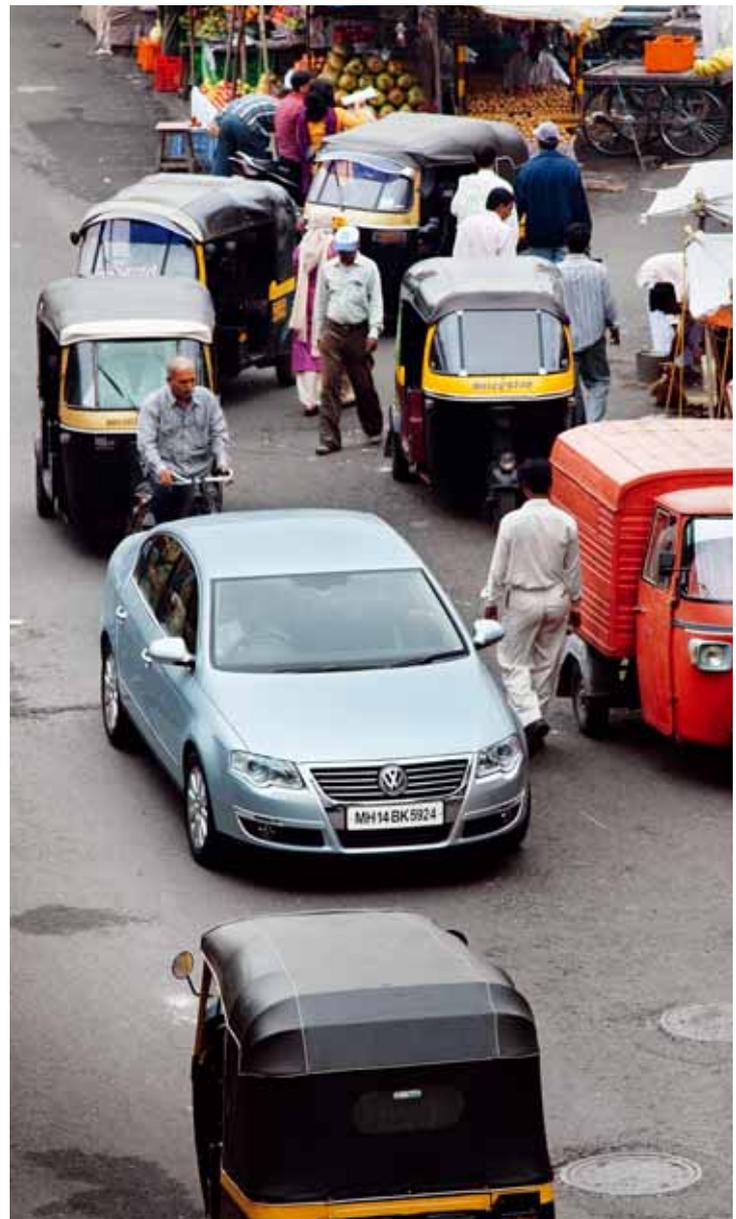
IM ZENTRUM DER INDISCHEN FAHRZEUGINDUSTRIE

Für Pune sprach zunächst der politische Wille der Regierung des Bundesstaates Maharashtra, die industrielle Struktur der Region um den Global Player Volkswagen zu erweitern. Ein entsprechendes Grundstücksangebot folgte bald. „Die Region Pune ist traditionell eines der Zentren der indischen Automobilindustrie und verfügt bereits über eine Infrastruktur potenzieller Zulieferer“, erklärt Dettmann. Hinzu komme ein für südasiatische Verhältnisse günstiges Klima.

Nicht zu vergessen: Pune gilt mit einer riesigen Universität und Hunderten von Colleges als das „Oxford Asiens“. Hier wird die künftige technische Intelligenz des Landes ausgebildet. Und die ist Deutschland gegenüber sehr aufgeschlossen. Neeti Badwe, Germanistikprofessorin an der University of Pune, erklärt nicht ohne Stolz: „Bei uns wird seit über 100 Jahren Deutsch gelehrt.“ Frau Badwe berichtet amüsiert von kulturellen Fallstricken. „Wir haben beispielsweise kein Wort für ‚Freizeitgestaltung‘“, erzählt sie, „weil freie Zeit für die meisten

AUTOMARKT DER ZUKUNFT

Noch dominieren Auto-Rikschas das Straßenbild Indiens, doch moderne Fahrzeuge wie der Passat sind auf dem Vormarsch.





WELTWEIT IM EINSATZ

Die Wolfsburger Experten der Abteilung Planung Fabrikstruktur koordinieren den Bau neuer Fertigungsanlagen rund um den Globus.

Inder eher die Ausnahme ist.“ Auf solche Feinheiten muss man achten, wenn man Indien verstehen will – ein Land mit über einer Milliarde Einwohnern, zwei Dutzend Amtssprachen und einer kulturellen Vielfalt, die der Europas in nichts nachsteht.

Davon können auch Dettmann und seine Kollegen ein Lied singen. Selbst die Inder untereinander verstehen sich manchmal aufgrund der Sprachvielfalt im Land nicht. Und zwischen Deutschen und Indern gibt es noch mehr Raum für Missverständnisse. Ein Beispiel sind die unterschiedlichen Vorstellungen von Zeitplanung. „Ich frage nie: Wann seid ihr fertig?“, erzählt Dettmann, „sondern nur: Wann fangt ihr an?“ Daraus könne er dann erahnen, wann mit der Fertigstellung eines Bauabschnitts gerechnet werden könne. Nicht auf den Tag genau, aber auf die Woche. „Jetzt mach das mal jemandem in Wolfsburg klar, der die Produktionsmaschinen losschicken will und ein Dach auf der Halle verlangt“, rauft sich Dettmann die Haare, „der fragt mich nicht nach der Woche, sondern höchstens nach der Uhrzeit.“

Allerdings ist die Qualität, die die indischen Arbeiter trotz ungewohnter Arbeitstechniken abliefern, für die Deutschen beeindruckend. „Es gibt hier noch keine Stahlbetonmatten“, erzählt Dettmann, „beim Bauen wird stattdessen jede Betonlage von Hand verbunden. Beim Putz wird die von den Frauen angerührte Mörtelmasse mit wokähnlichen Stahlbehältern über Gerüste bis zu sieben Meter nach oben getragen und dann von

den Männern der Familie verarbeitet. In Indien bestreiten viele Familien so ihren Lebensunterhalt. „Für Europäer mag das befremdlich sein, für viele Inder ist es eine Frage des Überlebens“, erklärt Dettmann.

HÖCHSTE ANSPRÜCHE AN QUALITÄT UND SICHERHEIT

Die Ausschreibungen und Standards des Volkswagen Konzerns beinhalten sehr klare soziale und sicherheitstechnische Regeln für die Arbeit auf den Baustellen. So ist es beispielsweise strikt verboten, schwangere Frauen einzustellen. Auf Gegenliebe bei den Betroffenen stößt dies aber nicht unbedingt: „Warum nehmt ihr uns die Möglichkeit, Geld zu verdienen?“, wurde Dettmann gefragt. Es ist nicht immer einfach, als Puffer zwischen den verschiedenen Ansprüchen und Wertvorstellungen vollkommen unterschiedlicher Gesellschaften zu fungieren. Und doch gelingt es in Indien ganz gut: „Wir haben dafür gesorgt, dass die Kinder auf unserem Gelände einen Spielplatz, eine Schule, etwas Ordentliches zu essen und saubere Getränke zur Verfügung haben“, so Dettmann. Alle Beteiligten seien gerade wegen der erschwerten Bedingungen stolz auf ihr neues Werk, resümiert er: „Es war vielleicht nicht immer alles pünktlich, aber wir haben es gemeinsam geschafft, dass hier jetzt Autos nach dem hohen Qualitätsanspruch von Volkswagen gebaut werden können.“



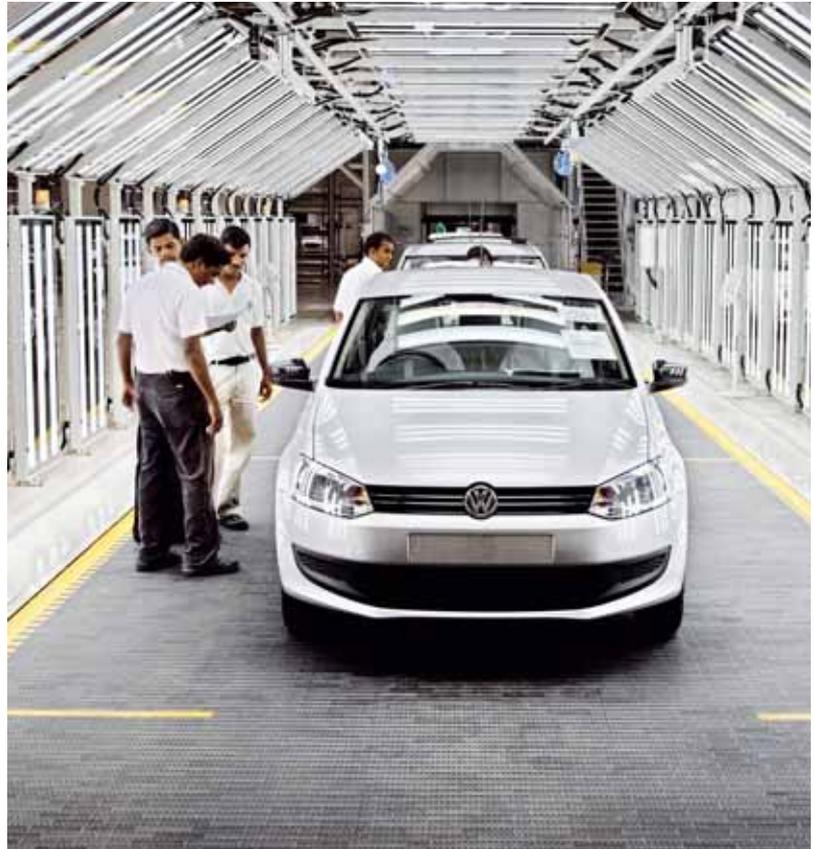
WEITERE INFORMATIONEN

www.volkswagenag.com > Der Konzern > Produktionsstandorte



MADE IN INDIA

2.500 Mitarbeiter werden Ende 2010 in Pune arbeiten. Im Zweischichtbetrieb können 110.000 Fahrzeuge pro Jahr gefertigt werden.



MODERNSTE PRODUKTIONSTECHNIK

Das neue Werk in Pune ist die einzige Produktionsanlage eines deutschen Autoherstellers in Indien, die eine gesamte Fertigung – vom Presswerk über Karosseriebau und Lackiererei bis hin zur Montage – umfasst.

„Wir verstehen die Zukunftsmärkte“

KURZINTERVIEW MIT PROF. DR. JOCHEM HEIZMANN, PRODUKTIONSVORSTAND DER VOLKSWAGEN AG, ÜBER FLEXIBLE PRODUKTIONSNETZE UND WELTWEITE QUALITÄTSSTANDARDS

Der Volkswagen Konzern produziert auf fast allen Kontinenten Fahrzeuge. Wie groß ist das Produktionsnetz genau?

Wir verfügen über 60 Produktionsstandorte in Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien. An 41 dieser Standorte werden Fahrzeuge gefertigt. Die anderen Werke produzieren Getriebe, Motoren und Komponenten.

Wie wirken die Fertigungsstätten vom Grundsatz her zusammen?

Unser Ziel ist, einen Fertigungsverbund aufzubauen, der gegen externe Einflussfaktoren, etwa Währungsrisiken, immun ist und überwiegend den regionalen Marktbedarf deckt. Eine marktgerechte Produktion erzielen wir unter anderem mit dem Drehscheibenkonzept, das eine flexibel auf den Bedarf angepasste Belegung unserer Werke ermöglicht.



Weltweit erfüllen alle Fahrzeuge die gleichen Qualitätsstandards. Wie stellen Sie das sicher?

Wir haben einen konzernweit einheitlichen Qualitätsmaßstab für die Auditierung und Absicherung entwickelt. Er ist auch Gegenstand der Schulungen unserer internationalen Mitarbeiter in der Produktion und Qualitätssicherung.

Wie unterscheidet sich ein indischer Polo von seinem europäischen Pendant? Man sagt, die Hupe sei beispielsweise auf eine besondere Beanspruchung ausgelegt...

Natürlich gehen wir auch in Indien auf die marktspezifischen Wünsche unserer Kunden ein. Die Fanfare des Polo, der in Pune gebaut wird, ist in der Tat mit einer dreimal höheren Lebensdauer ausgestattet. Wer schon mal in Indien war, weiß warum: Dort wird mindestens so oft gekuppelt wie gekuppelt.

Die nächste Generation

Nur eine Autostunde von Prag entfernt, im Städtchen Mladá Boleslav, befindet sich die Škoda Auto University: Direkt am Stammsitz der tschechischen Traditionsmarke gelegen, ist sie die einzige Hochschule eines Autobauers in Europa. In maßgeschneiderten Studiengängen erwerben die Studenten Abschlüsse, mit denen sie zur automobilen Führungsmannschaft von morgen gehören.



ZENTRALE LAGE

Die Škoda Auto University befindet sich im ältesten Stadtteil von Mladá Boleslav, gegenüber einem ehemaligen Kloster.



„Die beruflichen Perspektiven bei Škoda und im ganzen Volkswagen Konzern sind für mich eine riesige Motivation.“

JAN BEZDĚKA, STUDENT AN DER ŠKODA AUTO UNIVERSITY

Eine Immatrikulationsfeier, wie man sie eigentlich nur in Oxford oder Cambridge vermutet: In Kostüm und Anzug sitzen vier Dutzend Studenten im Kirchenschiff des ehemaligen Klosters von Mladá Boleslav. Die Organistin spielt, während Professoren in Talaren feierlich in den Saal einziehen. Schwere goldene Ketten hängen um ihre Hälse, und einer trägt eine Art Zepter, auf dessen Spitze das Škoda-Logo glänzt. Gleich werden die zukünftigen Studenten einzeln nach vorne treten. Dann ein Handschlag, eine Urkunde und eine Unterschrift: Jetzt sind sie ganz offiziell Studierende an der Škoda Auto University.

ÜBER 100 JAHRE AUTOMOBILGESCHICHTE

Eine Stunde nach der Zeremonie sitzt Rektor Vladimír Hamáček wieder in seinem Büro im neuen, hochmodernen Universitätsgebäude gleich neben der umgebauten Klosteranlage, die ebenfalls zum Uni-Komplex gehört. Statt der goldenen Kette hängt jetzt ein Hochschulausweis um seinen Hals. Für Hamáček gehören Tradition und Moderne zusammen. Er erzählt gern von der über 100-jährigen Automobilgeschichte in Mladá Boleslav. Und davon, dass schon sein Großvater und Vater bei Škoda arbeiteten – genau wie seine Tochter heute. Neben Hamáčeks Schreibtisch hängt eine riesige aktuelle Luftaufnahme von Mladá Boleslav, die deutlich macht, wie stark die 50.000-Einwohner-Stadt von den Fertigungsstätten, Verwaltungsgebäuden und Werkwohnungen des Autobauers geprägt ist. „Škoda hat schon seit vielen Jahrzehnten eine eigene Berufs-

schule für seine Auszubildenden. Doch Ende der Neunzigerjahre wurde klar, dass der Anteil der Hochschulabsolventen in der Belegschaft steigen muss“, sagt Hamáček. So gründete das Traditionsunternehmen im Jahr 2000 seine eigene Hochschule. Ihr Rektor wurde 2001 der seit mehr als 30 Jahren bei Škoda tätige Maschinenbauingenieur Vladimír Hamáček.

QUALITÄT DURCH INDIVIDUELLE BETREUUNG

Aber die Škoda Auto-Uni war von Anfang an mehr als eine weitere Hochschule mit dem Vorteil der räumlichen Nähe zum Škoda Werk. Auch inhaltlich ist das Betriebswirtschaftsstudium maßgeschneidert für spätere Karrieren in der Automobilindustrie. „BWL kann man an vielen Fakultäten studieren. Aber nirgendwo gehen Theorie und Praxis so überzeugend Hand in Hand wie hier“, betont Hamáček. So gehören Englisch und Deutsch zu den Pflichtfächern. Außerdem ist die Auto-Uni die einzige Fachhochschule im Land, bei der ein Praxissemester fester Bestandteil des Bachelor-Studiengangs ist. „Unsere Besten haben die Chance, ihr Praktikum bei Škoda oder Bentley in Großbritannien zu machen, bei Volkswagen in Wolfsburg oder China“, sagt Hamáček. Gleichzeitig erlaubt die überschaubare Größe eine Flexibilität und individuelle Betreuung, die an einer Massenuniversität unmöglich ist. „In den kleinen Gruppen können wir uns hier wirklich um jeden einzelnen Studenten kümmern“, berichtet Pavel Strach, Professor für International Management und Marketing, der auch Vorlesungen in New York und Neuseeland hält.

Entsprechend vielfältig und ehrgeizig sind die Karrierepläne der Studenten. Da sind zum Beispiel Andrea Bedlivá und Jan Bezděka, beide 22 Jahre alt und im Bachelor-Studiengang. In der schicken Hochschulcafeteria sitzen sie bei einer Tasse Kaffee zusammen und blicken in die Zukunft: Andrea, deren halbe Familie bei Škoda beschäftigt ist, hat sich als Ziel gesetzt, später dort in der Presseabteilung zu arbeiten. Jan, der fließend Deutsch spricht, würde am liebsten Testfahrer werden. „Die beruflichen Perspektiven bei Škoda und im ganzen Volkswagen Konzern sind für mich eine riesige Motivation“, sagt Jan. Das gilt auch für Jana Lávic und Martin Soukup: An diesem

Nachmittag besuchen sie eine Vorlesung in Werkstoffkunde in einem Prüflabor des Škoda Werks. Zwischen aufgesägten Zylinderköpfen und Motorblöcken fachsimpeln Jana und Martin, für die der Werksbesuch Alltag ist: Beide machen ihren Master im Abendstudium neben ihrer Arbeit bei Škoda und werden dabei von ihrem Arbeitgeber finanziell unterstützt. Die 32-jährige Jana begann ihre Karriere vor zwölf Jahren im Bereich Beschaffung. Heute ist sie Assistentin des Abteilungsleiters und überzeugt vom Uni-Konzept: „Das, was ich hier lerne, kann ich oft schon Tage später am Arbeitsplatz umsetzen. Zum Beispiel, wenn es darum geht, aus Geschäftsberichten

Fachwissen auf höchstem Niveau

In Berufsausbildung und Weiterbildung ist der Volkswagen Konzern seit Jahrzehnten führend. Einrichtungen wie die Škoda Auto University oder die AutoUni in Wolfsburg, das Flaggschiff der weltweiten Weiterbildungsaktivitäten des Konzerns, stärken die fachliche Exzellenz der Mitarbeiter. Seit 2002 bietet die AutoUni gemeinsam mit den Fachbereichen der Volkswagen AG und kooperierenden Hochschulen konzernweit Qualifizierungsmaßnahmen an. Fächerübergreifende Bildungsprogramme, Wissenschaftlichkeit und internationale Ausrichtung sind ihre wesentlichen Merkmale. 2009 besuchten über 10.000 Teilnehmer Veranstaltungen der AutoUni.



**DREI FRAGEN AN PERSONALVORSTAND
PROF. DR. HORST NEUMANN ZUR NACHWUCHSSICHERUNG
IM VOLKSWAGEN KONZERN**

Welchen Beitrag zum Erfolg des Volkswagen Konzerns können Einrichtungen wie die AutoUni oder die Škoda Auto University leisten?

Ungeachtet der konzeptionellen Unterschiede zwischen diesen beiden Einrichtungen gilt: Kompetenz, Engagement und Fitness sind die wesentlichen Kennzeichen einer Spitzenmannschaft. Weiterbildung ist in diesem Zusammenhang wichtig, weil sie hilft, fachliche Exzellenz innerhalb der Berufsfamilien zu erhalten und stetig auszubauen. Institutionen wie die AutoUni oder die Škoda Auto University tragen dazu bei, neues Wissen in das Unternehmen zu holen und so sicherzustellen, dass wir bei Volkswagen

auf höchstem Niveau Anschluss an die für uns bedeutsamen Innovationen und technischen Entwicklungen haben. Wir unterhalten konzernweit über 40 Hochschulkooperationen und sind mit dem Niedersächsischen Forschungszentrum Fahrzeugtechnik in der Spitzenforschung ganz vorne mit dabei. Für die fachliche Exzellenz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind diese Kooperationen sehr wichtig.

Sind die Weiterbildungseinrichtungen des Konzerns damit auch ein Teil des Strategieziels „attraktiver Arbeitgeber“?

Ja. Denn natürlich ist es für Mitarbeiter wichtig, sich kontinuierlich weiter qualifizieren zu können. Diese Aufgabe übernimmt die AudiAkademie genauso wie die Seat Formación oder die Coaching mit ihren Niederlassungen. Die AutoUni ist das Flaggschiff all dieser Aktivitäten, hier wird für die einzelnen Berufsfamilien Fachwissen auf höchstem Niveau vermittelt. Ihre Programme verbinden neueste praxisrelevante Erkenntnisse mit theoretischem Grundlagenwissen. Alle Angebote werden übrigens in enger Abstimmung mit den Fachbereichen entwickelt. Didaktisch folgt die AutoUni dem Blended Learning-Konzept, das Präsenz- und Distanzlernen kombiniert.

Aber eine richtige Hochschule soll die AutoUni nicht sein?

Nein, sie ist und bleibt eine Einrichtung für Konzernangehörige. Ihre vier Institute für Beschaffung, Finanzen und Controlling, Marketing und Vertrieb sowie Arbeit und Personalmanagement richten sich an die Berufsfamilien im Unternehmen. Die AutoUni soll auch keine Grundlagenforschung betreiben, sondern den Wissenschaft-Praxis-Transfer sicherstellen. Das unterscheidet sie von der Škoda Auto University, die auch in der Lehre mit staatlichen Universitäten kooperiert und akademische Abschlüsse vergibt.



„Nirgendwo gehen Theorie und Praxis so überzeugend Hand in Hand wie hier.“

VLADIMÍR HAMÁČEK, REKTOR ŠKODA AUTO UNIVERSITY

potenzieller Lieferanten deren Bonität abzuleiten.“ Am anderen Ende der automobilen Wertschöpfungskette, im Vertrieb, arbeitet Martin, Bezirksleiter für den Mittleren Osten und Australien. „Durch das Studium hier lerne ich die Komplexität des internationalen Marketings noch besser verstehen. Das ist wichtig, um die Marke Škoda in neuen Märkten zu etablieren“, sagt Martin, der sich in seiner Abschlussarbeit mit den Bedürfnissen des „Automobilkonsumenten im 21. Jahrhundert“ beschäftigen will.

MASSGESCHNEIDERTE KARRIEREN

Die Immatrikulationsfeier ist kaum beendet, da findet man David Hlušíčka schon wieder an einem Bildschirm in der Uni-Bibliothek. Rastlos arbeitet der 24-Jährige an seiner Zukunft: Während seines Masterstudiums mit Schwerpunkt Finanzmanagement hat David schon Praktika bei Škoda und bei Volkswagen in Wolfsburg gemacht. Aber auch beim tschechischen Volkswagen Importeur und zuletzt in China hat der Student mitgearbeitet und so sein Netzwerk im Konzern ausgebaut. Jetzt hat er an der Auto-Hochschule zusätzlich einen Kurs in Mandarin belegt. „Andere Unis verlässt man als Theoretiker mit Titel, ich will ein Praktiker mit Titel sein“, meint David. Schwer vorstellbar, dass einer wie er nicht zu jenen 70 Prozent der Masterabsolventen gehören wird, die bei Škoda oder im Volkswagen Konzern nahtlos ihre Berufskarriere starten.



WEITERE INFORMATIONEN

www.skoda-auto.com > About Škoda > Company Perspective > Education > Škoda Auto University



TRADITION MIT ZUKUNFT

Kleine Seminargruppen, modernste Ausstattung und großer Praxisbezug: Die Škoda Auto University ermöglicht Martin Soukup, Jan Bezděka, Andrea Bedlivá und David Hlušíčka (Bild oben, v. l.) attraktive Studienbedingungen.





BÜHNE FREI FÜR NEUE STARS

Mitglieder des Club SEAT saßen bei der Präsentation der neuen spritsparenden SEAT ECOMOTIVE-Modelle im spanischen Valencia in der ersten Reihe.

„In Renngeschwindigkeit zu fahren, ist schon ein ganz besonderes Erlebnis.“

MICHAELA OBERKOXHOLT, CLUB SEAT GEWINNERIN



Michaela Oberkoxholt muss tief durchatmen, als sie nach der rasanten Fahrt aus dem Wagen steigt. „Ich liebe es, schnell unterwegs zu sein – aber in Renngeschwindigkeit über den Hockenheimring zu fahren, das ist schon ein ganz besonderes Erlebnis.“ Die zwei Runden Renn-taxi mit Profifahrer Fredy Barth waren für die kaufmännische Angestellte aus Göppingen der absolute Höhepunkt am letzten Renntag des SEAT Leon Supercopa.

Das Wochenende als VIP beim Markenpokal am Hockenheimring hatte Michaela Oberkoxholt bei einem Gewinnspiel des Club SEAT, des Online-Clubs der spanischen Automarke, gewonnen. „Ich konnte in der Boxengasse hautnah dabei sein, zusammen mit Promis wie Niki Lauda und Boris Becker“, schwärmt die 48-Jährige. Schnelle Autos mit entsprechender Optik sind ihre Passion, hier kam sie voll auf ihre Kosten.

Mit ihrer Leidenschaft für schöne, schnelle Autos ist Oberkoxholt bei der passenden Marke gelandet. „SEAT ist designorientiert, sportlich und jung“, sagt James Muir, seit September 2009 Vorstandsvorsitzender bei dem spanischen Autobauer. Das Ziel des gebürtigen Walisers ist, das Profil von SEAT zu schärfen und die Marke noch stärker ins öffentliche Bewusstsein zu



„auto emoción“, die ansteckt

Beim Fahrzeugkauf zählen nicht nur Design und Technik, sondern auch die Marke und ihr Image. Entsprechend wichtig ist heute das „Branding“ in der Automobilindustrie. SEAT positioniert sich als junge, emotionale spanische Marke – Attribute, die der Club SEAT hautnah erlebbar macht.



heben. „SEAT steht für ‚auto emoción‘ und ergänzt mit seinem unverwechselbaren Profil – speziell im Mittelklasse- und Kleinwagensegment – das Markenportfolio des Volkswagen Konzerns ideal“, so Muir.

IMAGE ENTSCHIEDET MIT BEIM FAHRZEUGKAUF

Dass Muirs Augenmerk dem Image von SEAT gilt, hat gute Gründe. „Der Fahrzeugkauf ist eine hochemotionale Sache. Die Kunden kaufen in erster Linie Marken, keine Autos“, erklärt Franz-Rudolf Esch, Direktor des Instituts für Marken- und Kommunikationsforschung an der Universität Gießen. Der eigene Wagen und die Entscheidung für eine bestimmte Marke seien für viele Fahrer ein Weg, um ihre Persönlichkeit auszudrücken. Bekanntheit und Image würden deshalb schon lange vor dem Kauf bestimmen, welche Marken für den Kunden überhaupt infrage kommen. „Wenn der Kunde zur Probefahrt im Auto sitzt, ist er schon geprägt“, erläutert Esch. Für den Aufbau einer starken Marke seien ein klar definiertes Markenversprechen und eine kontinuierliche Markenpolitik entscheidend. „Es lässt sich klar belegen, dass Veränderungen bei der Markenstärke – mit einer zeitlichen Verzögerung – die Verkäufe beeinflussen“, argumentiert Esch.



„SEAT ist designorientiert, sportlich und jung.“

JAMES MUIR, VORSTANDSVORSITZENDER SEAT



NEUHEITEN, HAUTNAH

Wo gibt es das sonst? Live die Präsentation des SEAT Exeo erleben, ausführlich Probe fahren und mit anderen Mitgliedern des Club SEAT feiern.

Ein wichtiges Mittel, um die SEAT Markenwerte zu transportieren, ist der im Jahr 2008 ins Leben gerufene Club SEAT, der heute das zentrale Kundenbindungsinstrument ist. „Der Club zählt inzwischen mehr als 230.000 Mitglieder in zwölf Ländern“, weiß Rodrigo Bruecher Bravo, bei SEAT zuständig für Customer Relationship Management und New Media. Im Unterschied zu anderen Kundenclubs ist der Club SEAT eine reine Online-Plattform. „Die Zielgruppe von SEAT ist zu 70 Prozent männlich und mit durchschnittlich 34 Jahren relativ jung. Damit ist sie für eine Ansprache per Internet prädestiniert“, erklärt Bruecher Bravo.

EMOTIONEN UND VORTEILE FÜR FANS DER MARKE

Auf der Internetseite www.club.seat.de finden die Mitglieder Nachrichten aus der SEAT Welt und können sich Bildschirm-schoner und Hintergrundbilder der Fahrzeugmodelle sowie Produktkataloge kostenlos herunterladen. Zudem erscheint regelmäßig ein Online-Magazin. Jede Seite ist mit interaktiven Multimedia-Inhalten gefüllt. Sehr beliebt bei den Nutzern sind die exklusiven Serviceangebote: „Unsere Gutscheine für eine verlängerte Reifengarantie und Rabatte für Zubehör kommen super an“, sagt Bruecher Bravo. „Das alles wird jedoch noch getoppt von unseren Gewinnspielen, bei denen Karten für SEAT Events oder für Veranstaltungen wie die UEFA-Europa-League-Spiele verlost werden. Hier gibt es jedes Mal Tausende von Teilnehmern.“

Mit dem Club verfolgt SEAT ein klares strategisches Ziel: Die Markenbekanntheit soll gesteigert, das Markenbild klar

kommuniziert und die Kundenbindung erhöht werden. Mit VIP-Tickets für Sportveranstaltungen und Events spricht der Club Autofans an, ganz gleich, ob sie schon einen SEAT fahren oder nicht. Die Veranstaltungen bieten den Teilnehmern Markenerlebnis pur. So konnte Clubmitglied Otmar Skela an der Präsentation des neuen SEAT Exeo in Valencia teilnehmen. „Die Reise war echt klasse: Die Stadt, das spanische Flair – das waren tolle Eindrücke. Der Höhepunkt war für mich aber die Show am Abend mit der Präsentation des neuen Exeo.“ Der 35-jährige System-Operator aus Herborn fährt mit einem Altea bereits seinen zweiten SEAT und informiert sich auf der Website des Clubs regelmäßig über neue Entwicklungen der Marke. In Valencia konnte er den Exeo gleich in einer mehrstündigen Probefahrt testen. „Ich war einer der Ersten, die dieses Modell fahren durften – allein dafür hat sich die Reise gelohnt.“

Am Hockenheimring war es Michaela Oberkoxholt zwar nicht vergönnt, selbst am Steuer eines SEAT Rennwagens zu sitzen, sie konnte den Tag aber trotzdem in vollen Zügen genießen. „Es war super – eine tolle Betreuung, dazu die spannenden Rennen und abends Livemusik. Auf die Website vom Club SEAT schaue ich von nun an häufiger, vielleicht gewinne ich noch einmal so eine Reise.“ Für Michaela Oberkoxholt steht jetzt fest: „SEAT – das ist meine Marke.“ Ihr nächstes Auto wird auf jeden Fall entweder ein Exeo oder ein Ibiza sein.



WEITERE INFORMATIONEN
www.club.seat.de

Das Ergebnis erfolgreicher Kundenbindung – treue Markenfans in aller Welt

KUNDENCLUBS ALS MODERNES MARKETINGINSTRUMENT

Neben dem Club SEAT gibt es im Volkswagen Konzern mit dem Volkswagen Club und dem Audi A plus Programm zwei weitere große Kundenclubs. Beide werden von der Konzerntochter Kunden Club GmbH organisiert und sind wirksame Marketinginstrumente für den Handel. Der Volkswagen Club zählt knapp 650.000 Mitglieder, Audi A plus 405.000. Neben hochwertigen Magazinen bieten die Clubs zahlreiche Veranstaltungen und exklusive Produkterlebnisse. „Die Mitgliedschaft fördert nachweisbar die Markenbindung“, sagt Oliver Winkes, Geschäftsführer der Kunden Club GmbH. „Mitglieder sind ihren Händlern gegenüber loyaler als Nichtmitglieder. Sie kommen regelmäßiger zum Service und geben für ein

neues Fahrzeug im Schnitt 3,5 Prozent mehr aus. Zudem liegt die Wiederkaufsrate um zehn Prozent höher.“ Auch jenseits der Konzern-Initiativen gibt es eine Vielzahl von Clubs. Gegründet von den Fans der jeweiligen Marken, reicht die Palette vom lokalen Volkswagen Käfer-Club „Brezelfenstervereinigung“ im rheinland-pfälzischen Niedersayn bis zum international operierenden Bentley Drivers Club: 1936 in London ins Leben gerufen, ist er einer der ältesten und traditionsreichsten Markenclubs der Welt.



SPORT, SPASS UND NETTE TYPEN

Ob im Rennwagen, beim Air Race oder bei der Kitesurf Trophy: Action ist im Club SEAT garantiert. Bei Gewinnspielen verlost der Kundenclub regelmäßig VIP-Tickets für Sportveranstaltungen und Events.





Der heimliche Champion

Die Queen, die Beckhams und James Bond – sie alle sind wie viele andere der Faszination von Bentley erlegen. Die größte Hingabe aber bringen jene mit, die diese Luxusfahrzeuge fertigen: die Mitarbeiter. Damit auch in Zukunft auf Weltklasseniveau produziert wird, investiert Bentley Motors in seine Nachwuchskräfte. Chris Coates war bis vor Kurzem einer von ihnen: jung, ehrgeizig, talentiert. So talentiert, dass er beim Finale der Berufsweltmeisterschaft „WorldSkills“ beweisen konnte, dass er zu den Besten seines Fachs gehört.



Auf die Frage, warum er zu Bentley gegangen ist, sagt Chris Coates überzeugt: „Das ist keine x-beliebige Autofirma. Die Schönheit der Fahrzeuge, die Handarbeit, der Spirit der Mannschaft – das alles hat mich von Anfang an begeistert.“ Hier in Crewe, einer 70.000-Einwohner-Stadt im Nordwesten Englands, ist die Heimat von Bentley Motors. Mehr als 3.000 Mitarbeiter sind in den Fertigungshallen tätig, die sich hinter der roten Ziegelsteinmauer des britischen Traditionsherstellers verbergen. Sie alle tragen das dunkelgrüne Poloshirt, bedruckt mit dem geflügelten „B“, dem Logo von Bentley. So auch der 21-jährige Chris, noch vor wenigen Monaten ein ganz normaler Auszubildender: rote Haare, Sommersprossen, leidenschaftlicher Freizeitspieler und Fan von Manchester United.

WISSEN, PRÄZISION UND GESCHICK ENTSCHIEDEN

Chris ist eigentlich kein Freund großer Worte, er ist eher der praktische Typ. Bei Bentley bedient er die großen, computergesteuerten CNC-Fräsmaschinen. Eine Arbeit, die technisches Know-how und Geschick erfordert. Chris macht das so gut, dass er im vergangenen Jahr den „UK Skills“-Wettbewerb in seiner Disziplin gewann und sich so für die „WorldSkills“ qualifizierte. Alle zwei Jahre treten bei diesem Wettbewerb junge Fachkräfte aus über 50 Ländern an, um ihre Fertigkeiten in den einzelnen Berufen zu messen. Im vergangenen September ging es für Chris zum Weltfinale nach Calgary: „Das war wirklich eine emotionale Achterbahnfahrt“, erzählt er. „Während der Vorbereitung habe ich manchmal an mir gezweifelt. Aber bis ins Finale zu kommen und mich in Kanada mit den Besten der Welt zu messen, das war die Anstrengungen wirklich wert.“



EIN STOLZER FINALIST

Im vergangenen Jahr vertrat Chris Coates seine Heimat und Bentley bei den „WorldSkills“ im kanadischen Calgary.

Diese Erfahrung habe Chris verändert, erzählt sein Ausbilder Andrew McLean, Fertigungsmittel- und Prototypfacharbeiter bei Bentley, der seinen Schützling nach Kanada begleitet hat. „Er ist selbstbewusster geworden, abgehoben ist er aber nicht.“ Seit knapp 30 Jahren arbeitet der 46-jährige McLean im Unternehmen. Dass Chris sich für die WorldSkills qualifizieren konnte, verdanke er vor allem der exzellenten Ausbildung bei Bentley: „Schon am ersten Tag habe ich gespürt, dass die Firma jedem Mitarbeiter hilft, das Beste aus sich rauszuholen. Wer weiterkommen will, wird unterstützt. Und hier gibt es ein echtes Interesse daran, was du tust.“ Elliot New, einer der derzeit 48 Auszubildenden bei Bentley, bestätigt das: „Den Wettbewerb haben alle Kollegen mitverfolgt und die Daumen gedrückt. Sogar der Vorstand wollte immer genau wissen, wie es läuft.“ Der 20-Jährige arbeitet wie Chris an den CNC-Maschinen und will im nächsten Jahr bei den WorldSkills antreten. Dafür trainiert er schon jetzt.

„Bis ins Finale zu kommen und mich in
Kanada mit den Besten der Welt zu messen,
das war die Anstrengungen wirklich wert.“



GESTÄRKTES SELBSTBEWUSSTSEIN

Echtes Interesse am Mitarbeiter und Unterstützung – das ist es, was für Chris die Ausbildung bei Bentley ausmacht.



PERSONALCHEFIN CHRISTINE GASKELL
Begeisterung als entscheidender Motivationsfaktor

„Ausbildung ist für uns ein strategisches Investment in die Zukunft von Bentley.“

CHRISTINE GASKELL, PERSONALVORSTAND BENTLEY

KOMPROMISSLOSES QUALITÄTSDENKEN STEHT IM FOKUS

Auch Personalvorstand Christine Gaskell ist stolz auf Chris und seine jungen Kollegen in Crewe. „Ausbildung ist für uns ein strategisches Investment in die Zukunft von Bentley“, sagt sie überzeugt. Zwischen drei und vier Jahre dauert die Qualifizierung bei dem englischen Autobauer, zu der neben den verschiedenen handwerklichen Disziplinen auch College-Besuche gehören. Kompromissloses Qualitätsdenken stehe dabei klar im Vordergrund, so Gaskell: „Es ist egal, ob man einen Golf oder einen Bentley produziert. Wichtig ist, dass immer der beste Golf und der beste Bentley vom Band rollen.“ Begeisterung fürs Automobil und gute Entwicklungschancen sind dabei für Gaskell entscheidende Motivationsfaktoren. Neben dem fachlichen Know-how legt man in Crewe zudem Wert auf die sogenannten Soft Skills und bietet neben Kommunikations-



ENGAGIERTER AUSBILDER

Andrew McLean ist seit 30 Jahren bei Bentley und kümmert sich intensiv um die jungen Kollegen.

trainings und Sprachkursen auch Freiraum für ehrenamtliches Engagement. In Stein gemeißelt ist dabei nichts: „Wir überlegen immer, was für uns und unsere Azubis das Beste ist. Das Programm, das wir heute anbieten, kann schon in zwei Jahren ganz anders aussehen.“ Momentan setzt Gaskell alles daran, dass ihre Nachwuchskräfte mehr internationale Erfahrung sammeln. Zwölf junge Leute aus Crewe arbeiten deshalb derzeit in Deutschland bei Konzerngesellschaften.

Natürlich fiebert der Bentley Nachwuchs schon jetzt den nächsten WorldSkills entgegen, die 2011 in London stattfinden. Der Autobauer wird dann nicht nur Elliot New ins Rennen schicken. Die Aussicht, für Bentley anzutreten, ist für Elliot die größte Motivation bei den anstehenden nationalen Ausscheidungen. Er sagt: „Meine Arbeit ist mir wichtiger geworden. Und ich gehe inzwischen mehr auf Leute zu, frage auch schon mal einen Ingenieur, wenn ich Hilfe brauche.“ Chris' Erfolg bei den WorldSkills gerät dabei aber nicht in Vergessenheit. Seine Ausbildung hat er inzwischen abgeschlossen, Gaskell denkt deshalb schon an den nächsten Schritt: „Seine Teilnahme in Calgary war ein Sprungbrett für Chris. Jetzt müssen wir dafür sorgen, dass er intern weiterkommt.“

Berufsausbildung im Volkswagen Konzern

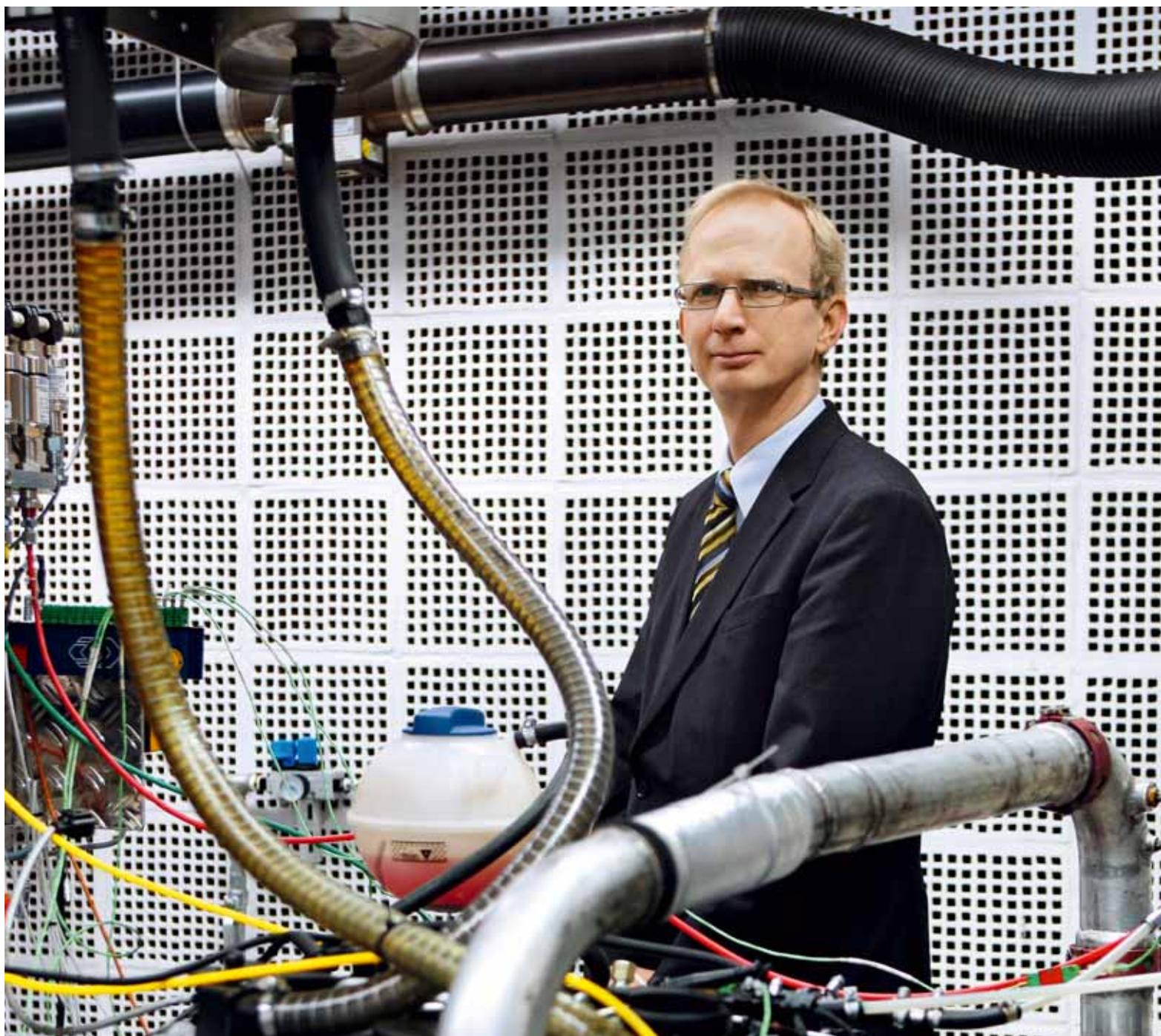
INVESTITION IN DIE ZUKUNFT

Hoch qualifizierte Fachkräfte und der besondere Qualitätsanspruch an deren Arbeit sind die Basis für den Erfolg des Volkswagen Konzerns. Deshalb hat die Berufsausbildung einen hohen Stellenwert im Unternehmen. Aktuell bildet der Volkswagen Konzern über alle Jahrgänge hinweg knapp 10.000 junge Menschen aus. Weltweit beginnen 2010 rund 3.000 Nachwuchskräfte ihre Ausbildung. Alle Azubis absolvieren eine mindestens dreijährige Berufsausbildung. Wer Studium und Lehre kombinieren möchte, dem bietet der Automobilhersteller in Deutschland elf verschiedene technische und kaufmännische Studiengänge im Praxisverbund an. Das Studium ist eine Kombination aus einem IHK-Ausbildungsberuf und einem Bachelor-Studiengang.



WEITERE INFORMATIONEN

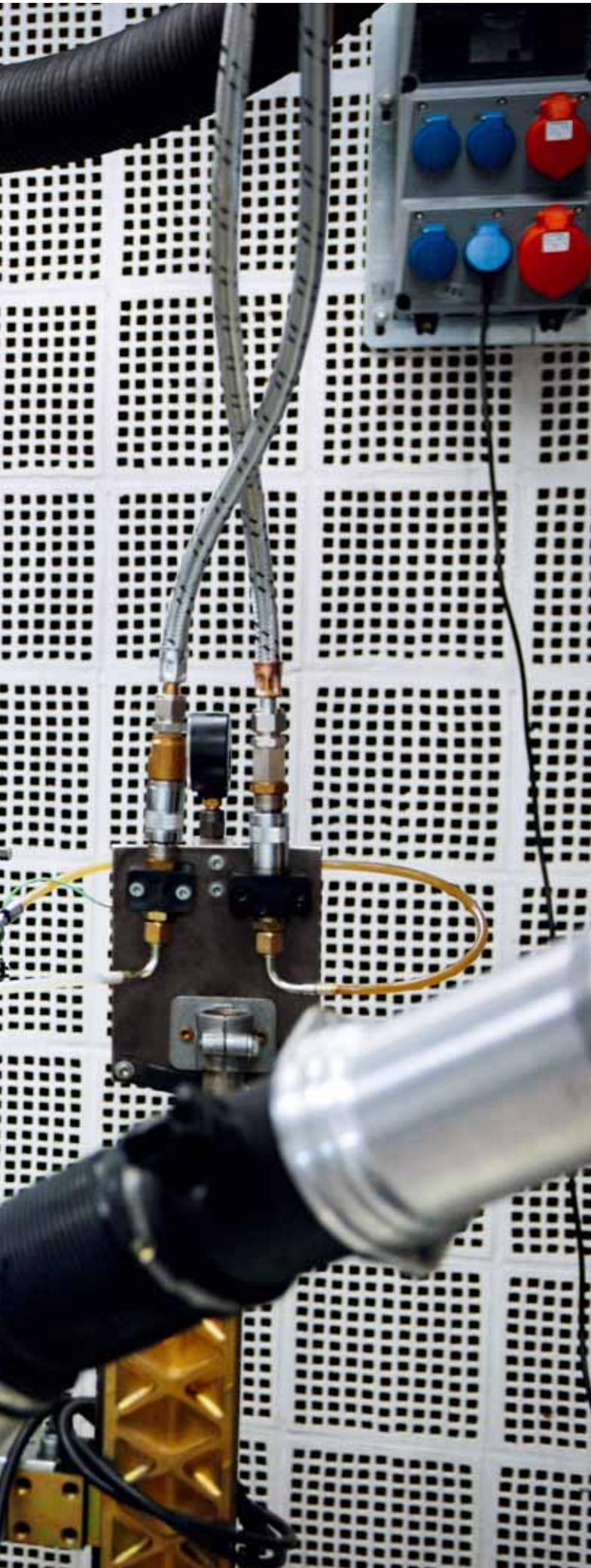
www.bentleymotors.com > Careers > Apprenticeship Programs > National Apprenticeship Employer Awards



Zündschlüssel zur Zukunft

Wer für das Auto von morgen forscht, darf nicht nur an Elektromotoren und Biokraftstoffe denken. Vor allem beim Spritverbrauch gilt: Weniger ist mehr. Der Volkswagen Konzern gibt daher in vielen Bereichen Gas, um den Fahrspaß auf eine klimafreundliche Spur zu lenken.





ANTRIEBSFORSCHUNG VON MORGEN

Dr. Tobias Lösche-ter Horst,
Leiter Antriebsforschung Volkswagen,
am Motorenprüfstand in Wolfsburg.

„Auch mit Hilfe solcher
Lithium-Ionen-Batterien
werden wir bis 2020 den
CO₂-Ausstoß unserer Fahr-
zeugflotte weiter reduzieren.“

DR. TOBIAS LÖSCHE-TER HORST,
LEITER ANTRIEBSFORSCHUNG VOLKSWAGEN

Wenn Dr. Tobias Lösche-ter Horst seinen Besuchern ein Stück automobiler Zukunft zeigen will, dann führt er sie in die Forschungshalle auf dem Wolfsburger Werksgelände. Denn hier werden die Visionen des Volkswagen Konzerns handfeste Realität. Vorbei an schallisolierten Prüfkammern, in denen Motoren mit den Technologien von morgen ersten Funktions- und Belastungstests unterzogen werden, steuert der Leiter der Antriebsforschung zielgenau auf drei Testwagen zu. Rechts parkt ein schwarzer Passat, daneben zwei Golf, der eine silbernen, der andere weiß. Lösche-ter Horst öffnet die Heckklappe des silbernen Golf und zieht die Bodenabdeckung hoch. „Das ist das Herzstück des twinDRIVE-Konzepts“, sagt er und zeigt auf eine kantige Stahlbox, die sich über die ganze Breite des Kofferraums erstreckt. „Auch mit Hilfe solcher Lithium-Ionen-Batterien werden wir bis 2020 den CO₂-Ausstoß unserer Fahrzeugflotte weiter reduzieren.“

DURCH DIE KRAFT DER ZWEI HERZEN

TwinDRIVE ist eine der Schlüsseltechnologien, mit denen die Volkswagen Konzernforschung den Verbrauch fossiler Kraftstoffe senken will. Das Konzept kombiniert einen Verbrennungs- mit einem Elektromotor. Anders als bei bisherigen Hybridsystemen kann der „Plug-in-Hybrid“ an der Steckdose aufgeladen werden und rund 50 Kilometer weit rein elektrisch fahren, was für den Großteil der täglichen Fahrten völlig ausreichend ist. Für den Alltagstest bereitet Volkswagen dieses Jahr einen Flottenversuch in Berlin und Wolfsburg vor.



IM ZENTRUM DER FORSCHUNG

Im Technikum der Volkswagen Konzernforschung werden die neuen Technologien in Konzeptfahrzeuge eingebaut und anschließend getestet.

Die Klimadebatte hat der Elektrifizierung des Antriebs einen starken Schub gegeben. Gemeinsam wollen Politik und Industrie in Deutschland bis 2020 rund eine Million Autos auf die Straßen bringen, die mit Strom aus Wind-, Wasser- oder Sonnenkraft betrieben werden. Dieser Trend schlägt sich auch im Forschungsalltag des Volkswagen Konzerns nieder: In etwa der Hälfte der Projekte, die Lösche-ter Horst mit seinen rund 200 Mitarbeitern stemmt, geht es mittlerweile um das Thema Elektromobilität. Weil ein Großteil der Fahrzeuge aber auch in Zukunft mit konventionellen Verbrennungsmotoren fahren wird, hält es der Antriebsexperte für wichtiger denn je, die Otto- und Dieselmotoren weiterzuentwickeln. „Ich bin davon überzeugt“, so seine Prognose, „dass wir den Verbrauch eines Golf Diesel in den nächsten zehn Jahren auf unter drei Liter pro 100 Kilometer senken können.“ Das wäre rund ein Drittel weniger als bei den aktuellen Modellen.

SPRITSPARTECHNIK DER ZUKUNFT

Die Entwicklung von Spritspartechiken ist für die Entwickler des Volkswagen Konzerns nichts Neues. Erfolgreiche Effizienzbaureihen stehen seit Jahren für die jeweils sparsamsten Modelle der Konzernmarken. Dazu zählen ECOMOTIVE von SEAT, die GreenLine von Škoda und e-Modelle von Audi genauso wie die BlueMotion-Fahrzeuge der Marke Volkswagen.

3,3 l

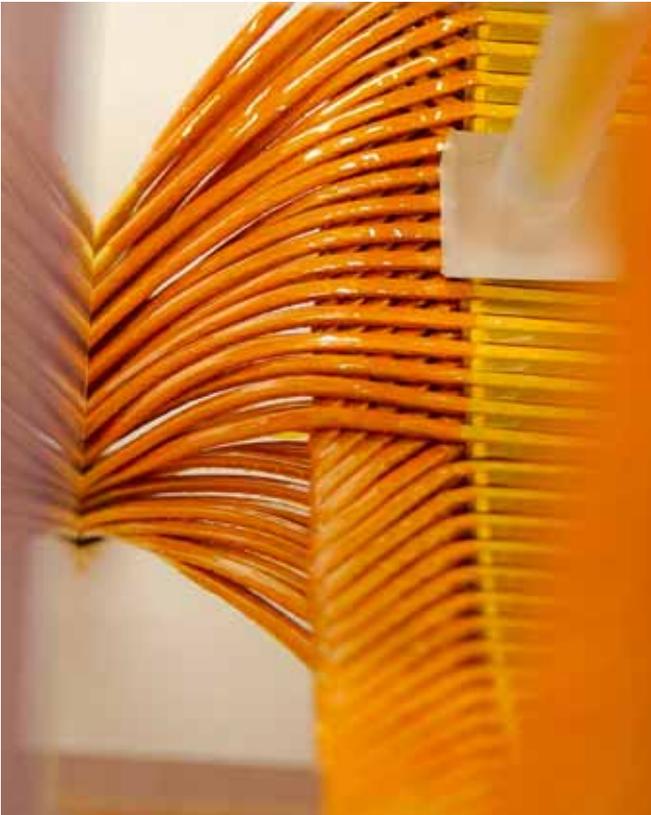


SPARMOBIL POLO BLUEMOTION
Mit 3,3 Liter Diesel je 100 Kilometer

So ist der neue Polo BlueMotion¹ mit 1,2-Liter-Dreizylinder-TDI und 75 PS (55 kW) als sparsamster Fünfsitzer der Welt mit allen Energieeffizienz-Innovationen ausgestattet, die Volkswagen heute serienmäßig zu bieten hat. Dazu zählen das Start-Stopp-System und die Rückgewinnung von Bremsenergie sowie ein Aerodynamikpaket, das den Luftwiderstand des Unterbodens minimiert. Zudem werden rollwiderstandsarme Reifen auf 15-Zoll-Leichtmetallfelgen montiert. Die Folge: Mit einem Verbrauch von 3,3 Litern pro 100 Kilometer und einer CO₂-Emission von 87 Gramm pro Kilometer unterbietet der

Polo BlueMotion schon heute die EU-Norm von 2020 um rund ein Zehntel.

Aber nicht nur die Entwicklung hocheffizienter Antriebe, sondern auch die Beschäftigung mit klimaschonenden Kraftstoffen und mit Assistenzsystemen für eine spritsparende Fahrweise sind wichtige Bausteine für die Automobilität von morgen. Der Volkswagen Konzern baut daher nicht nur Autos, die Biosprit tanken können, sondern fördert auch deren technologische Entwicklung – etwa durch Beteiligungen an Hightech-Schmieden wie der deutschen CHOREN Industries oder der kanadischen Iogen Corporation. Beide Unternehmen forschen daran, Biomasse-Abfälle industriell zu Diesel oder Benzin zu verarbeiten.



ENERGIE IN BEWEGUNG

Fließt elektrischer Strom durch einen dicht gewickelten Draht, so entsteht im Innern dieser Spule ein Magnetfeld. Ein wichtiger Grundstein, um Elektromotoren anzutreiben.

„Ich bin davon überzeugt, dass wir den Verbrauch eines Golf Diesel in den nächsten zehn Jahren auf unter drei Liter pro 100 Kilometer senken können.“

DR. TOBIAS LÖSCHE-TER HORST,
LEITER ANTRIEBSFORSCHUNG VOLKSWAGEN

SPITZENTECHNOLOGIE FÜR MEHR UMWELTSCHUTZ

Außerdem betreibt Volkswagen gemeinsam mit der Raiffeisen Warengenossenschaft eG die bundesweit einzige Tankstelle für Biogas im niedersächsischen Kreis Lüchow-Dannenberg. Hier wird unter der Marke „SunGas“ ein Kraftstoff aus nachwachsenden Rohstoffen verkauft, dessen Qualität so hoch ist, dass er in allen Erdgasfahrzeugen des Volkswagen Konzerns genutzt werden kann. Beispielsweise im Volkswagen Passat TSI EcoFuel, der als erstes Serienfahrzeug über einen doppelt aufgeladenen Benzin-Erdgas-Direkteinspritzer verfügt und zur Markteinführung im Januar 2009 vom ADAC zum „umweltverträglichsten Auto in Europa“ gekürt wurde.

„Die Aggregate bieten das größte Sparpotenzial“

DREI FRAGEN AN PROF. DR. JÜRGEN LEHOLD,
LEITER KONZERNFORSCHUNG VOLKSWAGEN



Herr Professor Lehold, welche Prioritäten setzt die Volkswagen Konzernforschung bei der Suche nach klimafreundlichen Fahrzeugen?

Wir folgen einem dreistufigen Forschungsplan. Kurzfristig lässt sich der größte Hebel bei der Energieeffizienz des Fahrzeugs ansetzen. Hier bieten besonders die Antriebsaggregate viel Sparpotenzial. Zudem suchen wir nach Lösungen für verminderte Reibung, eine bessere Aerodynamik und eine leichtere Bauweise; dabei kommen uns u.a. die Erfahrungen von Audi und aus dem 1-Liter-Auto-Projekt zugute. Mittelfristig sehen wir in der Verwendung nachwachsender Rohstoffe einen guten Ansatz, um den CO₂-Ausstoß zu mindern, vor allem bei den Biokraftstoffen der zweiten Generation, die aus Biomasse-Reststoffen aller Art hergestellt werden. Langfristig steht für uns der Umstieg auf alternative Energieträger auf der Agenda. Da reden wir über Elektrofahrzeuge, die Strom aus erneuerbaren Quellen in Batterien speichern. Eine Alternative für größere Fahrstrecken stellen Fahrzeuge, die den Strom mit Hilfe von Wasserstoffbrennzellen während der Fahrt erzeugen, dar. Mit einer Großserienfertigung ist aber nicht vor 2025 zu rechnen.

Wird das Auto der Zukunft ein Auto für die große Masse oder eher ein Nischenfahrzeug sein?

Es wird eher ein Fahrzeug für spezielle Segmente sein. Den Trend zur zielgruppenspezifischen Nutzung sehen wir seit vielen Jahren – und er wird anhalten. Insbesondere Elektrofahrzeuge wie der „E-UP!“ werden zunächst nur für Strecken bis maximal 200 Kilometer einsetzbar sein. Damit ist er prädestiniert für städtische Räume und Menschen, die mit ihrem Auto zum Einkaufen oder zur Arbeit fahren.

Geschwindigkeit und Luxus stehen beim Verkauf dieser Fahrzeuge nicht mehr im Vordergrund. Womit wollen Sie die Kunden in Zukunft begeistern?

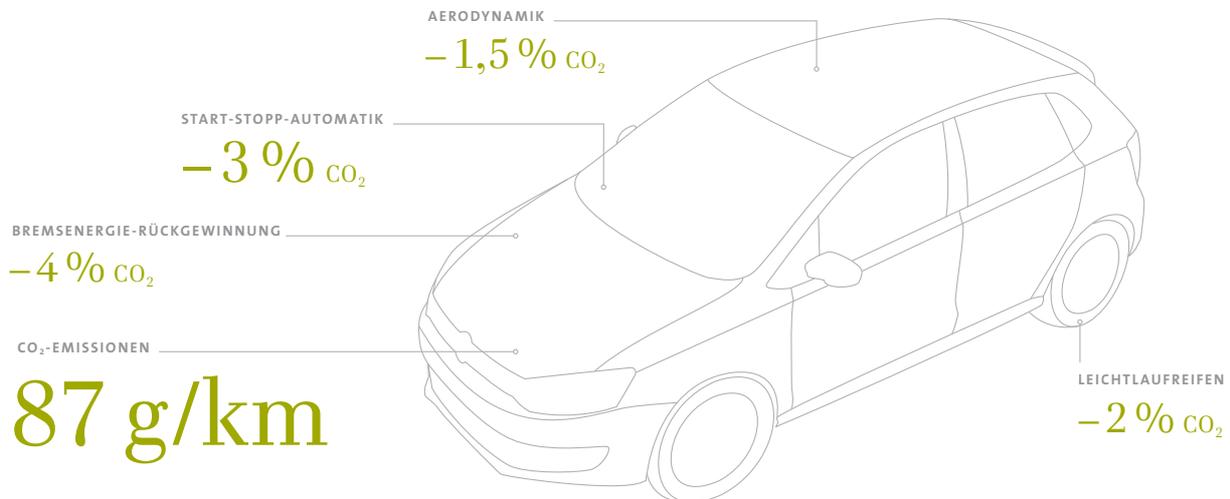
Vor allem mit der technischen Ausrüstung der Autos. Beispielsweise mit einem Assistenzsystem, das das Auto selbstständig einparkt. Das ist ein Technologie-, aber auch ein Komfortfaktor, der viele Menschen begeistern wird.

**KONTROLLE IST ALLES**

Das Batterielabor im Keller des Technikums mit spezieller Kühlvorrichtung (links) und Messtechnik (rechts) für die Energiespeicher.

Mit Hightech auf Umweltkurs –

WAS DEN POLO BLUEMOTION IM VERGLEICH ZUM GLEICHSTARKEN POLO 1.6 TDI ZUM CO₂-CHAMPION MACHT

**BLUEMOTION**

Mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 3,3 Litern auf 100 Kilometern avanciert der Polo BlueMotion zum neuen 3-Liter-Auto und zum sparsamsten Fünfsitzer der Welt. Der Verbrauch liegt um 22 Prozent niedriger als bei einem herkömmlichen Polo 1.6 TDI mit 75 PS (55 kW).

AERODYNAMIK

Um den Luftwiderstand zu verringern, wurde unter anderem der obere Kühlergrill nahezu geschlossen und die Unterbodenverkleidung neu entwickelt.

BREMSENERGIE-RÜCKGEWINNUNG

Die Energierückgewinnung hilft, die beim Bremsen frei werdende Energie zum Nachladen der Batterie zu nutzen und den Motor zu entlasten. Die sogenannte Rekuperation verringert den CO₂-Ausstoß um circa vier Prozent.

LEICHTLAUFREIFEN

Auf die 15-Zoll-Leichtmetallräder werden Reifen mit einem optimierten Rollwiderstand aufgezogen. Sie bewirken einen um rund zwei Prozent reduzierten CO₂-Ausstoß.

MOTOR

Der 75 PS (55 kW) starke 1,2 Liter TDI-Motor verbraucht knapp acht Prozent weniger Kraftstoff als ein konventioneller 1.6 TDI (75 PS/55 kW).

SCHALTANZEIGE

Die in die Cockpit-Instrumente integrierte Gangempfehlung zeigt die jeweils beste Getriebe-empfehlung an. Der Polo BlueMotion kann so stets im energieeffizientesten Gang gefahren werden.

START-STOPP-AUTOMATIK

Sobald der Polo BlueMotion – etwa vor einer roten Ampel – im Leerlauf zum Stillstand kommt, schaltet der Motor automatisch und kraftstoffsparend ab. Erst wenn der Fahrer die Kupplung wieder durchtritt, startet der Motor für die Weiterfahrt.

Und weil der Passat mit SunGas noch umweltfreundlicher fährt, hat Lösche-ter Horst den Betreibern der Tankstelle zuletzt im Beisein der Presse ein solches Modell in Sonnengelb übergeben. „Weil Volkswagen Biokraftstoffe mit hohem CO₂-Minderungspotenzial als strategisch wichtig erachtet und wir die Öffentlichkeit dafür sensibilisieren wollen“, erläutert Lösche-ter Horst.

Auch der schwarze Passat, der jetzt in der Forschungshalle steht, ist in letzter Zeit viel durch das Wolfsburger Umland gekurvt. Ihm haben Dr. Michael Henn, Leiter der Abteilung Antriebselektronik im Bereich der Konzernforschung, und sein Team modernste Mess- und Navigationsgeräte in den Kofferraum montiert, um das neuartige Assistenzsystem „Energio“ zu testen. „Beim Bremsen vergeuden die Fahrer meist jede Menge Energie“, erklärt Henn. „Deshalb suchen wir nach Lösungen, um den Bremsvorgang zu automatisieren.“

„Energio“ passt die Fahrweise so spritsparend wie möglich an die jeweilige Verkehrslage an. So nimmt das System frühzeitig den „Fuß vom Gas“, wenn sich das Fahrzeug mit hohem Tempo einer Ortseinfahrt nähert, und nutzt allein die Reibungsverluste in Motor und Getriebe, um es auf Tempo 50 zu verlangsamen. Bei ansteigender Strecke dagegen kuppelt es frühzeitig aus und lässt den Wagen im fast reibungsfreien Leerlauf weiterrollen. Den genauen Zeitpunkt und die Art der Reaktion

bestimmt die „Energio“-Software auf Basis der Daten eines Navigationssystems, das nicht nur das Straßennetz, sondern auch dessen Geschwindigkeitsbegrenzungen, Höhenprofile und Kurvenradien kennt. „Die ersten Tests haben gezeigt, dass wir damit je nach Strecke bis zu 15 Prozent Kraftstoff sparen können“, freut sich der Antriebsexperte Henn.

TEAMARBEIT FÜR DEN ANTRIEB DER ZUKUNFT

Wann der Prototyp in Serie geht, ist noch nicht genau abzusehen. Zwei oder drei Jahre wird es sicherlich dauern, um Software, Elektronik und Mechanik sorgfältig aufeinander abzustimmen und die Vielzahl der „Energio“-Daten zuverlässig in einem Serienfahrzeug zu verarbeiten. Eine von vielen Herausforderungen, an denen die Volkswagen Konzernforschung arbeitet. Zu marktfähigen Produkten führen diese Anstrengungen aber schließlich nur, weil in der Volkswagen Konzernforschung Spezialisten aller Fachrichtungen Hand in Hand arbeiten. „Diese automobilen Forschungsaufgaben kann kein Maschinenbau- oder Elektroingenieur mehr allein lösen“, betont Henn. „Unser Erfolgsfaktor ist das interdisziplinäre Teamwork.“



WEITERE INFORMATIONEN

www.volkswagen.de > Unternehmen > Mobilität & Nachhaltigkeit

- ¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

„Unser Erfolgsfaktor ist das interdisziplinäre Teamwork.“

DR. MICHAEL HENN,
LEITER ANTRIEBSELEKTRONIK KONZERNFORSCHUNG



OB ELEKTRO- ODER VERBRENNUNGSMOTOR

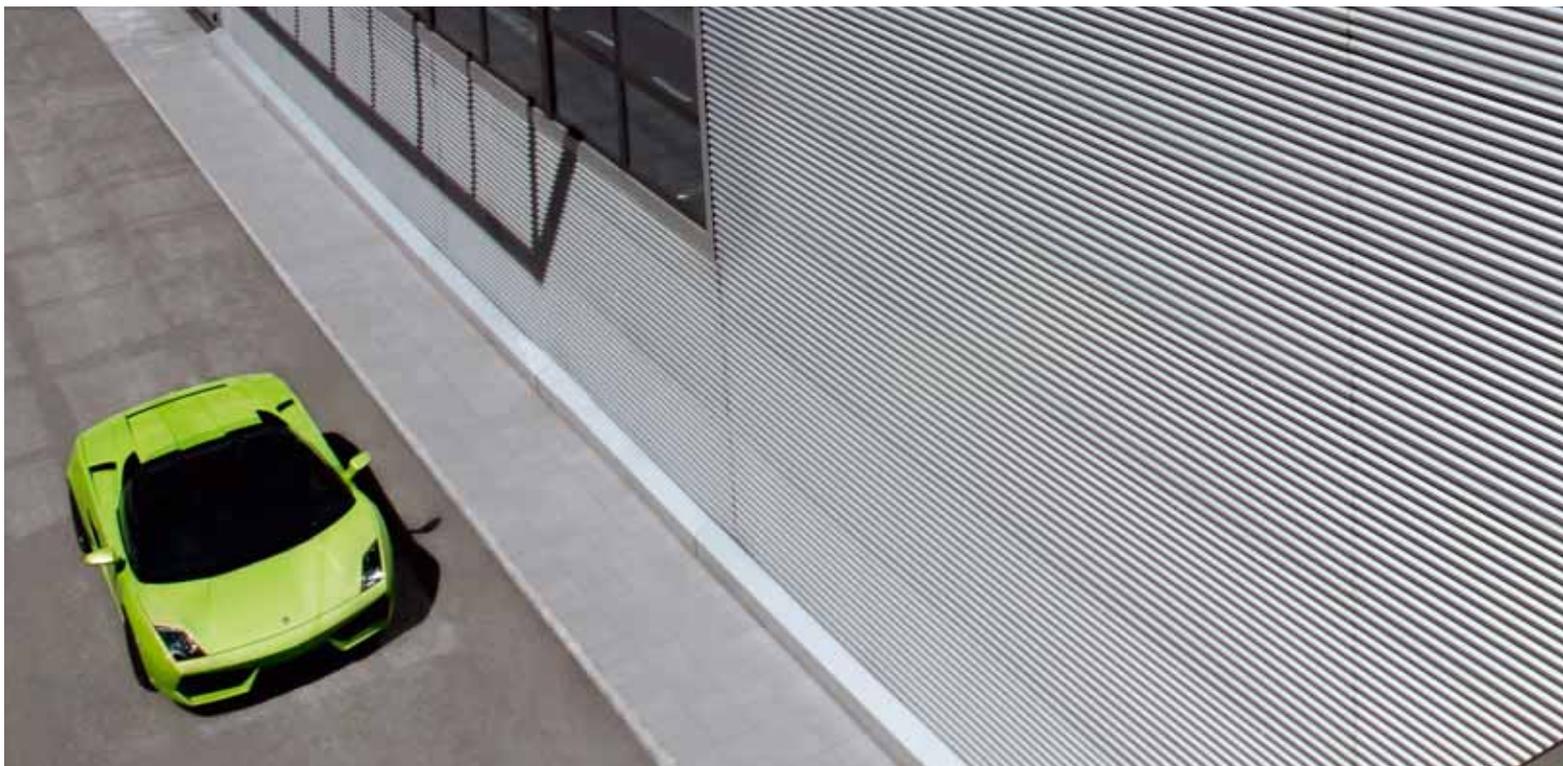
Die Kraft im Golf twinDRIVE wird über ein Ein-Gang-Getriebe an die Antriebsräder weitergegeben.





Luxus braucht Verantwortung

Bei Lamborghini geht es um PS und Drehmoment, um Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung. Wie könnte es auch anders sein bei einem Hersteller von Supersportwagen, der einen kraftstrotzenden Stier im Logo trägt. Aber bei Lamborghini geht es ebenso um Sparsamkeit und Effizienz, um den Schutz von Umwelt und Klima. Denn Luxus und Verantwortung gehören zusammen.





„Unsere Anlage wird
jährlich etwa 1.582 Mega-
wattstunden regenerative
Energie erzeugen.“

FRANCESCO SCIDA, INGENIEUR LAMBORGHINI

Es ist ein sonniger Herbsttag in Sant’Agata in der Nähe von Bologna, als Francesco Scida und Gian Luca Ciani auf das Dach der Produktionshalle von Lamborghini steigen. Die beiden Ingenieure wollen noch einmal einen prüfenden Blick auf die Module der Fotovoltaikanlage werfen, die in wenigen Wochen zum ersten Mal Sonnenstrom ins öffentliche Netz einspeisen wird. Francesco Scida blickt zum blauen Himmel – und lächelt. „Wir haben alles zigmal durchgerechnet: Bei durchschnittlich 2.000 Sonnenstunden im Jahr in der Region Bologna wird unsere Anlage etwa 1.582 Megawattstunden regenerative Energie jährlich erzeugen. Da würden selbst ein paar trübe Tage kaum ins Gewicht fallen.“

SAUBERER STROM AUS SONNENENERGIE

Eindeutig ist deshalb auch die Ökobilanz der Anlage, die mit einer Fläche von 17.000 Quadratmetern eine der größten Fotovoltaikinstallationen Italiens ist: Lamborghini ersetzt damit rund ein Fünftel seiner konventionell erzeugten Elektrizität durch Strom aus sauberer Sonnenenergie und emittiert deshalb von 2010 an rund 20 Prozent weniger CO₂ pro Jahr. „Fotovoltaik hat eine vielversprechende Zukunft“, ist Projektleiter Ciani überzeugt, der bald wohl die nächste Solarstromanlage dieser Art betreuen wird: 2011 könnten die Dächer zweier großer Werksparkplätze ebenfalls mit Solarmodulen bestückt werden und den CO₂-Ausstoß um noch einmal etwa neun Prozent reduzieren.



DIE GRÜNE OFFENSIVE

Im Climate Room wird der CO₂-Ausstoß ermittelt. Bis zum Jahr 2015 will Lamborghini die CO₂-Emissionen seiner Fahrzeugflotte um 35 Prozent reduzieren.

„Diese Anlage stellt den State of the Art der Umwelttechnik dar.“

MASSIMO SCARPENTI, UMWELTEXPERTE LAMBORGHINI



„Die Fotovoltaikanlage war zweifellos ein Meilenstein für uns, aber noch längst nicht unser letztes Umweltprojekt“, sagt Lamborghini Umweltperte Massimo Scarpenti. Bereits im vorigen Jahr hatte der Autobauer Energiesparmaßnahmen wie die Wärmedämmung von Produktionshallen, Warmluft-Umwälzanlagen und neue, intelligente Heizungs-, Kühl- und Beleuchtungssysteme umgesetzt, durch die sich die CO₂-Emissionen um zehn Prozent vermindern. Außerdem ist geplant, im nächsten Jahr rund eine Million € in ein sogenanntes Trigeneration-Kraftwerk zu investieren. Diese Kraft-Wärme-Kälte-Kopplungsanlage wartet mit extrem hohen Wirkungsgraden auf: Durch die Verbrennung von Erdgas produziert das Kraftwerk Strom für den Verbrauch vor Ort; gleichzeitig wird die Abwärme genutzt, um warmes Wasser oder Dampf für die Heizung herzustellen oder – mit Hilfe einer Absorptionskältemaschine – kaltes Wasser für die Kühlung von Fabrik- und Verwaltungsgebäuden. „Diese Anlage stellt den State of the Art der Umwelttechnik dar. Mit ihr können wir unsere CO₂-Emissionen noch einmal um zehn Prozent drücken“, erklärt Scarpenti stolz.

GEWICHTSPARNIS ALS TECHNOLOGIETREIBER

Nicht weniger ehrgeizig sind die Ziele von Lamborghini bei der Reduktion von CO₂-Emissionen durch technische Innova-



TECHNOLOGIE MIT ZUKUNFT

Attilio Masini, Lamborghini Leichtbauexperte, setzt für die Entwicklung neuer Supersportwagen auf Kohlefaserverbund-Werkstoffe.



OBJEKT DER BEGIERDE

Vor der Auslieferung wird der Lack von Hand auf Hochglanz poliert. Wie hier beim einzigen aktuellen Lamborghini mit Heckantrieb, dem 550 PS (404 kW) starken Gallardo LP 550-2 Valentino Balboni.

tionen an den Supersportwagen selbst: Hier haben sich die Ingenieure ein Minus von 35 Prozent bis zum Jahr 2015 ins Lastenheft geschrieben. Einer von ihnen ist Attilio Masini, Koordinator im Forschungsbereich mit Schwerpunkt Verbundwerkstoffe. Zum Gespräch in der Forschungswerkstatt bringt Masini einen großen Heckspoiler mit – und erzählt dann zunächst von Flugzeugen. Tags zuvor war er in Hamburg beim Flugzeugbauer Airbus, um sich mit den dortigen Experten über Kohlefasertechnologie auszutauschen. „Bei diesem Thema haben Hochleistungsflugzeuge und Hochleistungssportwagen interessante Schnittstellen“, erklärt Masini. Mit dem Hersteller Boeing unterhält Lamborghini eine besonders enge Beziehung – gemeinsam unterstützen sie ein Kohlefaser-Forschungslabor an der Universität von Washington in Seattle, USA.

Im Kern geht es dabei um die enormen Gewichtsvorteile von Bauteilen aus Kohlefaser. „Beim neuesten Modell des Murciélago, dem LP 670-4 SuperVeloce¹, sparen wir zum Beispiel durch die Verwendung von Kohlefaseranteilen im Vergleich zum Vorgängermodell rund 100 Kilogramm Gewicht ein“, sagt Masini und bewegt den Spoiler in seiner rechten Hand demonstrativ auf und ab wie ein Gewichtheber eine lächerlich leichte Hantel: „Und das bedeutet weniger Spritverbrauch und geringere CO₂-Emissionen.“

Dabei ist die Reduktion des Fahrzeuggewichts nur einer von vielen umweltrelevanten Aspekten. Parallel arbeiten die Entwickler etwa an der Verbesserung der Kraftstoffverbrennung, an Start-Stopp-Systemen, Hybridlösungen oder dem Einsatz von Biotreibstoffen. Bestes Beispiel für ihre Findigkeit ist der Lamborghini Gallardo LP 560-4, dessen CO₂-Emissionen sie gegenüber dem Vorgängermodell um knapp 20 Prozent senken konnten.

LEISTUNG UND VERANTWORTUNG

35 Millionen € wird Lamborghini in den nächsten fünf Jahren für umweltrelevante Verbesserungen an den Sportwagen selbst und bei ihrer Herstellung investieren. „Und von diesem ehrgeizigen Programm rücken wir trotz der schwierigen Lage der Weltwirtschaft nicht einen Zentimeter ab“, versichert Stephan Winkelmann, Präsident und CEO von Lamborghini. „Unsere industrielle Vision verbindet Wettbewerbsfähigkeit und Leistung mit gesellschaftlicher Verantwortung. Dazu haben wir uns verpflichtet, und dazu stehen wir.“



WEITERE INFORMATIONEN
www.lamborghini.com

¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.



Kein Gramm zu viel

Bionische Waben, Magnesiumbauteile, faserverstärkte Kunststoffe – Audi hat die „Audi Space Frame“-Karosserie aus Aluminium entwickelt und mit Komponenten wie diesen zur weiteren „Erleichterung“ der Fahrzeuge beigetragen. Doch längst forscht der Autobauer auch an gewichtsreduzierten Motoren, Bremsen und Getrieben – und stärkt damit seine Position als Leichtbaupionier.

FEDERLEICHTER SKELETTBAU

Ganze 231 Kilogramm wiegt die Aluminiumhülle des Audi A8.



Teststrecke Prüfzentrum Boxberg im nordbadischen Main-Tauber-Kreis. Zwei Audi A5 stehen in Startposition. Die beiden Autos gleichen sich jedoch nur äußerlich, denn eins der beiden ist ein Prototyp: 230 Kilogramm leichter als das Serienmodell daneben, mit einer Karosserie aus Aluminium, einer Motorhaube aus faserverstärktem Kunststoff, ultraleichten Bremsen und einem filigraneren Fahrwerk. Sogar der Motor ist kleiner und leichter: Statt 265 PS (195 kW) wie in der Serienversion reichen dem Prototypen 211 PS (155 kW) – denn hier zählt das Leistungsgewicht. Die beiden Kontrahenten starten durch. Und obwohl beide rein rechnerisch gleich stark sind, spielt der leichtgewichtige Prototyp seine fahrdynamischen Vorteile voll aus. Die kleinste Berührung des Gaspedals lässt den abgespeckten Audi A5 mühelos nach vorne schießen. Der Wagen liegt fester in den Kurven, federt beim Bremsen kaum ein – nicht mal beim abrupten Halt. „Leichtbau ist in jeder Hinsicht positiv, auch für die Fahrdynamik“, sagt Michael Dick, Vorstand Technische Entwicklung bei Audi, der die Vergleichsfahrt vom Rand der Strecke aus beobachtet.

DIE UMKEHR DER GEWICHTSSPIRALE

Der Prototyp des Audi A5 vereint so ziemlich alle technischen Feinheiten des Leichtbaus in sich, die die Audi Ingenieure in den vergangenen Jahren entwickelt haben. Der Autobauer ist seit langem Pionier auf diesem Gebiet: Bereits 1985 präsentierte das Unternehmen den Prototyp eines Audi 100 mit Aluminiumkarosserie. „Stärkere Motoren, neue Sicherheitstechnik und mehr Komfort haben moderne Fahrzeuge immer schwerer werden lassen. Aber Audi schwimmt seit Jahrzehnten gegen den Strom“, unterstreicht Dick. Bei Hybrid- und Elektroautos mit ihren gewaltigen Batterien wird sich das Gewichtsproblem eher verschärfen. „Deshalb verfolgen wir auch im Leichtbau einen ganzheitlichen Ansatz“, erläutert Dick. „Eine Heckklappe aus Aluminium ermöglicht uns, eine leichtere Gasdruckfeder zu verwenden. Leichte Achsbauteile übertragen weniger Kraft auf die Karosserie und erlauben einen leichteren Aufbau.“ Das wiederum macht kompaktere Bremsen, einen kleineren Motor und eine entsprechend schlankere Abgasanlage möglich. „Wir kehren die Gewichtsspirale um“, verdeutlicht Dick.



KETTENREAKTION DER LEICHTIGKEIT

Dynamisch, sportlich, schnell: Bei einem Testvergleich zwischen zwei Audi A5 Coupé fiel das Handling des in Leichtbauweise hergestellten Prototyps spürbar agiler aus.

Doch nicht nur Sportlichkeit und Dynamik profitieren von der Leichtbauweise. Auch die Ökobilanz sieht besser aus als bei herkömmlichen Autos – und das, obwohl zur Herstellung von Aluminium mehr Energie nötig ist als bei der Stahlproduktion. Denn mit sinkendem Gewicht reduzieren sich auch Verbrauch und Emissionen: 100 Kilogramm weniger Gewicht bedeuten einen um 0,35 Liter geringeren Kraftstoffverbrauch und bis zu acht Gramm weniger CO₂-Emissionen pro Kilometer. So amortisieren sich die höheren Kosten der neuartigen Bauweise schon nach kurzer Zeit. Hinzu kommt, dass sich die leichten Karossen besser und energieärmer recyceln lassen.

TECHNIK NACH DEM VORBILD DER NATUR

In Gesprächen mit seinen Kollegen scheint es, als würde Heinrich Timm, Leiter des Audi Leichtbau Zentrums in Neckarsulm, auf einem inneren Merkzettel laufend Positionen von der Gewichtsbilanz streichen: hier ein paar Gramm, da ein paar Gramm. 150 Leichtbauspezialisten entwickeln am Audi Standort in Schwaben Werkstoffe und Verbindungs-

technologien, optimieren die Abläufe von Produktionsrobotern oder filmen die Prozesse beim Plasmaschweißen mit ihren Highspeed-Kameras. Im Eingangsbereich zeugen die Plastiken dreier „European Car Body Awards“ von höchster Leichtbaukompetenz. Seit 1994 wurden mehr als 550.000 Automobile in Audi Space Frame-Bauweise produziert. Die Umsetzung von Leichtbau in der Fahrzeugproduktion ist alles andere als leicht. Hier müssen Gussbauteile, Aluminiumbleche und Co. hergestellt, Anlagen und Werkzeuge gebaut werden. „Wir beherrschen die gesamte Prozesskette, jeder Arbeitsschritt erfordert höchste Präzision. Dabei können wir auf eine durchgängig hoch qualifizierte Mannschaft zählen“, erklärt Frank Dreves, Vorstand Produktion bei Audi. Seine Mitarbeiter planen die Fertigung, entwickeln innovative Technologien, passen das Presswerk an neue Anforderungen an, sorgen für Korrosionsschutz und Lackierung – und am Ende fügen sie alle Komponenten zusammen.

Leichtbau in der Serienproduktion gelingt nur dann wirklich gut, wenn das Wissen aus Fertigung und Modellentwicklung

„Pro 100 Kilogramm reduziertem Gewicht sinkt der Kraftstoffverbrauch um 0,35 Liter pro Kilometer.“

HEINRICH TIMM, LEITER LEICHTBAUZENTRUM AUDI



– 40 % Gewicht



AUDI A8 SPACE FRAME – MATERIALIEN

Vakuum Strukturguss (Alu)		35 %
Blech (Alu)		35 %
Extrusionsprofile (Alu)		22 %
Hochfestes Blech (Stahl)		8 %

LEICHTER DURCH MISCHBAUWEISE

Gegenüber einer herkömmlichen Karosserie aus Stahl bringt der Aluminiumrahmen des Audi A8 rund 40 Prozent weniger Gewicht auf die Waage.

so früh wie möglich zusammenkommt. Deshalb ist die Kompetenz der Fertigungsexperten bereits in der Konzeptphase eines neuen Modells gefragt und spielt eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung neuer, leistungsfähiger Legierungen und Materialien. Die Audi Ingenieure haben die Space Frame-Technologie in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Heute verstärken organisch anmutende Strukturen die Karosserie, ähnlich einem bionischen Fachwerk: „Es erinnert an die Knochen eines Vogelskeletts“, erklärt Leichtbauexperte Timm. Spezielle Computerprogramme helfen den Konstrukteuren, für jedes Teil die perfekte innere Struktur zu finden – möglichst leicht, aber stabil. Außerdem gut verformbar und damit sicherer bei einem Unfall.

LEICHTBAUKOMPETENZ AUS NECKARSULM

Ein weiterer Meilenstein der Leichtbauevolution sind Bauteile aus Magnesium, die nochmals um ein Drittel leichter sind als Teile aus Aluminium. Erstmals kam das Leichtmetall im Audi R8 zum Einsatz. Bei neuen Modellen werden sogar einige Motorkomponenten aus Magnesium gefertigt, zum Beispiel das Oberteil der Ölwanne und der Deckel des Nockenwellenkastens. Im neuen Audi A8 ist das Getriebe an einem Querträger aus Magnesium befestigt – bislang ein unangefochtenes Revier des Werkstoffs Stahl. Die Audi Ingenieure arbeiten mit Hochdruck daran, Magnesium auch in der automobilen Mittelklasse bezahlbar zu machen. Einige Bauteile aus dem extraleichten Werkstoff finden sich bereits im aktuellen Audi A5 Cabriolet. „Das Material ist aber nur der erste Schritt“, sagt Peter Fromm, Leiter Entwicklung Aufbau. Sein Team arbeitet an Verfahren für die Massenproduktion, und da sind die Herausforderungen vielfältig. So dehnen sich zum Beispiel Aluminium und Stahl bei Hitze unterschiedlich stark aus. Das erfordert neue Fügetechniken: sogenannte „Flow Drill“-Schrauben beispielsweise, die von Robotern so

schnell in das Material gedreht werden, dass sie das Metall anschmelzen und sich so ihr eigenes Gewinde formen.

Jetzt suchen die Techniker nach Wegen, faserverstärkte Kunststoffbauteile, wie sie bisher vor allem in der Formel 1 oder im Flugzeugbau eingesetzt werden, in Serie zu verarbeiten. Audi hat dafür sein Leichtbau Zentrum um ein weiteres Technikum erweitert. Und wer Fromm und seine Kollegen kennt, ahnt: Es könnte die Wiege der nächsten Leichtbaurevolution werden.



WEITERE INFORMATIONEN
www.audi.de



SEIT 100 JAHREN: VORSPRUNG DURCH TECHNIK

Die Vision von August Horch, sportliche, hochwertige und technisch innovative Autos zu bauen, ist nach 100 Jahren so lebendig wie nie. 1899 gründete Horch in Köln die „A. Horch & Cie.“-Motorwagen-Werke. Als er 1909 ausstieg, um eine neue Firma im sächsischen Zwickau zu gründen, nannte er sie „Audi“ – lateinisch für „höre“ oder „horch“. Anfang der Dreißigerjahre schlossen sich Audi, DKW, Horch und Wanderer zur „Auto Union“ zusammen. Vier ineinander verschlungene Ringe wurden zum Markenzeichen. 1958 erwarb Daimler-Benz die Auto Union, die nach dem Krieg gen Ingolstadt gezogen war. Doch als man 1965 seine Heimat endgültig im Volkswagen Konzern fand, begann der Wiederaufstieg der Marke Audi: Mit Modellen wie dem Audi Sport quattro, der 100er- oder 80er-Baureihe, dem Audi A8 mit Aluminium Space Frame oder dem Audi R8 wurde Automobilgeschichte geschrieben. Den 100. Geburtstag feierte Audi im Jubiläumsjahr 2009 mit über 50 Veranstaltungen. Das zentrale Motto: Vorsprung durch Technik – über Automobilgenerationen hinweg.



Grün least sich gut

Moore faszinieren nicht nur Biologen und Naturschützer, sondern beeindruckten auch Klimaexperten, weil sie große Mengen Kohlenstoff speichern. Volkswagen Financial Services unterstützt den Schutz dieser wertvollen Klimaverbesserer – durch attraktive Leasingangebote für umwelt- und kostenbewusste Unternehmen.



GRÜNES INVESTMENT

Das Theikenmeer gehört zu den ältesten Naturschutzgebieten in Deutschland. Volkswagen hilft, die Moorlandschaft zu revitalisieren.

Wenn Besucher durch das niedersächsische Naturschutzgebiet Theikenmeer wandern, können sie mit etwas Glück seltene Jäger bei der Arbeit beobachten: Rohrweihen segeln auf der Suche nach Beute übers Moor, in der Dämmerung spähen Sumpfohreulen aus wenigen Metern Höhe nach Kleintieren. Beide Vogelarten sind in Deutschland selten. Sie leben in wasserreichen Landstrichen, von denen es hierzulande immer weniger gibt. Auch die Moorlandschaft Theikenmeer war in den Achtzigerjahren vom Austrocknen bedroht, bis Umweltschutzorganisationen begannen, sie zu renaturieren. Sie leisten damit neben ihrem Engagement für den Artenschutz auch einen wichtigen Beitrag für das Klima, denn Moore sind wertvolle CO₂-Speicher. Zur Finanzierung des Projekts trägt die Volkswagen Leasing GmbH – eine Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG – mit einem neuartigen Flottenkonzept bei, das auch die Förderung von Projekten umfasst, die auf die Reduzierung von CO₂-Emissionen abzielen.

NACHHALTIGKEIT UND KOSTENOPTIMIERUNG

Unter dem Namen „FleetCompetence eCO₂“ bietet Volkswagen Leasing ein Vertriebs- und Marketingprogramm, mit dem Flottenbetreiber und Fuhrparkmanager erstmals die Umwelt schützen und gleichzeitig Kosten einsparen können. Die Flottenlösung FleetCompetence eCO₂ enthält drei Bausteine, die das Unternehmen gemeinsam mit seinem Kooperationspartner Naturschutzbund Deutschland (NABU) e. V. entwickelt hat. Zunächst achtet Volkswagen Leasing bei der Auswahl der Flottenfahrzeuge darauf, dass nur die jeweils effizientesten Modelle der Volkswagen Baureihen ausgewählt werden. Die maximale CO₂-Emission liegt bei diesen Modellen seit 2009 bei 145 Gramm pro Kilometer, bis 2012 sinkt dieser Grenzwert auf 120 Gramm. „In den flottenrelevanten Segmenten erfüllen derzeit vor allem Dieselfahrzeuge mit BlueMotion-Technologie und die erdgasbetriebenen EcoFuel-Modelle unsere Vorgaben“, erläutert Dr. Frank Woesthoff, Leiter Fuhrparkmanagement bei Volkswagen Leasing.

Damit die Fahrer das Sparpotenzial der Autos voll nutzen können, enthält das Paket zudem Spritspar-Trainings zu günstigen Konditionen. Bei angepasster Fahrweise sinkt der Kraftstoffverbrauch um bis zu 20 Prozent. Wo ein solches Training besonders sinnvoll wäre, erfahren Flottenmanager über die Online-Analyse fleetCARS, mit der sie die Kilometerleistung und den Spritverbrauch ihrer Autos und Mitarbeiter abfragen können.

FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG VON KLIMASCHUTZPROJEKTEN

Der dritte Baustein des Programms sind die Klimaschutzprojekte, bei denen Volkswagen mit seinem Partner NABU zusammenarbeitet: „FleetCompetence eCO₂ bringt nicht nur besonders sparsame Fahrzeugmodelle schneller auf den Markt“, erklärt Verkehrsexperte Dietmar Oeliger, der das Projekt aufseiten des NABU betreut, „Volkswagen unterstützt uns auch

finanziell dabei, natürliche Kohlenstoffspeicher zu erhalten.“ Ein Beispiel ist das 240 Hektar große Projekt Theikenmeer, das Volkswagen mitfinanziert. 45 Hektar der Moorlandschaft besitzt und renaturiert der NABU derzeit. Über Jahrzehnte war das Moor ausgetrocknet, weil dort Torf abgebaut und Teile der Fläche entwässert wurden, um sie als Ackerland zu nutzen. Ohne Renaturierung würde das Moor in den kommenden 100 Jahren gänzlich austrocknen und 430.000 Tonnen CO₂ freisetzen, die bislang im Boden gespeichert sind. Diese Menge entspricht einer Fahrleistung von rund drei Milliarden Kilometern mit Autos, die 140 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen. Volkswagen Leasing steuert pro Fahrzeug in seiner eCO₂-Leasingflotte monatlich einen festen Betrag zum Schutz des Theikenmeers bei: beispielsweise für einen Passat BlueMotion 6,50 € oder für einen Golf BlueMotion¹ 4,50 €.

DREI SCHRITTE ZUM CO₂-OPTIMIERTEN FUHRPARK

1. „Hardware“ optimieren

Leasingaktion
BlueMotion- und
EcoFuel-Modelle

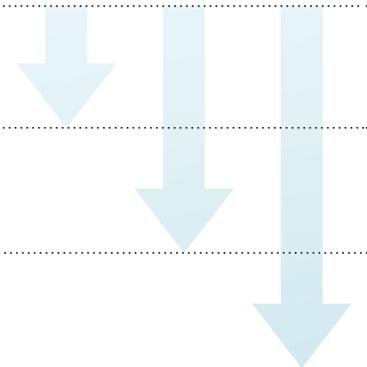
2. „Software“ optimieren

Eco-Fahrtraining
CO₂-Monitoring
(fleetCARS)

3. Projektpartnerschaft

Klimaschutzprojekte

CO₂



UMWELTGEMEINSCHAFT

Freuen sich über saubere Flottenfahrzeuge: Bernward Rzeppa und Paul Anfang, Energieversorger BS|Energy, mit Dr. Frank Woesthoff, Volkswagen Leasing (v. l.).



TANKSTELLE FÜR ZUGVÖGEL

In den Fünfzigerjahren war das Theikenmeer weitgehend ausgetrocknet. Heute ist die neu entstandene Seefläche ein wichtiger Rastplatz für Wasservögel.



„Wenn wir die Flottenbetreiber von besonders umweltfreundlichen Autos überzeugen, ist der Klimaeffekt wesentlich stärker.“

DR. FRANK WOESTHOFF,
LEITER FUHRPARKMANAGEMENT VOLKSWAGEN LEASING

Den Hebel zum Spritsparen bei Fuhrparks von Unternehmen anzusetzen, lohnt sich ökologisch besonders. Denn Volkswagen verkauft bereits 40 Prozent der Neuwagen an gewerbliche Kunden, davon wird in Deutschland mehr als jeder Zweite Teil einer Fahrzeugflotte. Zudem werden Dienstwagen in der Regel sehr viel gefahren: „Wenn wir die Flottenbetreiber von besonders umweltfreundlichen Autos überzeugen, ist der Klimaeffekt wesentlich stärker als im Geschäft mit Privatkunden“, sagt Fuhrparkexperte Woesthoff.

ZEICHEN SETZEN MIT SAUBERER FAHRZEUGFLOTTE

Auch Bernward Rzeppa, Bereichsleiter Materialwirtschaft und Fuhrparkchef des Braunschweiger Energiekonzerns BS|Energy, hält das eCO₂-Konzept für eine sinnvolle Idee. Das Unternehmen hat bereits einen Großteil seiner Flotte auf umweltfreundliche Erdgasfahrzeuge umgestellt. Rzeppa sieht neben dem geringeren Schadstoffausstoß vor allem die geringeren Spritkosten als Vorteil: „Wir haben das durchkalkuliert: Der Erdgasantrieb rechnet sich.“ Die 45 Erdgas-Caddys im BS|Energy-Fuhrpark sparen gegenüber der Dieselve Variante 17.000 € Spritkosten pro Jahr.

Die positive Bilanz bleibt auch beim Wechsel zum eCO₂-Konzept bestehen, da Volkswagen Leasing die zusätzlichen Kosten trägt, die durch die CO₂-Programme entstehen. Zudem haben die Kunden die Möglichkeit, mit ihrer CO₂-freundlichen Flotte zu werben. Jedes eCO₂-Fahrzeug bekommt auf Wunsch einen NABU-Aufkleber auf die Windschutzscheibe. Auch für BS|Energy setzt das Flotten-Umweltmarketing das richtige Signal: „Wir wollen uns als ökologisch orientiertes Unternehmen präsentieren“, so Vorstandsmitglied Paul Anfang. „Eine besonders saubere Fahrzeugflotte ist da ein klares Zeichen.“



WEITERE INFORMATIONEN

www.vw-leasing-fleet.de > Aktuelles > FleetCompetence eCO₂

¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.



Erfolgreiche Nachhaltigkeitsallianz

**VOLKSWAGEN UND NABU
FÖRDERN UMWELTSCHUTZ IN DEUTSCHLAND**

Im Jahr 2004 haben Volkswagen und der größte deutsche Umweltverband einen Kooperationsvertrag geschlossen. Das Ziel: die Förderung der nachhaltigen Entwicklung in Deutschland. Dabei arbeiten die Partner auf verschiedenen Ebenen zusammen. Zweimal im Jahr diskutieren Volkswagen Manager und NABU-Vertreter mit Politikern und Experten über Themen wie Biokraftstoffe, Elektromobilität und Klimaschutz. Die gemeinsame Initiative „Willkommen, Wolf!“ soll zum Schutz der verbliebenen in Deutschland frei lebenden Wölfe beitragen. Zudem engagieren sich beide Partner auf politischer Ebene – zum Beispiel bei der von der Bundesregierung organisierten „Naturallianz“, die sich für den Erhalt der biologischen Vielfalt einsetzt. An 20 Aktionstagen im Jahr veranstal-



ten Volkswagen Händler und lokale NABU-Gruppen überdies kostenlose Spritspar-Trainings unter dem Motto „Clever fahren – Sprit sparen“. Die Kampagne zählt zu den bekanntesten Projekten, die Volkswagen und NABU seit mittlerweile rund acht Jahren gemeinsam vorantreiben.

„Volkswagen unterstützt uns auch finanziell dabei, natürliche Kohlenstoffspeicher zu erhalten.“

DIETMAR OELIGER, VERKEHRSEXPERTE DES NABU

Von der Piste in die Serie

Mit Motorsport begeistert der Volkswagen Konzern Menschen für das Unternehmen und demonstriert das sportliche Engagement seiner Automarken. Doch Erfolge im Motorsport sind nicht nur gut fürs Image. Neue Technik, die später in der Großserie zum Einsatz kommt, setzt sich hier zuerst durch.



RALLYE DAKAR 2010 – WÄRME, WÜSTE, WEITE
Nach 9.000 Kilometer Dauersprint über steinige Pisten, durch den weichen Sand der Atacama-Wüste und die höchsten Dünenfelder der Erde belegten drei Volkswagen Race Touareg am Ende die ersten drei Plätze. Eine triumphale Titelverteidigung.

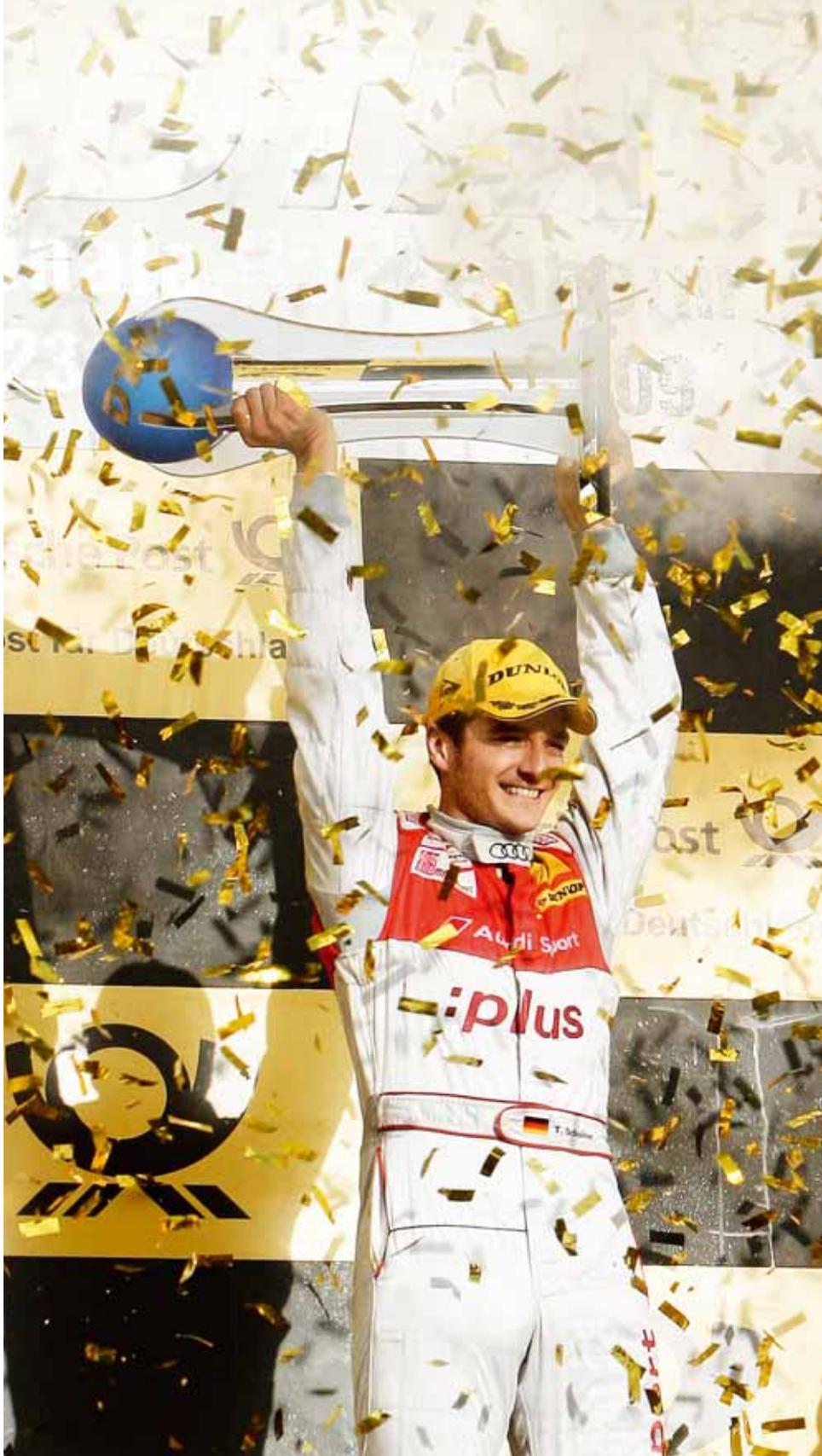
„Dakar ist die härteste und
längste Marathonrallye der Welt –
und für mich die spannendste.“

CARLOS SAINZ, VOLKSWAGEN PILOT RALLYE DAKAR 2010



„Top-TV-Quoten belegen die enorme Anziehungskraft der DTM.“

TIMO SCHEIDER, AUDI DTM-FAHRER 2009





DTM – SCHNELL, SPORTLICH, RASANT

Timo Scheider verteidigte im vergangenen Jahr beim Saisonfinale in Hockenheim erfolgreich seinen Titel. Audi gelang damit, was kein Autohersteller zuvor fertigbrachte: die DTM drei Jahre in Folge zu gewinnen. Auch in diesem Jahr kennt der DTM-A4 nur einen Weg: ganz nach vorne.



„Die Erdgastechnologie verbindet
Motorsport und den gewissenhaften
Umgang mit der Natur.“

VANINA ICKX, VOLKSWAGEN SCIROCCO TEAM 2009



SCIROCCO – 24 STUNDEN LANG

Doppelsieg beim schwierigsten Rundstreckenmarathon der Welt, dem 24-Stunden-Rennen am Nürburgring: Der mit Erdgas laufende Scirocco GT24-CNG gewann 2009 die Kategorie der alternativen Antriebe, sein Benzin-Pendant die Klasse für Zweiliter-Turbotmotoren.



„Ein einmaliges Erlebnis“

WIE EMOTION UND NÜCHTERNE NUTZANALYSE IM MOTORSPORT ZUSAMMENPASSEN, ERKLÄRT DR. ULRICH HACKENBERG, VOLKSWAGEN TECHNIK-VORSTAND

Herr Dr. Hackenberg, Sie fahren selbst Rennen.

Was fasziniert Sie daran?

Im Motorsport kommen die Faszination der Geschwindigkeit und das Beherrschen der Technik zusammen. Dass ich mich beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring selbst hinters Lenkrad setze, ist für mich Ausdruck der Identifikation mit dem Team und der Volkswagen Technologie. Die Grenzen der Technik in einem solchen anspruchsvollen Wettbewerb zu erleben, ist ein einmaliges Erlebnis.

Wie profitieren Automarken vom Motorsport?

Wenn wir im harten Wettbewerb des Motorsports bestehen, demonstrieren wir damit die Leistungsfähigkeit unserer Autos. Siege kann man nicht kaufen, deshalb ist diese Werbung besonders glaubhaft.

Volkswagen hat 2009 als erster Hersteller die Rallye Dakar mit einem Dieselmotor gewonnen. Ein besonderer Moment für Sie?

Der Jubel war riesig, das Rennteam und die Volkswagen Entwicklung haben ganze Arbeit geleistet. Denn die härteste Ausdauer Rallye der Welt gewinnt nur, wer schnell und zuverlässig fährt. Bei dem Rennen haben wir mit unserem Dreifachsieg 2010 ein zweites Mal einem weltweiten Milliardenpublikum unser Diesel-Know-how vorgeführt.

Wie bringen Rennerfolge die Technik von Serienautos voran?

Der Quattro-Antrieb von Audi hat den Rallyesport revolutioniert und ist aus starken Serienautos nicht mehr wegzudenken. Und auch die Benzin-Direkteinspritzung – ursprünglich 2001 erstmals von Audi im Rennsport erprobt – treibt heute Millionen von Serienfahrzeugen an. Die Doppelaufladung der Dakar-Motoren findet mit dem Vierzylinder-TDI-Motor im Amarok und im T5 nun ebenfalls den Weg in unsere Serienfahrzeuge.

Der Techniktransfer dürfte noch größer sein, wenn die Rennwagen näher an der Serientechnik sind.

Das ist richtig. Der Scirocco GT24 hat auf der Nordschleife bewiesen, dass sich ein Auto mit Vorderradantrieb sehr sportlich bewegen lässt. Auch der neue Cup-Scirocco weist nur minimale Abweichungen zum sportlichen „R“-Modell der Serie auf.



WEITERE INFORMATIONEN

www.volkswagen-motorsport.com

www.volkswagen-group-motorsport.info

Vom Motorsport lernen

HÄRTESTE RENNSTRECKEN, SPEKTAKULÄRE TOURENWAGEN:
MOTORSPORT IST DAS ULTIMATIVE TESTGEBIET FÜR
DIE TECHNISCHE WEITERENTWICKLUNG VON SERIENAUTOS.



ŠKODA FABIA SUPER 2000
Die Motorsportabteilung ist innerhalb der technischen Entwicklung bei Škoda angesiedelt. Synergien zwischen Renn- und Serienautos sind deshalb einfach zu nutzen.



AUDI A4 DTM
Der Audi A4 DTM unterbricht beim Beschleunigen den Ladevorgang der Lichtmaschine zugunsten der Antriebsleistung. In der Serie kann diese Technik den Spritverbrauch senken.



SEAT WTCC
Der erneute Tourenwagensieger Seat Leon TDI basiert auf dem Seriediesel. Motorblock und Zylinderkopf sind unverändert und demonstrieren ihre Haltbarkeit im extremen Rennbetrieb.



VOLKSWAGEN JETTA TDI CUP
Im ersten Dieselmarkenpokal der USA fährt Volkswagen mit schwefelarmem CleanDiesel. Die neue Technik ist auf Anhieb unter Wettbewerbsbedingungen beherrschbar.



AUDI R8 LMS
Mit der GT3-Rennversion des R8 hat Audi Sport erstmals einen Rennsportwagen gezielt für den Einsatz im Kundensport entwickelt. Im Ausdauerstest: seriennahe V10-FSI-Motoren.



VOLKSWAGEN SCIROCCO GT24-CNG
Der Erdgasrenner läuft mit einer speziellen Gemischaufbereitung, um die optimale Balance zwischen Abgastemperatur und Ausschöpfen des Turbopotenzials zu erproben.



AUDI R15 TDI
In Le Mans testet Audi neue Dieselpartikelfilter und Scheinwerfer mit LED-Abblendlicht, die künftig in Serienmodellen eingesetzt werden sollen.



VOLKSWAGEN RACE TOUAREG
Das Dakar-Siegerfahrzeug wird von einem 2,5 Liter-TDI-Motor angetrieben, der über Doppelturboaufladung verfügt. Die gleiche Technik kommt beim neuen Volkswagen Amarok zum Einsatz, der während der letzten Rallye Dakar der Weltöffentlichkeit präsentiert wurde.

Die Reifeprüfung

Mit seinen intelligenten Sicherheitssystemen setzt Volkswagen Maßstäbe. Weil aber kein System den Fahrer ersetzen kann, veranstaltet der Autohersteller weltweit Fahrsicherheits-trainings. Während der Volkswagen driving experience proben junge und erfahrene Fahrer den Umgang mit ABS, ESP und Co.



Für einen Moment ist es die wohl kleinste Rennstrecke der Welt. Zwei Golf GTI kreisen um ein Oval aus orangefarbenen Hütchen. Die Motoren röhren in Formel-1-Manier, und die Reifen quietschen so laut, dass auf dem kleinen Sportflugplatz das Pfeifen des Windes übertönt wird. Während der Volkswagen driving experience treiben die Fahrer die Autos bewusst an ihre Grenzen.

Einer von ihnen ist Bernhard Fischer. Der 20-Jährige ist wie zwei Dutzend weitere Golf-Fahrer nach Mühldorf in Oberbayern gekommen, um zu lernen, wie man 210 PS (155 kW) bändigt. Jedem GTI-Käufer unter 21 sponsert Volkswagen ein kostenloses Sicherheitstraining. Gemeinsam mit seiner Schwester ist Fischer angereist. Nun sitzt er gelassen im Golf und lauscht über ein Funkgerät den Anweisungen des Fahrtrainers. Und der ist kein Geringerer als Rennfahrerlegende Hans-Joachim Stuck. Der Langstrecken-Champion und ehemalige Formel-1-Pilot „Striezel“ Stuck beendet das Kreisfahren. Eine junge

Frau mit gewellten braunen Haaren öffnet die Fahrertür und lächelt scheu. Stuck schaut anerkennend in die Männerrunde: „Die Dame hat vier von fünf Rennen gewonnen – weil sie einfach ruhig durchgefahren ist.“ Fischer verzieht das Gesicht. Ausgerechnet seine Schwester.

VOM „ELCHTEST“ BIS ZUM NASSHANDLING

„Hier habt ihr Laborbedingungen“, mahnt Stuck: „Aber wenn es ernst wird, habt ihr nur einen Versuch!“ Deshalb schult Volkswagen nicht nur GTI-Fans: Seit 2004 läuft bei den Wolfsburgern das „Junge Fahrer“-Programm, an dem bis heute mehr als 17.000 Kunden teilgenommen haben. Ähnlich viele Fahrer aller Altersklassen absolvieren jährlich in ganz Deutschland ein Fahrsicherheitstraining der Volkswagen driving experience. Dazu kommt die „Aktion Besser Fahren“: Mehrmals im Jahr bietet Volkswagen zusammen mit seinem Partner „auto motor und sport“ Fahrdynamiktrainings auf Teststrecken wie dem Nürburg- und



„Aber wenn es ernst wird, habt ihr nur einen Versuch!“

HANS-JOACHIM „STRIEZEL“ STUCK, RENNFAHRERLEGENDE UND GTI-FAHRSICHERHEITSTRAINER VOLKSWAGEN



„Wir wollen den Markt möglichst flächendeckend mit Assistenzsystemen durchdringen.“

DR. TORSTEN STRUTZ, LEITER FAHRZEUGSICHERHEIT VOLKSWAGEN



KEINE FRAGE DES ALTERS

Der 70-jährige Sebastian Hollweck und Bernhard Fischer, 20, folgen aufmerksam den Anweisungen ihres Trainers.

dem Sachsenring an. Die Übungen von „Elchtest“ bis Nasshandling entsprechen größtenteils dem offiziellen Testprogramm der Autozeitschrift. Teilnehmer bewerten diesen Blick hinter die Kulissen alljährlich mit der Note „sehr gut“. Volkswagen Botschafter Stuck wünscht sich sogar, dass solche Schulungen gesetzlich vorgeschrieben werden: „Die Bremsen und die Fahrsysteme haben sich so stark verändert, dass viele gar nicht wissen, was ihr Auto alles kann.“

Stuck ist überzeugt: „Das gilt auch für routinierte Fahrer.“ Fahrer wie den 70-jährigen Sebastian Hollweck, der neben Fischer sitzt und schmunzelt. Zwischen den Jungs mit ihren Gelfrisuren wirkt der Rentner keineswegs deplatziert. Hollweck und Fischer stammen beide aus Pfaffenhofen in Oberbayern. Der Jüngere verkauft Fenster für die Firma des Vaters, der Senior ist Skilehrer – und langjähriger Golf-Fahrer. Schon der Ur-GTI stand Ende der siebzigerjahre in Hollwecks Garage. Seitdem hat er nur eine Modellgeneration verpasst – und miterlebt, wie jeder GTI sicherer wurde.

ALLE WICHTIGEN SICHERHEITSDetails GRATIS

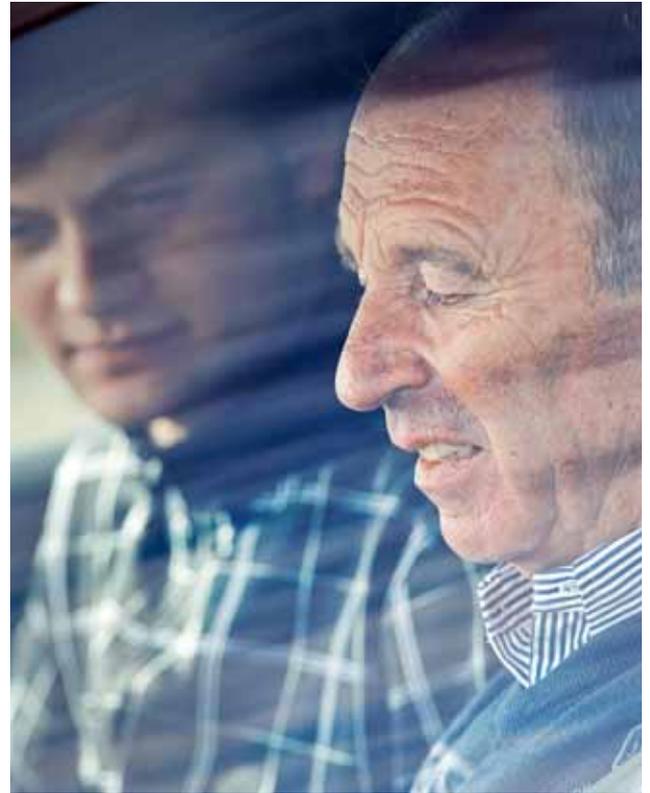
Was damals unvorstellbar schien, ist heute Standard: Inzwischen sind auch Kleinwagen wie der Polo mit aktiven Sicherheitssystemen wie ABS und ESP ausgerüstet. Technologien zu entwickeln und einzusetzen, die Unfälle vermeiden, ist für Volkswagen

selbstverständlich: „Wir wollen den Markt möglichst flächendeckend mit Assistenzsystemen durchdringen“, sagt Dr. Torsten Strutz, Chef der Volkswagen Fahrzeugsicherheit.

ESP SENKT UNFALLZAHLEN

Die Möglichkeiten „passiver“ Sicherheitssysteme unterliegen bereits extrem hohen Sicherheitsstandards. „Mit Airbags oder Gurten kann man nur noch kleine Verbesserungen erzielen“, ist ADAC-Sicherheitsexperte Hubert Paulus überzeugt. Eine Ausstattung aller vorhandenen Fahrzeuge mit ESP hingegen könne 40 Prozent der schweren Unfälle vermeiden: „Da hat Volkswagen eine Vorbildfunktion“, betont Paulus.

Deutliche Verbesserungen erwartet der Fachmann in Zukunft durch Systeme zur automatischen Abstandsregelung und Notbremsung. „ACC“ und „Front Assist“ heißen Technologien, die Volkswagen als erster Hersteller im Mittelklassensegment anbietet. Der Passat CC vereint schon heute fast alle verfügbaren Assistenzsysteme: Mit seinem elektronischen Auge erkennt er die Fahrspur und kann bei Fahrfehlern sanft gegenlenken. Und selbst nach hinten kann der Wagen mittels Rückfahrkamera schauen und sogar eigenständig einparken. Chef hinterm Steuer bleibt natürlich der Fahrer.



„Die Bremsen und die Fahrsysteme haben sich so stark verändert, dass viele gar nicht wissen, was ihr Auto alles kann.“

HANS-JOACHIM „STRIEZEL“ STUCK, MOTORSPORTBERATER VOLKSWAGEN



Das sieht GTI-Oldie Hollweck genauso: „Ich fahr' gern sportlich – und das seit 50 Jahren unfallfrei.“ Er ist nach Mühldorf gekommen, um die Grenzen seines Golf zu testen. Umso überraschter ist er, als es zunächst ums richtige Sitzen geht: „Ein Autositz ist kein Sofasessel“, sagt Stuck. Die Lehne gerade, die Beine angewinkelt, und nie mit gestreckten Armen fahren. „Auch wenn's angeblich sportlich aussieht – wir hungern nicht cool hinter dem Steuer – wir wollen das Auto beherrschen!“ Hollweck und Fischer hören staunend zu. Schon ruft der Coach sie zur nächsten Übung: die Vollbremsung. Sein Tipp: „Voll in die Eisen, und die Zunge drin lassen!“

Noch funktioniert eine Vollbremsung trotz ACC und Front Assist nur mit dem Fuß. In Zukunft jedoch greift auch hier ein aktives Assistenzsystem. „Die vorhandene Sensorik wollen wir für neue Pre-Crash-Funktionen nutzen“, erläutert Volkswagen Sicherheitschef Strutz. Melden Laser und Radar, dass ein Unfall unvermeidbar ist, strafft das Auto die Gurte und schließt die Scheiben. Gleichzeitig löst es die explodierende Notbremse „PyroBrake“ aus. Sie wird ähnlich einem Airbag pyrotechnisch gezündet und reagiert innerhalb von 80 Millisekunden. „Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h kann das ein Fünftel der Energie aus dem Unfall nehmen“, sagt der Leiter der Volkswagen Unfallforschung, Robert Zobel. Passive Sicherheitselemente wie Gurte, Bremsen oder Airbags verschmelzen so mit den aktiven Assistenzsystemen.

DER ERNSTFALL AUF DEM PRÜFSTAND

Für die Entwicklung dieser Systeme kann Volkswagen auf die Daten von bis zu 1.000 Unfällen zurückgreifen, die Zobels Team pro Jahr auswertet. Die Unfallforscher in Wolfsburg sind 24 Stunden am Tag erreichbar und arbeiten eng mit der Polizei zusammen. Ist irgendwo in Niedersachsen ein Volkswagen in einen Unfall verwickelt, fahren die Experten hin und untersuchen die Spuren. Ein paar Tage später folgen zusätzlich psychologische Interviews mit den Fahrern. „Das ist richtige Detektivarbeit“, sagt Zobel. Denn je mehr über das typische Verhalten des Autofahrers in kritischen Situationen bekannt ist, desto gezielter können technische Systeme beispielsweise zur Abstands- und Spurassistent weiterentwickelt werden.

Beim Fahrsicherheitstraining in Oberbayern hat Stuck zum Abschluss einen kleinen Rennparcours aufgebaut: Slalom, Spurwechsel, punktgenaues Bremsen. Fischer touchiert kein Hindernis, tritt auf die Bremse, bis die Bremsscheiben qualmen, und kommt perfekt zum Stehen. „Super Zeit“, ruft Hollweck ihm zu. Seine Schwester grinst ihn an und hebt den Daumen. „Der Junge fährt für sein Alter jetzt richtig gut“, wird Stuck später sagen. Trotzdem: Für den Sieg im Spaßrennen reicht es heute nicht. Auch nicht für Hollweck. Und so gilt Stucks Regel für die offene Straße am Ende auch fürs Training: Wenn es ernst wird, hat man nur einen Versuch.



WEITERE INFORMATIONEN

www.volkswagen.de > Kunden & Service > Driving experience > Fahr-/Sicherheitstrainings

Was die Zukunft bringt

NEUE TECHNOLOGIEN REVOLUTIONIEREN DIE AKTIVE SICHERHEIT



Umfeldwahrnehmung und „Car2X-Communication“

Kameras, Radar- und Lasersensoren erfassen das gesamte Fahrzeugumfeld. Sie erzeugen ein exaktes Abbild der Umgebung, auf das Assistenzsysteme reagieren können. Im Idealfall fließen auch Daten ein, die Ampeln, Verkehrszeichen und andere Fahrzeuge per WLAN senden. Kommunizierende Autos schließen sich dann zu temporären Netzwerken zusammen („Car-to-Car Communication“).



Müdigkeitserkennung

Der Volkswagen der Zukunft erkennt am Lenkverhalten, ob der Fahrer in den Sekundenschlaf fällt. Das System lässt dann das Lenkrad vibrieren und warnt mit einem Tonsignal. Die Navigation zeigt den nächsten Rastplatz.



IFDR – Integraler Fahrdynamikregler

IFDR ist die Weiterentwicklung von ESP. Er soll Antrieb, Bremse, Lenkung und Fahrwerk zentral steuern. Und zwar nicht nur in Grenzsituationen, sondern dauerhaft. Per Knopfdruck kann das Handling dabei variiert werden – von sportlich bis komfortabel.

Kleiner Crashtest-König

FÜNF STERNE FÜR DEN SICHERSTEN POLO ALLER ZEITEN

Als Erster seiner Klasse hat der neue Volkswagen Polo die verschärften europäischen Crashtests gemeistert. Die Wertung fünf Sterne im „New Car Assessment Program“ beweist: Sicherheit muss kein Luxus sein. Die Tester ließen den Wagen mit 64 km/h kontrolliert gegen eine Barriere fahren. Dabei blieb die Fahrgastzelle aus hochfestem Stahl nahezu unversehrt. Die Tests zeigten, dass der Sicherheitsstandard des Polo dem der Fünf-Sterne-Modelle Golf, Tiguan, Touran, Passat und Touareg in nichts nachsteht. Damit ist die Volkswagen Modellpalette eine der sichersten weltweit.





Einer für jede Lebenslage

In Deutschland für die Weltmärkte entwickelt, in Argentinien produziert: Mit dem Pickup Amarok besetzt Volkswagen Nutzfahrzeuge ein neues Fahrzeugsegment – und setzt seinen Wachstumskurs fort. In Südamerika ist der Alleskönner bereits ein Star.





„Der Amarok ist nicht nur solide, er ist auch ein sehr schönes Auto.“

EDUARDO RAFFAELLI, ZENTRALE PROJEKTSTEUERUNG IN PACHECO

Der Kunde muss zweimal hinschauen, um sicher zu sein, dass er sich nicht geirrt hat. Eigentlich hatte Carlos Alberto Esquercia etwas ganz anderes zu tun in der Werkstatt des Volkswagen Autohauses „Hauswagen Pilar“. Doch als er den silberfarbenen Pickup in der Halle sieht, will er ihn gleich aus der Nähe betrachten. Vor ihm steht einer der ersten Volkswagen Amarok. Dabei hat der Verkauf noch gar nicht begonnen. „Natürlich kenne ich den Wagen schon von Bildern. Jeder hier in Argentinien kennt ihn“, sagt der Geschäftsmann. Er setzt den Fuß auf den verchromten Schweller unter der Fahrertür und tritt ein wenig fester auf. Von außen gefalle ihm das Auto schon sehr gut, jetzt komme es vor allem darauf an, was es so aushalte. „Pickups werden bei uns vor allem auf dem Land eingesetzt“, berichtet Esquercia. „Und wir haben viele Straßen, die in schlechtem Zustand sind.“

ROBUST, BULLIG UND MIT MODERNSTER TECHNIK

Es ist ein warmer Januartag, das Thermometer zeigt 32 Grad im Schatten: In Argentinien ist Hochsommer. Die Autos, die auf der Straße aus Sand vor dem Verkaufsraum von „Hauswagen Pilar“ vorbeifahren, wirbeln Staub auf. Von hier aus blickt man direkt auf die Ruta 8 – die Autobahn, die auch als „Panamericana“ bekannt ist. Ins Stadtzentrum von Buenos Aires braucht man nicht ganz eine Stunde.

Daniel Cassano ist Volkswagen Vertragshändler und der Geschäftsführer des Autohauses. „Für uns Händler ist der Amarok die perfekte Ergänzung im Bereich der Nutzfahrzeuge“, so Cassano. Bereits der Volkswagen Saveiro, die Pickup-Version des Kleinwagens Gol, verkaufe sich sehr gut. Dem Amarok traut er in Argentinien mindestens den gleichen Erfolg zu. Cassano klappt die Motorhaube auf und erklärt seinen Mitarbeitern gestenreich die Vorzüge des Autos – die kräftige Motorisierung, den sehr günstigen Kraftstoffverbrauch, die solide Bauweise. Und nicht zuletzt ist der Amarok für Cassano und seine Landsleute eine Herzensangelegenheit. „Wir Argentinier sind autobesessen“, sagt er. „Alle hier sind schon sehr gespannt auf den Amarok. Wir sind stolz, dass ein Auto mit so hohen Qualitätsstandards in Argentinien gebaut wird.“



OFFROADER FÜR JEDERMANN

Auf den Großstadtboulevards ist der Amarok ebenso zu Hause wie auf einsamen Schotterpisten.

STOLZ AUF „IHR“ AUTO

Arbeiter bei der Montage des Amarok im argentinischen Werk Pacheco.

IN ARGENTINIEN PRODUZIERT, IN ALLE WELT EXPORTIERT

40 Millionen Einwohner zählt das Land. Ein Drittel der Bevölkerung wohnt in der Region um die Hauptstadt Buenos Aires. Doch der größte Teil Argentiniens ist ländlich geprägt. Von der brasilianischen Grenze über die endlose Pampa bis zu den Gletschern Patagoniens erstreckt sich ein Netz oft schnurgerader Landstraßen, von denen raue Schotterpisten in alle Himmelsrichtungen abzweigen. Wer sich hier täglich fortbewegt, braucht ein zuverlässiges Auto, das einiges wegstecken kann – bevorzugt ein Fahrzeug mit hoher Bodenfreiheit. Von jeher sind hier viele Pickups unterwegs. Einer der wichtigsten Zielmärkte für den Amarok liegt also praktisch direkt vor dem Werkstor.

Das Volkswagenwerk, in dem der Amarok gebaut wird, befindet sich eine halbe Stunde von Cassanos Autohaus entfernt in der Kleinstadt Pacheco. Seit 1994 wird hier produziert, bislang vor allem Pkw für den argentinischen Markt. Für die Fabrik in Argentinien ist der Amarok ein großer Schritt nach vorn. Bis vor zwei Jahren arbeitete das Werk im Einschichtbetrieb, derzeit sind es zwei Schichten. Mit dem Amarok sollen es demnächst drei werden. Der Amarok ist das erste neu entwickelte Nutzfahrzeug aus Deutschland, das in Pacheco gebaut wird. Dass der Amarok von hier aus in alle Welt exportiert wird, ist Teil der Wachstumsstrategie von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Mit ihm besetzt die Marke ein neues Segment und erschließt weitere internationale Märkte. Vom Arbeitsgerät bis zum Lifestyle-Pickup – die Ausstattungsvarianten sind so gewählt, dass sie für jedes Einsatzgebiet passen: Die Kunden können zwischen zwei Dieselmotoren mit 163 PS (120 kW) und 122 PS (90 kW) sowie zwischen Hinterradantrieb und zwei verschiedenen Allradantrieben wählen. Zunächst wird der Amarok als Viertürer mit Doppelkabine verkauft, im Jahr 2011 kommt eine Version mit Einzelkabine und entsprechend größerer Ladefläche hinzu.

Härtetest für den Amarok



Die Gelegenheit war günstig: Volkswagen Nutzfahrzeuge hat den in Argentinien gebauten Amarok vor der eigenen Haustür einem echten Härtetest unterzogen. Schon vor der offiziellen Markteinführung haben 35 Amarok als Begleitfahrzeuge die Fahrer der Rallye Dakar 2010 unterstützt. Die Fahrzeuge überstanden Belastungen wie 50 Grad Hitze, Gebirgspässe auf 4.700 Meter Höhe und die Durchquerung der trockensten Wüste der Welt. Alle Amarok kamen ins Ziel.

„Am Wochenende fahren die Familien im Pickup an den Strand, und in der Woche sieht man damit die Handwerker.“

DIETMAR MNICH, WERKSLEITER IN PACHECO



ZWISCHEN NUTZTIER UND LIFESTYLE-PICKUP

Dietmar Mnich ist Werksleiter in Pacheco. Der Deutsche kam Mitte 2008 aus Hannover nach Argentinien, um die Produktion des Pickups aufzubauen, der im 13.000 Kilometer entfernten Wolfsburg entwickelt wurde. Ihm ist schnell aufgefallen, wie verbreitet dieser Fahrzeugtyp in der Region Buenos Aires ist. „Am Wochenende fahren die Familien im Pickup an den Strand, und in der Woche sieht man damit die Handwerker“, sagt Mnich. Auch im Nachbarland Brasilien sind Pickups beliebt, dort gelten sie vielerorts als stylische Großstadtfahrzeuge. Südamerika ist der Kernzielmarkt für den Amarok, doch das Modell wird auch in Russland, Südafrika und Australien verkauft. In der zweiten Jahreshälfte kommt Westeuropa inklusive Deutschland hinzu.

Martín Banegas arbeitet seit zweieinhalb Jahren im Karosseriebau des Werks in Pacheco. In dieser Zeit hat er erlebt, wie neue Fertigungsstraßen in Betrieb genommen wurden, und er hat Qualitätsschulungen für das neue Modell durchlaufen. „Wir sehen den Amarok hier als großen Fortschritt“, sagt Banegas. „Er ist gut für uns Mitarbeiter, und er ist gut für unser Land. Durch ihn sind viele Arbeitsplätze entstanden.“

Wenn er Unterböden schweiß, sieht man ihm an, dass er mit Stolz dabei ist. Banegas trägt wie viele seiner Kollegen ein schwarzes T-Shirt mit der Aufschrift „Soy parte de Amarok“ – „Ich bin ein Teil des Amarok“.

Auch Eduardo Raffaelli, der die zentrale Projektsteuerung im Werk in Pacheco leitet, hat die Begeisterung gepackt. „Am Anfang sahen wir im Amarok vor allem eine Entwicklungsmöglichkeit und einen Weg, die Auslastung des Werks zu erhöhen“, sagt Raffaelli. „Doch jetzt, wo die ersten Exemplare vom Band laufen, sind wir alle ganz verliebt. Der Amarok ist nicht nur solide, er ist auch ein sehr schönes Auto.“

DER AMAROK STÖSST AUF GROSSES HÄNDLERINTERESSE

In der Werkstatt von „Hauswagen Pilar“ merkt man an der Reaktion der zufällig vorbeischauenden Kunden, dass dieser Funke überspringt. Daniel Cassano blickt auf die silberne Karosserie des Amarok und sagt: „Ich weiß, dass er sich gut verkaufen wird. Dieses Auto hat uns Händlern immer gefehlt.“



WEITERE INFORMATIONEN

www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de > Amarok

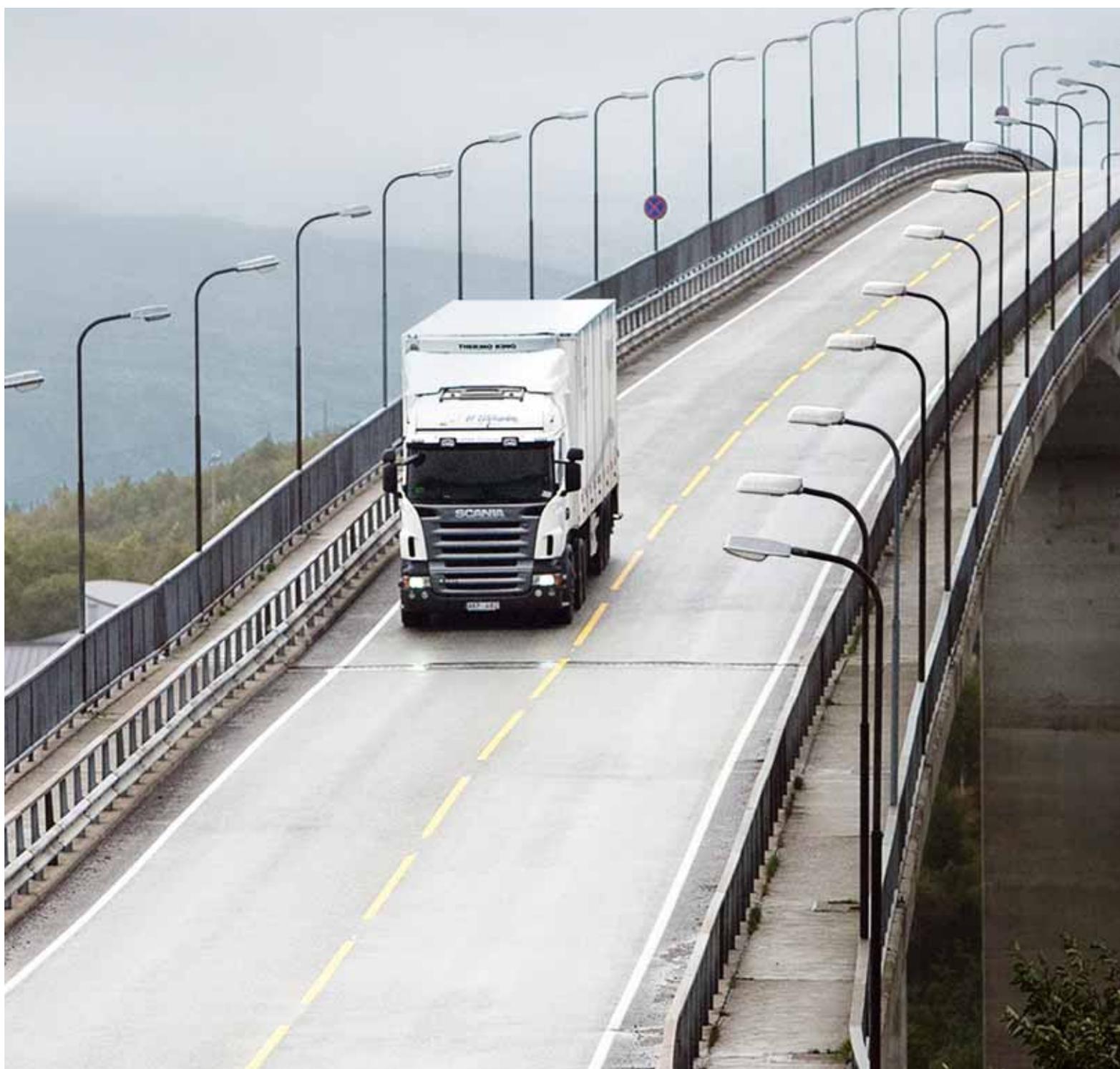
LASTESEL

1,15 Tonnen Zuladung und 2,52 Quadratmeter Ladefläche lösen viele Transportprobleme.



Der ideale Beifahrer

Lars Åström hat eine eilige Mission. Auf einer 1.800-Kilometer-Tour bringt er mit seinem Scania R 480 frischen Lachs vom Polarkreis bis zum Hafen von Oslo; von dort aus wird dieser nach ganz Europa verschifft. Mit an Bord: das innovative Scania Fahrer Eco-Modul, das Åström sofort umsetzbare Tipps für einen ökonomisch wie ökologisch optimierten Fahrstil gibt.



„Das ist etwas komplett Neues in der Lkw-Branche. Ich kann damit meine Fahrweise über ein Display in Echtzeit überwachen.“

LARS ÅSTRÖM, SCANIA FAHRER MIT ECO-MODUL AN BORD

Die Mitternachtssonne taucht den Vestfjord in ein warmes Gelb. Die norwegische Hafenstadt Bodø nördlich des Polarkreises beeindruckt mit einer stimmungsvollen Szenerie. Doch Lars Åström hat heute keinen Blick dafür. Im Tiefkühlauflieger seines Scania R 480 hat er fangfrischen Nordmeerlachs für Gourmetrestaurants in Berlin, München und Paris geladen. Eine sensible Fracht, die er über 1.800 Kilometer weit zur Weiterverschiffung nach Oslo bringt.

PERSÖNLICHER COACH FÜRS FAHREN

Den 50-Jährigen erwartet keine Spazierfahrt. Seine Tour führt vom Hafen in Bodø ostwärts über die Route 80 Richtung Fauske, dann der schwedischen Küste folgend auf die norwegische Hauptstadt zu. Eine abwechslungsreiche Strecke, entlang einer zerklüfteten Fjordlandschaft mit oft einsamen Straßen und anspruchsvollen Berg- und Talpassagen. Die Navigation in Åströms Truck hat 27 Stunden und 34 Minuten dafür veranschlagt. Druck spürt Åström vor solch einer Tour nicht. „Mit

30 Jahren Berufserfahrung sehe ich das entspannt“, sagt der Teilhabervon H. Ulfhielm Fjærtransport, einem Langstreckenpediteur mit Sitz im nordschwedischen Skellefteå. Mit einem satten Sound startet er die V8-Maschine.

Åström hat seinen iPod an die Bordsoundanlage angeschlossen. „King of the road“, Roger Millers Countrysong aus den Sechzigern, zählt zu seinen Lieblingsstücken. Ein bisschen hat dieser Titel auch mit den hohen Ansprüchen zu tun, die Åström an seinen Job stellt. „Neue Technologien und Entwicklungen in der Transportindustrie – das hat mich immer schon fasziniert“, sagt er. Das Scania Fahrer Eco-Modul hat er dabei als idealen Beifahrer zu schätzen gelernt. „Das ist etwas komplett Neues in der Lkw-Branche“, erzählt er. „Ich kann damit meine Fahrweise über ein Display in Echtzeit überwachen.“ Während er spricht, deutet er zwischen Drehzahlmesser und Tacho, denn genau dort haben die Scania Ingenieure den neuen virtuellen Helfer platziert. „Wie ein Coach gibt mir das System immer



SEIT 30 JAHREN AUF ACHSE

Lars Åström geht auch längere Strecken entspannt an. Dieses Mal hat er fangfrischen Nordmeerlachs geladen.

wieder Ratschläge, wie ich meinen Fahrstil weiter verbessern kann, sei es beim Bremsen oder beim ökonomischen Schalten – ein guter Beifahrer!“

In vier Disziplinen wacht das System über das Fahrkönnen: Das vorausschauende Fahren liest es am Wechselspiel zwischen Gas und Bremse ab. Neigungssensor und Gaspedal verraten dem Elektronenhirn, ob der Fahrer fachgerecht mit Schwung und bewegter Masse umgeht. Die dritte Disziplin ist die Bewertung der Gangwahl. Und auch auf das Bremsverhalten und den Einsatz der Hilfsbremsanlagen achtet der Computer. „Runter vom Gaspedal“, empfiehlt das System, kurz bevor der Truck die Bergkuppe der Fjordstraße in Fauske erreicht. Åström folgt



DIE NEUE R-SERIE

Eine aerodynamische Gestaltung der Seitenverkleidungen senkt den Kraftstoffverbrauch um 0,6 Prozent.

„Ich hätte nie gedacht, dass selbst ich als Profi noch so viele Reserven mobilisieren kann.“

LARS ÅSTRÖM, SCANIA FAHRER

dem Rat prompt. „Gut gemacht!“, lobt Kollege Computer ihn für seine clevere, spritsparende Fahrweise. Gleichzeitig steigt auf dem Display die Prozentzahl für die Fahrergüte um zwei Zähler. „Das ist ein bisschen wie beim Sport“, schmunzelt Åström, „ich versuche, immer die bestmögliche Wertung zu bekommen.“ Für Åström als Fuhrunternehmer steht die Transporteffizienz ganz oben auf seiner Agenda. Denn angesichts steigender Treibstoffkosten und absehbarer weiterer gesetzlicher Einschränkungen der zulässigen Emissionen weiß er nur zu genau, dass ein optimiertes Fahrverhalten unter dem Strich bares Geld bedeutet. Gut geschulte Fahrer, die auf eine spritsparende Fahrweise achten, sind also für das Unternehmen im wahrsten Sinne des Wortes Gold wert. Åström selbst kann mit Hilfe des Eco-Moduls den Verbrauch um etwa elf Prozent reduzieren. „Ich hätte nie gedacht, dass selbst ich als Profi noch so viele Reserven mobilisieren kann“, meint er stolz.

DEUTLICH REDUZIERTER CO₂-AUSSTOSS

Scania Experten haben dieses Sparpotenzial für Fuhrunternehmen hochgerechnet. Das Ergebnis: Der richtige Einsatz des Scania Fahrer Eco-Moduls kann für einen Spediteur mit 20 Lkw, von denen jeder pro Jahr 120.000 Kilometer zurücklegt, 200 Tonnen weniger CO₂-Emissionen und eine Kostenersparnis von mehr als 66.000 € bedeuten. Ein weiterer Vorteil: Anders als beim üblichen Spritspartraining verblasst der Spareffekt nicht, weil der Computercoach ja zu jeder Zeit parat steht.



KEINER SCHLEPPT BESSER

Eine Fachjury wählte den Scania R zum „International Truck of the Year 2010“.



KLAR UND DEUTLICH

In der Mitte des Zentraldisplays hat Lars Åström seinen elektronischen Fahrtrainer gut im Blick.

Missen möchte Åström sein Eco-Modul nicht mehr: „Dieser kleine Partner stellt mich kontinuierlich vor neue Herausforderungen“, sagt er, als die Hafenkranen von Oslo in Sichtweite kommen. Er freut sich aufs Ankommen. Nach 27 Stunden und 12 Minuten – sogar noch schneller, als vom Navigationssystem errechnet – liefert er den Lachs ab.



WEITERE INFORMATIONEN

www.scania.com > products & services > trucks > safety and driver support

Grund zum Jubeln: Der V8 wird 40

Er und sein einzigartiger Sound sind ein Klassiker: der legendäre Scania V8. 1969 verückte die Achtzylinder-Maschine erstmals die Fachwelt mit 14 Liter Hubraum und satten 350 PS (257 kW). Danach war die Entwicklung nicht mehr aufzuhalten. Bereits Anfang der Neunzigerjahre leistete der Motor mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung 500 PS (368 kW). Einen weiteren Meilenstein setzte Scania im Jahr 2000, als das Aggregat mit über 16 Liter Hubraum bis zu 580 PS (426 kW) mobilisierte.

Den vorläufigen Höhepunkt markiert das Jahr 2009. Die neueste Ausbaustufe des Traditionsmotors bringt nun – ausschließlich in der Scania R-Baureihe – bis zu 620 PS (456 kW) auf die Straße.

Hinter dieser Entwicklung steckt immer Top-Technologie. Nicht umsonst beeindruckt alle Leistungsstufen des Scania V8 durch einen geringen Kraftstoffverbrauch, ein hervorragendes Drehmoment sowie niedrige Emissionen. Dank moderner Abgasnachbehandlung erfüllen alle V8-Motoren die Euro-5-Grenzwerte – damit sind Scania Nutzfahrzeuge heute so sauber wie nie.

Rechtzeitig zum 40-jährigen Jubiläum des „King of the Road“ legte Scania im vergangenen Jahr für seine Fans ein besonderes Angebot auf: die exklusive und auf 40 Fahrzeuge limitierte V8-Edition, eine unverwechselbare Sattelzugmaschinen-Serie in der eigens für dieses Modell geschaffenen Sonderlackierung Scania Deep Blue.



Gemeinsam nach vorn

Volkswagen und Porsche gehen gemeinsam in die Zukunft. 2011 sollen beide Unternehmen zu einem starken, integrierten Automobilkonzern verschmolzen werden. Ein erster Meilenstein war die Beteiligung von Volkswagen mit 49,9 Prozent an der Porsche AG im Dezember 2009. Das große Ziel: die Nummer eins der Automobilbranche werden. Der wichtigste Erfolgsfaktor: rund 400.000 hoch qualifizierte Mitarbeiter in einem weltweiten Mehrmarkenkonzern, die am Erfolg des zukünftigen gemeinsamen Unternehmens mitarbeiten.





„Wir erschließen
gemeinsam
neue Märkte.“

STEFANIE WANKUM, MASCHINENBAU-
INGENIEURIN, PORSCHE, WEISSACH

**TECHNOLOGISCHE
STÄRKEN KOMBINIEREN**

Stefanie Wankum, 31 Jahre, ist Entwicklungsingenieurin bei Porsche. „Das war schon während des Studiums mein Traumjob“, sagt Wankum. Jetzt arbeitet sie bei Porsche an der strategischen Ausrichtung neuer Antriebstechnologien mit und glaubt an die gemeinsame Zukunft mit Volkswagen: „Beide Unternehmen profitieren von der technologischen Stärke des anderen“, ist Wankum überzeugt. Porsche sei Spitze bei der Entwicklung von Hochleistungsmotoren. „Und künftig können wir mit Volkswagen auf eine der größten Forschungsabteilungen der Autobranche zugreifen.“

Einen Vorgeschmack auf die Zusammenarbeit gibt der Hybridantrieb für den neuen Cayenne, den Porsche bereits gemeinsam mit Volkswagen entwickelt hat. Wankum sieht weitere Vorteile: „Die Zusammenarbeit wird Porsche die weitere Erschließung junger Märkte erleichtern, beispielsweise in Wachstumsmärkten wie China und Indien, in denen Volkswagen bereits über viel Erfahrung und eine gute Infrastruktur verfügt.“

„Vielleicht werden wir schneller
die Nummer eins als erwartet.“

MARCO ANTONIO PAVONE, INDUSTRIEDESIGNER, VOLKSWAGEN, WOLFSBURG



**GROSSER SCHRITT
AUF DEM WEG AN DIE SPITZE**

Marco Antonio Pavone, 32 Jahre, ist Designer bei Volkswagen und arbeitet seit 2005 in Wolfsburg. Zuletzt hat er den neuen Polo mitentworfen und an Studien wie dem UP! gearbeitet. Der gebürtige Brasilianer begann seinen Berufsweg bei Volkswagen do Brazil: „Ich wollte schon immer zu Volkswagen. Die Marke ist in Brasilien sehr beliebt, außerdem fuhr mein Vater früher einen VW Käfer.“

In der Wolfsburger Zentrale angelangt, sieht er nun die Chance, Autos für alle wichtigen Märkte in Europa, USA und Fernost zu entwerfen. Dass Volkswagen das Zeug zur Nummer eins hat, daran hegt er keinen Zweifel: „Wir können das schneller schaffen, als viele denken, erst recht gemeinsam mit Porsche.“ Schließlich produziert Volkswagen erfolgreich für den Volumenmarkt und bekommt mit Porsche eine weitere starke Marke im Luxussegment: „Damit erreichen wir alle Käuferschichten.“

„Voneinander lernen.“

DIETER ERNST, INDUSTRIEMEISTER, PORSCHE, ZUFFENHAUSEN

STARKE MARKE MIT EIGENER UNTERNEHMENSKULTUR

Dieter Ernst, 55 Jahre, arbeitet seit 1983 bei Porsche. Zunächst baute er Boxermotoren, seit zehn Jahren koordiniert er die Reparatur und Instandhaltung von Maschinen und Anlagen im Motorenwerk in Zuffenhausen: „Der Name Porsche hatte schon immer einen besonderen Klang – ein Familienunternehmen, das sehr wirtschaftlich ausgerichtet ist und dabei das Soziale nicht vernachlässigt“, sagt Ernst. „Und das Ansehen unseres Unternehmens hat mit dem wachsenden Erfolg noch einmal enorm zugelegt.“

Ein Grundstein dafür war Porsches Verbesserungsprozess für die Produktion, der in den Neunzigerjahren begann: „Seitdem sind permanente Veränderung und die Konzentration auf Effektivität unser tägliches Brot“, sagt Ernst. „Jetzt werden wir uns gemeinsam mit Volkswagen anschauen, wie wir voneinander lernen können. Dabei ist klar: Porsche wird immer Porsche bleiben.“



„Die Leidenschaft fürs Autobauen verbindet uns.“

CHRISTINE KEEVY, ELEKTROTECHNIK-INGENIEURIN,
VOLKSWAGEN OF SOUTH AFRICA, WOLFSBURG



STABILER FAKTOR AUCH IN SCHWIERIGEN ZEITEN

Christine Keevy, 25 Jahre, plant Lackieranlagen für neue Produktionsstraßen von Volkswagen. Die Südafrikanerin nimmt am Personalentwicklungsprogramm „Wanderjahre“ teil, bei dem junge Volkswagen Mitarbeiter Erfahrungen im Ausland sammeln können. Zurzeit arbeitet sie in Wolfsburg. Vom Zusammengehen von Volkswagen und Porsche verspricht sie sich viel: „Die beiden Unternehmen sind eine ideale Kombination“, glaubt Keevy. Volkswagen stehe für Modellvielfalt, weltweite Präsenz und die Zusammenarbeit vieler Automarken unter einem gemeinsamen Dach.

„Volkswagen ist gut darin, vorhandenes Wissen zu teilen und den verschiedenen Konzernmarken zugänglich zu machen.“ Und Porsche habe es geschafft, den Sportwagen schlechthin mit weltweit unerreichtem Prestige zu bauen. „Uns verbindet die Leidenschaft für das Autobauen.“ Es beruhigt Keevy zudem, mit Volkswagen einen verlässlichen Arbeitgeber gefunden zu haben, der weiter wächst. „Das gibt auch in schwierigen Zeiten Sicherheit.“

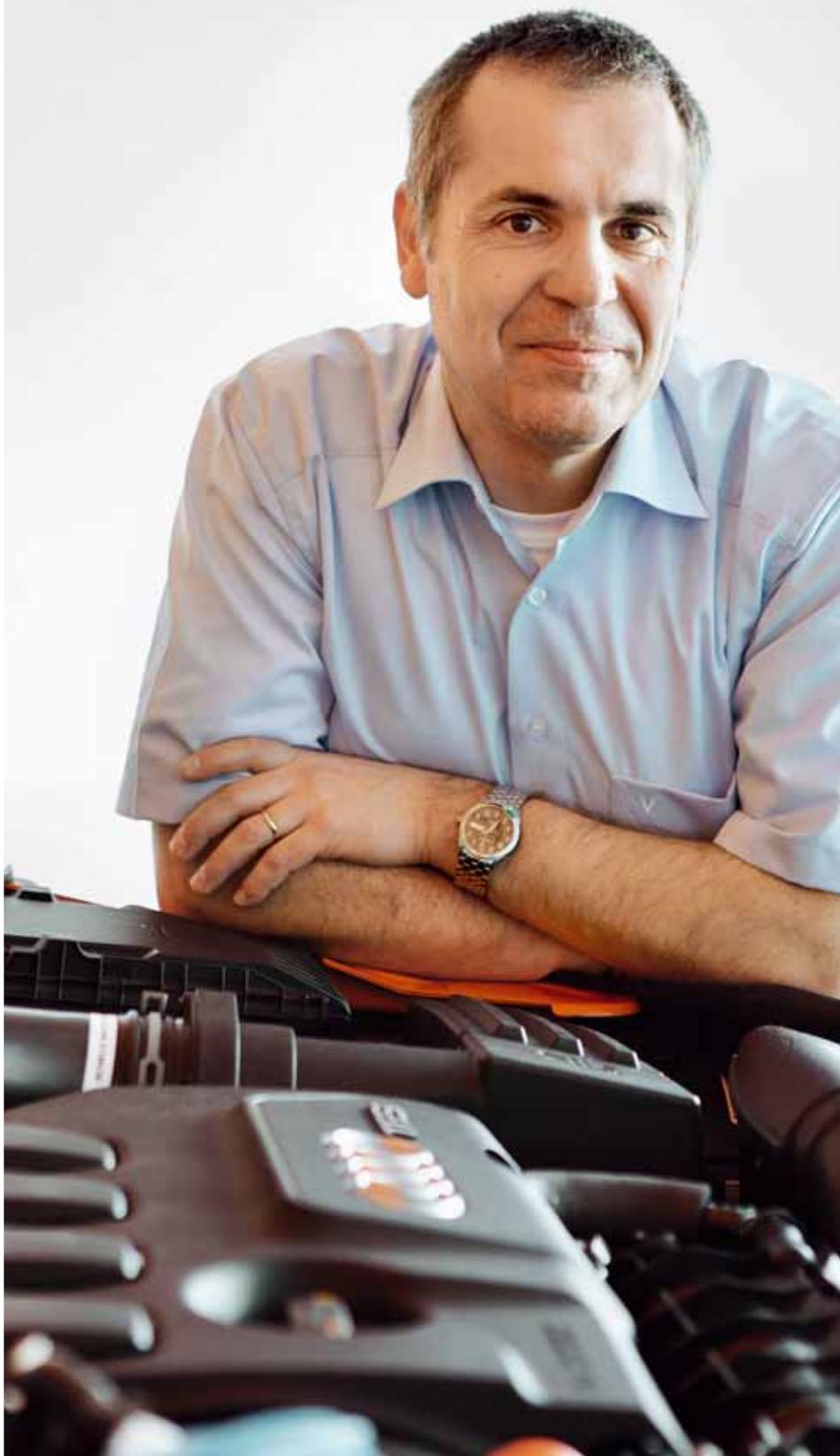
„Die Entwicklungspartnerschaft wird jetzt noch enger.“

HEINZ PICKHARD, ENTWICKLER, AUDI, INGOLSTADT

MODULBAUKÄSTEN MACHEN INNOVATIVE TECHNIK BEZAHLBAR

Heinz Pickhard, 43 Jahre, entwickelt Motoren bei Audi. Derzeit passt er den in Ingolstadt konzipierten 2,0 Liter-Turbo-Benzinmotor für Modelle anderer Konzernmarken an: „Die modulare Baukastenstrategie ist eine große Stärke des Konzerns“, sagt Pickhard. Und die Palette der Modelle wird nach der Integration von Porsche abermals wachsen: „Wir sind natürlich stolz, wenn auch Porsche unsere Motoren einbaut.“

Schon seit Jahrzehnten entwickeln Porsche, Audi und Volkswagen Ingenieure gemeinsam Fahrzeuge. Pickhard rechnet damit, dass die Entwickler künftig noch enger kooperieren. Das gilt insbesondere für neue Technologien wie Hybridantriebe: „Ein großer Konzern wie Volkswagen kann mit seinen Marken verschiedene Systeme anbieten.“ Und zugleich möglichst viele Synergien nutzen, um die kostspielige Elektrifizierung bezahlbar zu machen. „Das gilt erst recht, wenn auch Porsche mit von der Partie ist.“



Konzernbereiche

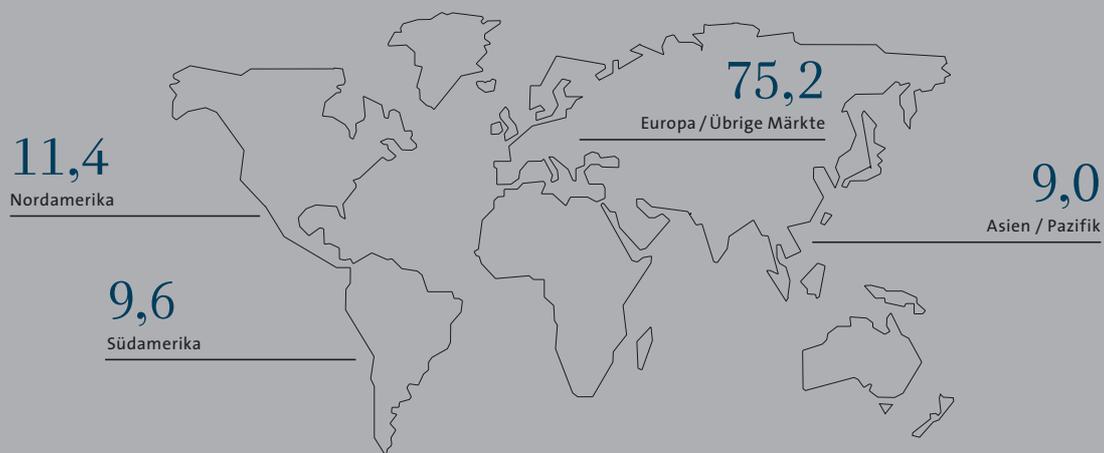
7,8



Unsere einzigartige Markenvielfalt mit attraktiven Fahrzeugen und innovativen Finanzdienstleistungen begeistert Kunden weltweit. Die Marke Volkswagen Pkw konnte ihre Auslieferungen im Geschäftsjahr 2009 vor allem aufgrund des großen Erfolgs in China im Vergleich zum Vorjahr um 7,8 % steigern.

UMSATZ NACH MÄRKTEN

in Mrd. €



88	Marken und Geschäftsfelder
90	Volkswagen Pkw
92	Audi
94	Škoda
96	SEAT
98	Bentley
100	Volkswagen Nutzfahrzeuge
102	Scania
104	Volkswagen Finanzdienstleistungen

- > Marken und Geschäftsfelder
- Volkswagen Pkw
- Audi
- Škoda
- SEAT
- Bentley
- Volkswagen Nutzfahrzeuge
- Scania
- Volkswagen
- Finanzdienstleistungen

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		UMSATZERLÖSE MIT DRITTEN		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Volkswagen Pkw	3.459	3.648	65.368	72.928	52.816	58.806	561	2.715
Audi	1.183	1.275	29.840	34.196	20.443	22.052	1.604	2.772
Škoda	552	626	7.100	8.039	5.761	5.783	203	565
SEAT	319	375	4.561	5.196	3.360	3.807	-339	-78
Bentley	4	8	571	1.084	553	1.016	-194	10
Volkswagen Nutzfahrzeuge	275	439	5.294	9.607	3.844	7.246	313 ²	375
Scania ³	43	31	6.385	3.865	6.385	3.865	236	417
VW China ⁴	1.397	989						
Sonstiges	-923	-1.119	-25.592	-32.036	929	1.040	-1.135 ⁵	-1.336 ⁵
Volkswagen Finanzdienstleistungen			11.660	10.929	11.095	10.193	606	893
Volkswagen Konzern	6.310	6.272	105.187	113.808	105.187	113.808	1.855	6.333
davon: Konzernbereich Automobile	6.310	6.272	93.041	102.632	93.605	103.368	1.264	5.428
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			12.146	11.176	11.581	10.440	591	905

- 1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.
- 2 Inklusive Erlös aus dem Verkauf der Volkswagen Caminhões e Ônibus Indústria e Comércio de Veículos Comerciais Ltda., Resende.
- 3 Vehicles&Services und Finanzdienstleistungen (ab 22. Juli 2008 konsolidiert).
- 4 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten. Die chinesischen Gesellschaften werden at Equity konsolidiert und erzielen ein Operatives Ergebnis (quota) von 774 (395) Mio. €.
- 5 Im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen sowie inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögensgegenstände im Rahmen der Kaufpreisallokation Scania.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ ¹		UMSATZERLÖSE	
	2009	2008	2009	2008
Europa/Übrige Märkte	3.414	3.731 ²	75.203	82.855 ²
Nordamerika	451	534	11.396	12.716
Südamerika	841	839 ²	9.606	9.784 ²
Asien-Pazifik ³	1.604	1.168	8.982	8.453
Volkswagen Konzern³	6.310	6.272	105.187	113.808

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



Marke Volkswagen Pkw

Hohe Kompetenz bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilität

Die Marke Volkswagen Pkw hat 2009 ihre innovativen Technologien unter der Dachmarke BlueMotion Technologies vereint. Das Highlight im Geschäftsjahr war die Präsentation des neuen Polo. Er trug dazu bei, dass die Auslieferungen trotz des schwierigen Marktumfelds den Vorjahreswert übertrafen.



Polo

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2009 demonstrierte die Marke Volkswagen Pkw eindrucksvoll ihre Kompetenz in puncto nachhaltige Mobilität. Alle serienreifen und -nahen Technologien und Produkte, die Kraftstoff einsparen und Emissionen reduzieren, wurden unter der Dachmarke BlueMotion Technologies zusammengefasst. Mit dem neuen Polo BlueMotion* wurde der sparsamste Fünfsitzer der Kompaktklasse vorgestellt.

Die Auslieferungen an Kunden weltweit waren im Geschäftsjahr 2009 mit 4,0 Mio. Fahrzeugen um 7,8 % höher als ein Jahr zuvor. Auf den wichtigen Pkw-Märkten in Deutschland (+ 29,0 %) Brasilien (+ 18,4 %) und China (+ 32,4 %) wurden hohe Zuwachsraten verzeichnet. In Nordamerika verringerte sich die Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr um 8,1 %, der Gesamtmarkt ging jedoch wesentlich stärker zurück.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw sank im Berichtsjahr auf 3,5 Mio. Fahrzeuge. Zuwächse ergaben sich in Deutschland, Brasilien und China. Die Modelle Fox, Gol und Golf wurden verstärkt nachgefragt. Der neue Polo wurde positiv vom Markt aufgenommen.

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

Volkswagen Pkw produzierte im Geschäftsjahr 2009 3,8 Mio. Fahrzeuge; das waren 1,3 % mehr als im Vorjahr. Die Produktionszahlen im Werk Wolfsburg sowie an den Standorten in Brasilien und China konnten gesteigert werden. Die Fertigungszahlen des Routan sind in den Konzernwerten nicht enthalten, da dieser im kanadischen Chrysler-Werk in Windsor, Ontario, produziert wird.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

Marken und Geschäftsfelder

> Volkswagen Pkw

Audi
Škoda
SEAT
Bentley
Volkswagen Nutzfahrzeuge
Scania
Volkswagen
Finanzdienstleistungen



Golf BlueMotion

MARKE VOLKSWAGEN PKW

	2009	2008	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	3.954	3.668	+ 7,8
Absatz	3.459	3.648	- 5,2
Produktion	3.807	3.757	+ 1,3
Umsatzerlöse (Mio. €)	65.368	72.928	- 10,4
Operatives Ergebnis	561	2.715	- 79,3
in % der Umsatzerlöse	0,9	3,7	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Aufgrund der weltweiten Marktschwäche lagen die Umsatzerlöse der Marke Volkswagen Pkw im Geschäftsjahr 2009 mit 65,4 Mrd. € um 10,4 % unter dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis verschlechterte sich um 2,2 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das geringere Absatzvolumen sowie auf Mixverschlechterungen zurückzuführen. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 0,9 (3,7) %. Die Marke Volkswagen Pkw hält trotz der schwierigen Rahmenbedingungen an den Zielen der Strategie 2018 fest, in rund neun Jahren weltweit 6,6 Mio. Fahrzeuge im Jahr zu verkaufen und ihren Weltmarktanteil somit auf 9 % auszubauen.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2009	2008
Golf	792.608	764.776
Passat/Santana	772.872	764.321
Jetta/Bora	649.963	616.013
Gol	465.795	388.763
Polo	453.824	408.679
Fox	176.114	170.596
Tiguan	145.002	150.416
Touran	126.168	148.196
Scirocco	47.277	20.442
Suran	44.936	52.600
Touareg	32.308	62.230
New Beetle	24.328	37.893
Eos	17.880	43.578
Polo Classic/Sedan	16.764	62.167
Sharan	14.636	19.703
New Beetle Cabriolet	12.773	17.100
Parati	9.883	22.874
Phaeton	4.071	6.189
	3.807.202	3.756.536



WEITERE INFORMATIONEN
www.volkswagen.de



Marke Audi

Die Traditionsmarke mit den vier Ringen feiert ihren 100. Geburtstag

100 Jahre Vorsprung durch Technik. Die Marke Audi blickt auf eine beachtliche Erfolgsgeschichte zurück. Das Operative Ergebnis des Geschäftsjahres 2009 belegt eindrucksvoll die hohe Wettbewerbsfähigkeit der Premiummarke.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Audi hat in ihrem Jubiläumsjahr faszinierende neue Modelle präsentiert und in einem schwierigen Umfeld positive Ergebnisse erzielt. Das Audi A5 Cabriolet und der Audi A5 Sportback haben die Modellreihe Audi A5 bereichert. Darüber hinaus hat die Marke den neuen Audi A4 allroad quattro, den Audi TT RS, den Audi R8 Spyder und die neue Generation des Audi A8 vorgestellt. Mit der Studie e-tron ist Audi einen ersten Schritt in Richtung Elektromobilität gegangen.



Audi A5 Sportback

Im Geschäftsjahr 2009 lieferte die Marke Audi weltweit 950 Tsd. Fahrzeuge an Kunden aus; das waren 5,4 % weniger als im Vorjahr. In Westeuropa nahmen die Verkaufszahlen um 11,8 % ab. Der Rückgang auf dem US-amerikanischen Markt fiel mit 5,7 % im Vergleich zum Gesamtmarkt unterproportional aus. Auf dem chinesischen Pkw-Markt dagegen konnte die Marke eine beachtliche Steigerungsrate von 32,9 % erzielen.

Der Absatz der Marke Audi war im Berichtszeitraum aufgrund der angespannten Wirtschaftslage mit 1.183 Tsd. Fahrzeugen um 7,2 % niedriger als im Vorjahr. Davon waren 956 Tsd. Einheiten Audi und Lamborghini Modelle. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle der Baureihe Audi A5 sowie der Audi A3 Sportback. Der neue Audi Q5 wurde positiv vom Markt aufgenommen und leistete einen wesentlichen Beitrag zum Absatz der Marke Audi. Der Absatz der Automobili Lamborghini S.p.A. belief sich auf 1.417 Fahrzeuge (- 42,4 %).

Die Produktionszahl der Marke Audi lag im Geschäftsjahr 2009 bei 924 Tsd. Einheiten; das waren 9,6 % weniger als ein Jahr zuvor. Lamborghini produzierte aufgrund des deutlichen Nachfragerückgangs im Supersportwagensegment mit 1.253 Einheiten 48,3 % weniger Fahrzeuge als im Vorjahr.

Marken und Geschäftsfelder
Volkswagen Pkw

> Audi

- Škoda
- SEAT
- Bentley
- Volkswagen Nutzfahrzeuge
- Scania
- Volkswagen
- Finanzdienstleistungen



Audi A4 allroad quattro

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke Audi erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2009 Umsatzerlöse in Höhe von 29,8 Mrd. €. Der Rückgang um 12,7 % ist im Wesentlichen auf den gesunkenen Absatz zurückzuführen. Das Operative Ergebnis war mit 1,6 Mrd. € deutlich positiv, womit die Marke Audi ihre hohe Konkurrenzfähigkeit selbst angesichts der aktuell schwierigen Marktbedingungen unter Beweis stellte. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 5,4 (8,1) %. Die Kennzahlen für Lamborghini, die in den Werten der Marke Audi enthalten sind, entwickelten sich rückläufig.

MARKE AUDI

	2009	2008	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	950	1.003	-5,4
Absatz	1.183	1.275	-7,2
Produktion	924	1.022	-9,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	29.840	34.196	-12,7
Operatives Ergebnis	1.604	2.772	-42,1
in % der Umsatzerlöse	5,4	8,1	

PRODUKTION

Fahrzeuge	2009	2008
Audi		
A4	279.624	361.894
A3	196.965	203.594
A6	182.090	214.074
Audi Q5	105.074	20.324
A5	69.495	57.324
Audi Q7	27.929	59.008
TT Coupé	18.010	31.101
A5 Cabriolet	15.388	326
A3 Cabriolet	9.782	18.570
A8	8.599	20.140
TT Roadster	4.811	10.688
A4 Cabriolet	2.409	16.991
R8	2.101	5.656
	922.277	1.019.690
Lamborghini		
Gallardo	462	1.206
Gallardo Spyder	460	581
Murciélago	274	454
Murciélago Roadster	57	183
	1.253	2.424
Marke Audi	923.530	1.022.114



WEITERE INFORMATIONEN
www.audi.de



Marke Škoda

Mit der fünften Baureihe das SUV-Segment erschließen

Im Geschäftsjahr 2009 präsentierte die Marke Škoda mit dem Yeti den ersten SUV aus ihrem Hause. Er leistete einen wesentlichen Beitrag zum guten Ergebnis im Berichtsjahr. Auch der Škoda Superb Combi erfuhr nach seiner Vorstellung eine positive Resonanz.



Škoda Yeti

GESCHÄFTSVERLAUF

Das Geschäftsjahr 2009 stand für die Marke Škoda ganz im Zeichen der Erweiterung ihrer Modellpalette. Mit dem Škoda Yeti stellte die tschechische Traditionsmarke einen SUV vor, der uneingeschränkte Geländetauglichkeit mit

dem Fahrverhalten und dem Reisekomfort einer Mittelklasse-Limousine kombiniert. Der erfolgreichen Škoda Superb Limousine folgte am Ende des Jahres 2009 die Combi-Version. Sie stieß mit ihrem überdurchschnittlichen Komfort und Raumangebot auf ein großes Medien- und Kundeninteresse.

Die Auslieferungen der Marke Škoda waren im Berichtsjahr mit 684 Tsd. Fahrzeugen um 1,4 % höher als im Vorjahr. Zuwächse erzielte die Marke vor allem in Deutschland, Polen und China.

Der Absatz von Škoda lag im Geschäftsjahr 2009 bei 552 Tsd. Einheiten; das waren 11,9 % weniger als ein Jahr zuvor. Verstärkt nachgefragt wurden jedoch die Modelle Fabia und Superb.

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

Im Berichtsjahr produzierte die Marke Škoda weltweit 669 Tsd. Fahrzeuge. Das entspricht einem Rückgang um 1,2 % im Vergleich zum Vorjahr.

Marken und Geschäftsfelder
 Volkswagen Pkw
 Audi
 > Škoda
 SEAT
 Bentley
 Volkswagen Nutzfahrzeuge
 Scania
 Volkswagen
 Finanzdienstleistungen



Škoda Superb Combi

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Škoda lagen im Berichtsjahr mit 7,1 Mrd. € um 11,7 % unter denen des Vorjahres. Das Operative Ergebnis ging im Wesentlichen aufgrund des gesunkenen Absatzes und der anhaltend ungünstigen Wechselkursituation um 362 Mio. € auf 203 Mio. € zurück. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 2,9 (7,0) %.

MARKE ŠKODA

	2009	2008	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	684	675	+1,4
Absatz	552	626	-11,9
Produktion	669	677	-1,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	7.100	8.039	-11,7
Operatives Ergebnis	203	565	-64,1
in % der Umsatzerlöse	2,9	7,0	

PRODUKTION

Fahrzeuge	2009	2008
Octavia	294.020	355.037
Fabia	260.562	244.981
Superb	52.361	27.264
Roomster	42.273	49.535
Yeti	19.590	-
	668.806	676.817





Marke SEAT

Palette umweltfreundlicher Fahrzeuge um weitere Modelle ergänzt

Die spanische Marke erweiterte 2009 die Reihe der umweltfreundlichen ECOMOTIVE-Modelle und stellte zudem den Exeo ST vor. Die anhaltend schwierige Situation auf dem spanischen Markt belastete jedoch das Ergebnis von SEAT erheblich.

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2009 trat die Marke SEAT mit dem Exeo erfolgreich in das B-Segment ein. Die sportliche Mittelklasse-Limousine eröffnet die sechste Baureihe der spanischen Marke. Die umweltfreundliche Reihe der ECOMOTIVE-Modelle wurde 2009 um die Varianten des Leon* und



SEAT Exeo ST

des Altea* ergänzt. Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main im September 2009 präsentierte SEAT die Konzeptstudie IBZ und gab damit einen Ausblick auf den SEAT Ibiza ST, der im Frühjahr 2010 erstmals gezeigt wurde. Er ist das dritte Modell der erfolgreichen Ibiza-Baureihe.

Die Auslieferungen an Kunden der Marke SEAT lagen im Geschäftsjahr aufgrund des schwierigen Marktumfelds – insbesondere auf dem spanischen Pkw-Markt – mit 337 Tsd. Fahrzeugen um 8,5 % unter dem Niveau des Vorjahres. Allerdings konnten die Auslieferungen auf wichtigen Märkten wie Deutschland, Frankreich und Großbritannien im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Eine erfreuliche Nachfrage verzeichneten die Modelle Exeo und Ibiza.

Der Absatz an die Handelsorganisation verringerte sich im Berichtsjahr auf 319 Tsd. Fahrzeuge; das waren 15,0 % weniger als ein Jahr zuvor.

Die Produktionszahl der Marke SEAT lag im Geschäftsjahr 2009 mit 308 Tsd. bei idealem Lagerbestand um 19,2 % unter dem Vorjahreswert.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

- Marken und Geschäftsfelder
- Volkswagen Pkw
- Audi
- Škoda
- > SEAT
- Bentley
- Volkswagen Nutzfahrzeuge
- Scania
- Volkswagen
- Finanzdienstleistungen



SEAT Ibiza ECOMOTIVE

MARKE SEAT

	2009	2008	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	337	368	-8,5
Absatz	319	375	-15,0
Produktion	308	381	-19,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	4.561	5.196	-12,2
Operatives Ergebnis	-339	-78	x
in % der Umsatzerlöse	-7,4	-1,5	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke SEAT gingen im Geschäftsjahr 2009 infolge der schwierigen Absatzsituation um 12,2% auf 4,6 Mrd. € zurück. Das Operative Ergebnis verringerte sich trotz der konsequenten Umsetzung des

Ergebnisverbesserungsprogramms im Vergleich zum Vorjahr um 261 Mio. € auf -339 Mio. €. Die operative Umsatzrendite sank von -1,5% im Jahr 2008 auf -7,4% im Geschäftsjahr 2009.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2009	2008
Ibiza	173.715	192.470
Leon	66.368	96.761
Altea/Toledo	33.362	60.254
Exeo	22.981	369
Alhambra	6.215	10.282
Cordoba	4.861	20.439
	307.502	380.575





Marke Bentley

Der neue Mulsanne¹ tritt die Nachfolge des Arnage an

Bentley konnte sich 2009 den deutlichen Absatzeinbrüchen im Luxussegment nicht entziehen. Die Marke setzt der Entwicklung unter anderem ihr neues Flaggschiff entgegen: den Bentley Mulsanne. Er spiegelt die Philosophie der Marke wider, herausragenden Luxus mit überlegener Leistung zu verbinden.



Bentley Mulsanne

GESCHÄFTSVERLAUF

Nachdem im Geschäftsjahr 2008 das Ende der Arnage-Ära eingeläutet wurde, präsentierte Bentley im Berichtsjahr auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main ein neues Flaggschiff: den Bentley Mulsanne.

Er verbindet einen großzügigen, edlen Innenraum und handgefertigten Luxus mit dem für Bentley typischen Leistungsvermögen. Des Weiteren wurde mit der Einführung des GTC Speed² und des Bentley Continental Supersports², dem schnellsten und stärksten Bentley aller Zeiten, der Ausbau der Continental Baureihe konsequent vorangetrieben.

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise führte im Geschäftsjahr 2009 erneut zu einem deutlichen Volumenschwund im Luxussegment. Die Marke Bentley musste auf allen Märkten rückläufige Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen. Insgesamt sanken die Auslieferungen an Kunden um 39,3 % auf 4.616 Fahrzeuge.

Der Absatz verringerte sich im Berichtsjahr auf 4.005 Fahrzeuge; dies bedeutet einen Rückgang um 47,9 % im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008. Auf allen Märkten lagen die Absatzzahlen unter dem Vorjahreswert.

Die Zahl der produzierten Fahrzeuge der Marke Bentley belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 3.637 Einheiten; das waren 52,6 % weniger als im Jahr 2008. Der Lagerbestand konnte dadurch deutlich reduziert werden.

¹ Für diese Modelle sind zurzeit noch keine verbindlichen Verbrauchs- und Emissionsangaben verfügbar.

² Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

Marken und Geschäftsfelder
 Volkswagen Pkw
 Audi
 Škoda
 SEAT
 > Bentley
 Volkswagen Nutzfahrzeuge
 Scania
 Volkswagen
 Finanzdienstleistungen



Bentley Continental Supersports

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2009 lagen die Umsatzerlöse der Marke Bentley mit 0,6 Mrd. € um 47,3 % unter denen des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank auf – 194 Mio. €. Auf die angespannte Situation reagierte Bentley mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket und passte die Produktionskapazität und die Fixkosten an den gesunkenen Absatz an. Die operative Umsatzrendite verringerte sich von 0,9 % im Vorjahr auf nunmehr – 34,0 %.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2009	2008
Continental Flying Spur	1.358	1.813
Continental GT Coupé	1.211	2.699
Continental GT Cabriolet	722	2.408
Arnage	147	277
Brooklands	106	312
Azure	93	165
	3.637	7.674

MARKE BENTLEY

	2009	2008	%
Auslieferungen	4.616	7.604	– 39,3
Absatz	4.005	7.685	– 47,9
Produktion	3.637	7.674	– 52,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	571	1.084	– 47,3
Operatives Ergebnis	– 194	10	x
in % der Umsatzerlöse	– 34,0	0,9	



WEITERE INFORMATIONEN
www.bentleymotors.com



Nutzfahrzeuge

Volkswagen Nutzfahrzeuge Bestseller überspringt die Marke von zehn Millionen gefertigten Fahrzeugen

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentierte im Geschäftsjahr 2009 die neueste Generation der beliebten Baureihe Caravelle/Multivan und Transporter. Das Geschäft mit schweren Lkw aus brasilianischer Fertigung wurde an die MAN Gruppe veräußert.

GESCHÄFTSVERLAUF

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte im Geschäftsjahr 2009 ein besonderes Jubiläum: Im Werk Hannover lief das zehnmillionste Fahrzeug der beliebten Modellreihe Caravelle/Multivan und Transporter vom Band. Passend dazu wurde 2009 die neueste Generation dieses Erfolgsmodells vorgestellt. Für Aufsehen sorgte Volkswagen Nutzfahrzeuge außerdem mit der Präsentation des Pick-up Amarok, der 2010 zunächst in Südamerika und später auch in Europa erhältlich sein wird.

Das brasilianische Nutzfahrzeuggeschäft wurde im Berichtsjahr an die MAN Gruppe verkauft.



Multivan

Im abgelaufenen Geschäftsjahr blieben die Auslieferungen an Kunden mit insgesamt 362 Tsd. Fahrzeugen um 28,0 % unter denen des Vorjahres. Dabei gingen auf nahezu allen wichtigen Märkten die Verkaufszahlen zurück.

Mit 275 Tsd. Einheiten lag der Absatz an die Handelsorganisation im Geschäftsjahr 2009 um 37,4 % unter dem Vorjahreswert. Beim Caddy, der sowohl als Nutzfahrzeug als auch in der Pkw-Version Caddy Life erhältlich ist, verringerte sich der Absatz auf insgesamt 129 Tsd. Fahrzeuge (-17,2 %). Von den Modellen Caravelle/Multivan und Transporter wurden 140 Tsd. Fahrzeuge abgesetzt (-31,6 %).

Volkswagen Nutzfahrzeuge produzierte im abgelaufenen Geschäftsjahr 308 Tsd. Fahrzeuge; das waren 34,4 % weniger als im Jahr 2008. Darin nicht enthalten sind die Fertigungszahlen des Crafter, da dieser in den Daimler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde hergestellt wird. Das Stammwerk in Hannover produzierte insgesamt 96 (167) Tsd. Einheiten der Modelle Caravelle/Multivan und Transporter. Am polnischen Standort in Poznan verringerte sich die Zahl der gefertigten Einheiten auf 137 (176) Tsd. Fahrzeuge.

Da das brasilianische Nutzfahrzeuggeschäft im ersten Quartal 2009 verkauft wurde, sind die schweren Nutzfahrzeuge nur für die Monate Januar bis Februar in den hier dargestellten Mengenzahlen enthalten.

Marken und Geschäftsfelder
 Volkswagen Pkw
 Audi
 Škoda
 SEAT
 Bentley
 > Volkswagen Nutzfahrzeuge
 Scania
 Volkswagen
 Finanzdienstleistungen

Amarok



VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2009	2008	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	362	502	-28,0
Absatz	275	439	-37,4
Produktion	308	470	-34,4
Umsatzerlöse (Mio. €)	5.294	9.607	-44,9
Operatives Ergebnis	313	375	-16,5
in % der Umsatzerlöse	5,9	3,9	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von Volkswagen Nutzfahrzeuge lagen im Geschäftsjahr 2009 mit 5,3 Mrd. € volumenbedingt um 44,9 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Das Operative Ergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf 313 Mio. €; es war damit um 62 Mio. € niedriger als im Vorjahr. Darin enthalten ist der Ertrag aus dem Verkauf des brasiliani-

schen Nutzfahrzeuggeschäfts in Höhe von 0,6 Mrd. €. Dieser ist auch ursächlich dafür, dass sich die operative Umsatzrendite von 3,9 % im Vorjahr auf nunmehr 5,9 % verbesserte.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2009	2008
Transporter	78.985	90.207
Caddy Kombi	78.488	77.642
Caravelle/Multivan, Kombi	56.073	123.630
Caddy	48.601	82.414
Saveiro	38.899	40.367
Lkw*	5.187	46.138
Omnibus*	1.872	9.889
Amarok	193	-
	308.298	470.287

* 2009 nur Januar und Februar.



WEITERE INFORMATIONEN
www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de



Marke Scania

Mit der neuen R-Serie auf Erfolgskurs bleiben

Die schwierigen Rahmenbedingungen im Nutzfahrzeugsektor beeinflussten 2009 das Geschäft der Marke Scania, die mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket auf die schwierige Situation reagierte. Die neue R-Serie begeistert die Kunden weltweit.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die schwedische Traditionsmarke Scania wurde im Geschäftsjahr 2008 vollkonsolidiert und trägt seitdem zum Erfolg des Volkswagen Konzerns bei. Die Vorjahreszahlen in diesem Kapitel beziehen sich auf den Zeitraum 22. Juli bis 31. Dezember 2008.



Scania R-Serie

Im Nutzfahrzeuggeschäft kam es 2009, bedingt durch die Finanz- und Wirtschaftskrise, zu einem starken Einbruch der Nachfrage. Die Marke Scania begegnete dieser Situation mit Maßnahmen wie Arbeitszeitreduzierung, Mitarbeiterqualifizierung und der Verschiebung von Investitionen.

Im Geschäftsjahr 2009 hat Scania eine strategische Partnerschaft mit dem chinesischen Busaufbauerhersteller Higer vereinbart. Künftig fertigen beide Unternehmen mit dem Scania Touring in China einen Bus für den weltweiten Markt.

Besondere Aufmerksamkeit erregte die neue R-Serie von Scania. Sie wurde aufgrund ihrer aerodynamischen Gestaltung, der Kraftstoffwirtschaftlichkeit sowie ihres einzigartigen Scania Fahrer Eco-Moduls zum „International Truck of the Year 2010“ gekürt.

Die Auslieferungen an Kunden der Marke Scania lagen im Geschäftsjahr 2009 bei 43.443 Einheiten. Rund die Hälfte dieser Fahrzeuge wurde in Europa verkauft. In Brasilien lieferte Scania 9.009 Einheiten an Kunden aus. Die Zahl der verkauften Busse belief sich auf insgesamt 6.636.

Die Marke Scania produzierte im Berichtsjahr 35.809 Fahrzeuge, 6.236 davon waren Busse.

- Marken und Geschäftsfelder
- Volkswagen Pkw
- Audi
- Škoda
- SEAT
- Bentley
- Volkswagen Nutzfahrzeuge
- > Scania
- Volkswagen
- Finanzdienstleistungen



Scania Touring

MARKE SCANIA

	2009	2008*
Auslieferungen	43.443	30.527
Absatz	43.443	30.527
Produktion	35.809	32.430
Umsatzerlöse (Mio. €)	6.385	3.865
Operatives Ergebnis	236	417
in % der Umsatzerlöse	3,7	10,8

* 22.07.2008 bis 31.12.2008.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Auf dem von schweren Nachfrageeinbrüchen gekennzeichneten Lkw-Markt konnte sich die Marke Scania im Berichtszeitraum beachtlich behaupten. Die Umsatzerlöse erreichten eine Höhe von 6,4 Mrd. €. Das Operative Ergeb-

nis betrug 236 Mio. €. Dabei ergaben sich vor allem im Servicegeschäft positive Effekte. Die operative Umsatzrendite belief sich in dem besonders schwierigen Jahr 2009 auf 3,7 %.

Da sich die Vorjahreskennzahlen nur auf den Zeitraum 22. Juli bis 31. Dezember 2008 beziehen, wird auf einen Vorjahresvergleich verzichtet.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2009	2008*
Lkw	29.573	29.085
Busse	6.236	3.345
	35.809	32.430

* 22.07.2008 bis 31.12.2008.



Volkswagen Finanzdienstleistungen

Flexible Mobilitätspakete und Internationalisierung als Wachstumsmotoren

Die innovativen Produkte von Volkswagen Finanzdienstleistungen sicherten auch in schwierigen Zeiten das Wachstum entlang der automobilen Wertschöpfungskette. Sie kommen dem Wunsch der Kunden nach sorgenfreier Mobilität nach – und das nicht nur in Deutschland.

STRUKTUR DES BEREICHS VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Geschäft von Volkswagen Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagementgeschäft. Die Volkswagen Financial Services AG koordiniert die weltweiten Finanzdienstleistungsaktivitäten des Volkswagen Konzerns – ausgenommen die der Marke Scania. Die Volkswagen Bank GmbH und die Volkswagen Leasing GmbH zählen zu den wesentlichen Gesellschaften in Europa; in Nordamerika ist dies die VW CREDIT, INC.

GESCHÄFTSVERLAUF

Dem angespannten Marktumfeld trat Volkswagen Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2009 mit weiteren Produktinnovationen entgegen und leistete damit einen positiven Beitrag zur Absatzsituation des Konzerns. Die erfolgreichen Mobilitätspakete der Volkswagen Bank GmbH waren dabei erneut der Schlüssel zum Erfolg und wurden auf andere Konzernmarken ausgeweitet. Die neueste Innovation ist der Kreditschutzbrief der Volkswagen Bank GmbH. Er ermöglicht eine Absicherung der Finanzierungsrate sowie des Kfz-Versicherungs- und Garantiversicherungsbeitrags für Privat- und Firmenkunden, zum Beispiel bei plötzlicher Arbeitsunfähigkeit oder unverschuldeter Arbeitslosigkeit. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten gewährleistet er die individuelle Mobilität des Kunden durch finanzielle Sicherheit. In Deutschland wurden rund 45 % der ausgelieferten Fahrzeuge des Konzerns über die Volkswagen Bank GmbH finanziert oder über die Volks-

wagen Leasing GmbH geleast. Die Volkswagen Versicherungsdienst GmbH stattete rund 19 % der ausgelieferten Konzernfahrzeuge im Einzelkundengeschäft mit einer Kfz-Versicherung aus.

Ihren Internationalisierungskurs hat die Volkswagen Financial Services AG 2009 konsequent weiterverfolgt. Seit Januar 2009 werden Finanzdienstleistungen über die 100-prozentige Tochtergesellschaft VOLKSWAGEN FINANCE PRIVATE LIMITED mit Sitz in Mumbai auch in Indien angeboten. In Norwegen hat Ende 2009 ein Joint Venture mit dem norwegischen Importeur seine Geschäftstätigkeit aufgenommen. Angeboten werden Finanzierungen, Leasing und Versicherungen für Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi, Škoda sowie Volkswagen Nutzfahrzeuge im Privat- und Firmenkundenbereich.

Auch im Jahr 2009 erhielten die Volkswagen Finanzdienstleistungen renommierte Auszeichnungen. Im März wurde die Volkswagen Bank GmbH zum dritten Mal in Folge von den Lesern des Fachmagazins „auto, motor und sport“ zur „Best Brand“ der Kategorie „Pkw-Banken“ gewählt. Des Weiteren bekam die Volkswagen Leasing GmbH zum vierten Mal in Folge den Flotten-Award der Fachzeitschrift „Autoflotte“ in der Kategorie „Leasing- und Fuhrparkmanagement“.

Die Rating-Agentur Standard & Poor's hat ihre Bonitätseinschätzung für die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH aktualisiert. In einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld bestätigte sie die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen Financial Services AG; der Ausblick wurde von „stabil“ auf „negativ“ gesetzt. Die Ratings der Volkswagen Bank GmbH wurden

- Marken und Geschäftsfelder
- Volkswagen Pkw
- Audi
- Škoda
- SEAT
- Bentley
- Volkswagen Nutzfahrzeuge
- Scania
- > Volkswagen
 - Finanzdienstleistungen

jeweils um eine Stufe gesenkt, der Ausblick ist ebenfalls „negativ“. Damit liegt die Volkswagen Bank GmbH nun auf der gleichen Rating-Stufe wie die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG. Auch Moody's Investors Service hat nach neuen Bonitätseinschätzungen die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen Financial Services AG bestätigt; der Ausblick wurde auf „stabil“ gesenkt. Das kurz- und langfristige Rating der Volkswagen Bank GmbH wird derzeit im Hinblick auf eine mögliche Herabstufung beobachtet.

Im Geschäftsjahr 2009 wurden im Finanzierungs-, Leasing und Service/Versicherungsgeschäft 3,2 Mio. neue Verträge abgeschlossen; das waren 9,1 % mehr als im Vorjahr. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erhöhte sich der Vertragsbestand zum 31. Dezember 2009 um 8,7 % auf 5,1 Mio. Verträge. Im Bereich Service/Versicherungen nahm der Bestand im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 9,4 % auf insgesamt 2,1 Mio. Kontrakte zu. Bei unveränderten Vergabegrundsätzen belief sich der Anteil der finanzierten oder geleaste Fahrzeuge am

gesamten Auslieferungsvolumen des Konzerns auf 32,9 (32,5) %. Im Geschäftsjahr 2009 entwickelte sich das Direktbankgeschäft der Volkswagen Bank GmbH weiter positiv. Am 31. Dezember 2009 betreute die Volkswagen Bank *direct* 1.353.073 Konten; das waren 10,3 % mehr als im Vorjahr.

Der Vertragsbestand im Flottenmanagementgeschäft unserer Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan belief sich am 31. Dezember 2009 auf 1,3 Mio. Fahrzeuge; er war damit um 5,9 % niedriger als ein Jahr zuvor.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Berichtsjahr erwirtschaftete Volkswagen Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 11,7 Mrd. €; das entsprach einem Anstieg um 6,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Aufgrund höherer Risikokosten infolge der Finanzmarktkrise und des Entfalls von Einmaleffekten erreichte das Operative Ergebnis mit 606 (893) Mio. € jedoch nicht das Niveau des Vorjahres.

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2009	2008	%
Vertragsbestand ¹	Tsd. Stück	7.223	6.631	+ 8,9
Kundenfinanzierung		3.567	3.163	+ 12,8
Leasing		1.508	1.505	+ 0,2
Service/Versicherung		2.148	1.964	+ 9,4
Forderungen aus	Mio. €			
Kundenfinanzierung		33.823	29.251	+ 15,6
Händlerfinanzierung ¹		9.639	11.055	- 12,8
Leasingverträgen		14.069	15.064	- 6,6
Direktbankeinlagen	Mio. €	18.309	12.835	+ 42,7
Bilanzsumme	Mio. €	76.431	74.690	+ 2,3
Eigenkapital	Mio. €	7.748	7.991	- 3,0
Schulden ²	Mio. €	66.180	63.380	+ 4,4
Eigenkapitalquote	%	10,1	10,7	
Eigenkapitalrendite vor Steuern ³	%	8,5	12,1	
Leverage ⁴		8,5	7,9	
Operatives Ergebnis	Mio. €	606	893	- 32,1
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	673	919	- 26,8
Mitarbeiter am 31.12.		7.717	7.587	+ 1,7

- 1 Vorjahreswerte angepasst.
- 2 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.
- 3 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.
- 4 Schulden zu Eigenkapital.



Corporate Governance

359

→ In den Abschluss des Volkswagen Konzerns werden 359 Gesellschaften einbezogen. In Übereinstimmung mit den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex¹ sorgen wir für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und unternehmensinternen Richtlinien und wirken auf deren konzernweite Beachtung hin.

DIE DREI WIRKHEBEL DER COMPLIANCE-ORGANISATION



108 Corporate Governance Bericht (Teil des Lageberichts)

112 Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)

116 Struktur und Geschäftstätigkeit (Teil des Lageberichts)

120 Organe (Teil des Konzernanhangs)

Corporate Governance Bericht (Teil des Lageberichts)

Verantwortlich handeln, Werte schaffen

Nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg kann sich in unserem Unternehmen nur dann einstellen, wenn wir nationale und internationale Regeln und Normen einhalten. Denn nur so gelingt es uns, das Vertrauen unserer Kunden und Investoren zu stärken. Eine transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung hat in unserer täglichen Arbeit höchste Priorität. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG folgen deshalb den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner derzeit gültigen Fassung vom 18. Juni 2009 mit nur wenigen Ausnahmen.

UNTERNEHMENSFÜHRUNG IM EINKLANG MIT DEN EMPFEHLUNGEN UND ANREGUNGEN DES DEUTSCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Der Deutsche Corporate Governance Kodex enthält Empfehlungen und Anregungen für eine gute Unternehmensführung; sie werden von der zuständigen Regierungskommission erarbeitet und stetig weiterentwickelt. Als Basis dafür dienen die wesentlichen gesetzlichen Vorschriften sowie national und international anerkannte Standards der Unternehmensführung. Mit diesen Empfehlungen und Anregungen soll eine erfolgreiche und transparente Unternehmensführung und -kontrolle unterstützt werden. Sie sind deshalb auch eine wichtige Grundlage für die Arbeit von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

Eines der Hauptziele des Volkswagen Konzerns ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes. Dieses Ziel erreichen wir, indem wir mit einer verantwortungsvollen und transparenten Unternehmensführung das Vertrauen aller Stakeholder stärken und dem kontinuierlich steigenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen gerecht werden.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG (STAND: ZEITPUNKT DER JEWEILIGEN ERKLÄRUNG)

Am 20. November 2009 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG die gesetzlich erforderliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben. Sie erklären darin, dass sie den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung vom 18. Juni 2009 am 5. August 2009 mit Ausnahme der Ziffer 4.2.3 Abs. 4 und 5 (Abfindungs-Cap) entsprochen haben. Danach wurde bis zur Aufsichtsratssitzung am 20. November 2009, in der sich das Gremium turnusgemäß mit den Empfehlungen und Anregungen des Kodex beschäftigt, der neuen Fassung vom 18. Juni 2009 weitgehend entsprochen. Die Abweichungen betrafen die Ziffern 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt in der D&O-Versicherung), 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) und 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap).

Vorstand und Aufsichtsrat haben weiterhin erklärt, dass mit Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung am 20. November 2009 den Empfehlungen des Deutschen

Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 mit Ausnahme der Ziffern 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt in der D&O-Versicherung), 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) und 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap) entsprochen wird.

Ein Selbstbehalt in der D&O-Versicherung gemäß Ziffer 3.8 Abs. 2 soll zum 1. Januar 2010 in den neuen Versicherungsvertrag aufgenommen werden. Die Vorgaben der Ziffern 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) und 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap) sollen zukünftig beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen berücksichtigt werden.

Die Empfehlungen der Ziffern 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt hinsichtlich der D&O-Versicherung) und 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) sind neu geregelt worden; ihnen wird deshalb erst zukünftig entsprochen. Nachdem der Abfindungs-Cap in der Vergangenheit rechtlich eher kritisch betrachtet wurde und Volkswagen deshalb die Entsprechenserklärung diesbezüglich eingeschränkt hatte, hat die Praxis inzwischen Gestaltungsmöglichkeiten entwickelt, die es sinnvoll erscheinen lassen, künftig auch dieser Empfehlung zu folgen.

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

Darüber hinaus wird der Volkswagen Konzern auch den Anregungen des Kodex weitgehend folgen. Jedoch ist nicht vorgesehen, den langfristigen Erfolg bei der Vergütung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.6 Satz 5) zu berücksichtigen. Diesbezüglich werden wir weiterhin die Diskussion in der Fachöffentlichkeit verfolgen.

Am 23. November 2009 haben Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG in ihrer Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex mitgeteilt, dass den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 5. August 2009 weitgehend entsprochen wurde. Allerdings galten die Einschränkungen, dass der Ziffer 4.2.3 Abs. 4 und 5 (Abfindungs-Cap) nicht entsprochen wird, dass der Aufsichtsrat

keinen Nominierungsausschuss bildet (Ziffer 5.3.3 Kodex), dass die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahl durchgeführt werden (Ziffer 5.4.3 Satz 1 Kodex) und dass die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder nicht individualisiert, aufgliedert nach Bestandteilen, ausgewiesen wird (Ziffer 5.4.6 Abs. 3 Satz 1 Kodex). Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG erklärten weiterhin, dass nach dem 5. August 2009 den Empfehlungen in der Fassung vom 18. Juni 2009 mit Ausnahme der Ziffern 3.8 Abs. 2 Satz 2 (Selbstbehalt hinsichtlich der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat), 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung), 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap), 5.3.3 (Nominierungsausschuss) und 5.4.3 Satz 1 (Wahlen zum Aufsichtsrat als Einzelwahl) entsprochen wurde und wird. Ein Selbstbehalt in der D&O-Versicherung (Ziffer 3.8 Abs. 2 Satz 2) soll zum 1. Januar 2010 in den neuen Versicherungsvertrag aufgenommen werden. Weiterhin soll zukünftig beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap (Ziffer 4.2.3 Abs. 3 und 4) berücksichtigt werden. Die Entsprechenserklärung ist auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung veröffentlicht.

Hinsichtlich der im Kodex enthaltenen Anregungen für die AUDI AG gelten die folgenden Einschränkungen: Die Hauptversammlung der AUDI AG wird nicht im Internet übertragen (Ziffer 2.3.4 Kodex). Deshalb besteht auch kein Anlass, die Erreichbarkeit eines Stimmrechtsvertreters des Unternehmens (Ziffer 2.3.3 Satz 3 Halbsatz 2 Kodex) für abwesende Aktionäre während der Hauptversammlung zu ermöglichen. Darüber hinaus ist nicht vorgesehen, den langfristigen Erfolg bei der Vergütung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.6 Satz 5) zu berücksichtigen. Diesbezüglich soll weiterhin die Diskussion in der Fachöffentlichkeit verfolgt werden.



ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir



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

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns stimmt der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. In regelmäßigen Abständen erörtern beide Gremien gemeinsam den Stand der Strategieumsetzung. Der Aufsichtsrat wird vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements einschließlich des internen Kontrollsystems sowie der Compliance informiert.

Weitere Informationen zur Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie zur Arbeit und zur Zusammensetzung der Ausschüsse des Aufsichtsrats finden Sie im Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 4 bis 9 dieses Geschäftsberichts. Angaben zur personellen Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat können Sie den Seiten 120 bis 123 entnehmen.

VERGÜTUNGSBERICHT

Ausführliche Erläuterungen zur Vergütung aller Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 112 bis 115 dieses Geschäftsberichts.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Erklärung zur Unternehmensführung ist auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“ dauerhaft zugänglich.

COMPLIANCE

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex sorgt der Vorstand für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren konzernweite Beachtung hin. Der Volkswagen Konzern fühlt sich seit jeher nicht nur an gesetzliche und interne Bestimmungen gebunden. Auch freiwillig eingegangene Verpflichtungen und ethische Grundsätze sind integraler Bestandteil unserer Unternehmenskultur und zugleich die Richtschnur, an der sich Entscheidungen ausrichten. Der Group Chief Compliance Officer berichtet direkt an den Vorstandsvor-

sitzenden. Seine Aufgabe besteht darin, den Vorstand in allen Fragen der Compliance zu beraten, präventive Maßnahmen einzuführen, sie zu steuern, zu überwachen und auf Regeleinhaltung hinzuwirken.

Grundlage für unsere Compliance-Aktivitäten ist die konzernweite Compliance-Strategie, die einen präventiven Ansatz verfolgt. Das zentrale Compliance-Office baut derzeit eine konzernweite Compliance-Organisation auf. Die in den Konzernstellen bereits vorhandene Compliance-Expertise wird schon heute in einem Compliance-Kernteam gebündelt. Ein weltweites Netz von Compliance-Officers und -Beauftragten wird schrittweise etabliert, um die anderen Konzerngesellschaften, Standorte und Geschäftseinheiten bei der Förderung und Sicherstellung der Compliance zu unterstützen. Das Top-Management weltweit wurde im Jahr 2009 über die Einführung der Compliance-Organisation informiert, für das Thema sensibilisiert und zur Mitwirkung aufgerufen. Im Rahmen von Compliance-Programmen werden jährlich relevante und aktuelle Themen konzernintern auf allen Ebenen diskutiert. Im Jahr 2009 bildeten Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung einen Themenschwerpunkt.

Seit Januar 2006 besteht bei der Volkswagen AG ein weltweites Antikorruptionssystem mit unabhängigen Rechtsanwälten als Ombudsmännern und einem internen Antikorruptionsbeauftragten. Sie alle sind zusätzliche Anlaufstellen für Hinweisgeber zu Korruptionsverdachtsfällen im Konzern. Im Jahr 2009 haben die Ombudsmänner unter Wahrung der Vertraulichkeit für die Hinweisgeber 30 Hinweise an den internen Antikorruptionsbeauftragten der Volkswagen AG weitergeleitet. Allen Hinweisen wird nachgegangen.

Um Interessenkonflikte und Korruption zu vermeiden und ihnen vorzubeugen, setzt Volkswagen ein Online-Lernprogramm zur gezielten Aufklärung der Beschäftigten ein. Das Programm richtete sich im ersten Schritt an die Mitglieder der oberen Managementkreise der Volkswagen AG. Sie waren verpflichtet, das Programm bis zum Jahresende 2009 erfolgreich zu durchlaufen. Die Teilnahme wird in Zukunft auf weitere Mitarbeitergruppen der Volkswagen AG sowie auf weitere Konzerngesellschaften ausgedehnt.

Um unsere globale und lokale Verantwortung noch konsequenter wahrzunehmen, haben wir im Jahr 2009 konzernweit gültige Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) erarbeitet, die ab dem Jahr 2010 stufenweise im gesamten Konzern etabliert werden sollen. Sie werden den Mitarbeitern als Richtschnur dienen, indem sie die wesentlichen Grundprinzipien unseres Handelns zusammenfassen und die Mitarbeiter bei der Bewältigung der rechtlichen und ethischen Herausforderungen während der täglichen Arbeit unterstützen.

Als erstes Unternehmen hat der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr außerdem eine weltweit gültige „Charta der Arbeitsbeziehungen“ verabschiedet. Sie setzt für den gesamten Konzern verbindliche Mindeststandards für die Beteiligung der Arbeitnehmervertretungen auf betrieblicher Ebene durch Unterrichts-, Konsultations- und Mitbestimmungsrechte.

RISIKOMANAGEMENT

Der sorgsame Umgang mit potenziellen Risiken für das Unternehmen besitzt in unserer täglichen Arbeit einen hohen Stellenwert. Wir haben ein Risikomanagement-System installiert, das uns dabei hilft, Risiken aufzudecken und Risikopositionen zu optimieren. Dieses System passen wir fortlaufend an die sich ändernden Rahmenbedingungen an. Eine ausführliche Beschreibung dieses Systems und die Erläuterung unseres rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems finden Sie im Kapitel Risikobericht auf den Seiten 182 bis 184.

Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements einschließlich des internen Kontrollsystems und der Compliance, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Oliver Ferdinand Porsche, verfügt entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ

Der Volkswagen Konzern veröffentlicht im Geschäftsbericht, den Zwischenberichten und auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir einen Finanzkalender, der alle für seine Aktionäre wichtigen Termine enthält. Darüber hinaus werden auf der Internetseite des Konzerns auch die Einladung und die Tagesordnung zu Aktionärsversammlungen sowie eingegangene Gegenanträge publiziert. Auf den Aktionärsversammlungen können die Aktionäre das Stimmrecht selbst ausüben, dieses Recht durch einen von ihnen bevollmächtigten Dritten ausüben lassen oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft beauftragen. Außerdem bieten wir unseren Aktionären die Möglichkeit, die gesamte Versammlung im Internet zu verfolgen.

Die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens veröffentlichen wir unverzüglich auch auf unserer Internetseite unter www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“, Menüpunkt „Ad-hoc-Mitteilungen“. Weitere Hinweise und Informationen zum Volkswagen Konzern stehen ebenfalls auf dieser Seite zur Verfügung.

Sämtliche Mitteilungen und Informationen werden auch in englischer Sprache veröffentlicht. Das Jährliche Dokument nach § 10 WpPG enthält eine detaillierte Auflistung aller im Jahr 2009 veröffentlichten kapitalmarktbezogenen Mitteilungen. Es ist ebenfalls auf der oben genannten Internetseite unter der Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“ abrufbar.

Mitteilungen über Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG veröffentlichen wir unter www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“, Menüpunkt „Directors' Dealings“.

Auf dieser Internetseite sind außerdem unter der Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“, Menüpunkt „Stimmrechtsmitteilungen nach WpHG“ die Meldungen im Berichtszeitraum gemäß den §§ 21 ff. WpHG zugänglich. Mitteilungen zu sonstigen rechtlichen Angelegenheiten sind dort in der Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“, Menüpunkt „Sonstige rechtliche Angelegenheiten“ zu finden.

Die Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats in Aufsichtsorganen finden Sie auf den Seiten 120 bis 123 dieses Geschäftsberichts.



Vergütungsbericht

(Teil des Lageberichts)

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

BEZÜGE DES VORSTANDS

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands entspricht den gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes sowie weitestgehend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Insbesondere ist die Vergütungsstruktur gemäß des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG; § 87 Abs. 1 AktG) auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Die neuen Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) werden umgesetzt.

Die Bezüge des Vorstands setzen sich aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Durch die fixen Bestandteile ist einerseits eine Grundvergütung gewährleistet, die es dem einzelnen Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unterneh-

mens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Demgegenüber stellen variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängen, eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher.

Im Geschäftsjahr 2009 erhielten die Mitglieder des Vorstands eine fixe Vergütung von insgesamt 5.623.917 (Vorjahr: 5.346.622) €. Die fixen Bezüge enthalten in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, insbesondere die Überlassung von Dienstwagen und die Gewährung von Versicherungsschutz. Auf die Sachzuwendungen entfallende Steuern wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

VORSTANDSVERGÜTUNGEN

€	FIX	VARIABEL	GESAMT	
			2009	2008
Martin Winterkorn	1.700.317	4.900.000	6.600.317	12.712.372
Francisco Javier Garcia Sanz	1.090.031	1.900.000	2.990.031	9.506.989
Jochem Heizmann	930.670	1.900.000	2.830.670	6.870.196
Horst Neumann	952.614	1.900.000	2.852.614	6.772.474
Hans Dieter Pötsch	950.285	2.500.000	3.450.285	9.520.341
	5.623.917	13.100.000	18.723.917	45.382.372

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils vorangegangenen zwei Jahre bezieht, sowie ab 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI), dem eine Betrachtung der jeweils vier vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Die Höhe des Bonus orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Da alle Mitglieder des Vorstands Ende 2008 die ihnen im Rahmen des Aktienoptionsplans gewährten Wandlungsrechte ausgeübt haben, wurde das variable Vergütungssystem mit langfristiger Anreizwirkung in seiner alten Form beendet. Der Aufsichtsrat hat deshalb in seiner Sitzung am 20. November 2009 einen neuen erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteil, den LTI, beschlossen.

Die Höhe dieses variablen Vergütungsbestandteils ist abhängig vom Erreichen der Ziele der Strategie 2018. Die Zielfelder umfassen im Einzelnen:

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

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

Der Mitarbeiterindex wird aus den Indikatoren „Beschäftigung“ und „Produktivität“ sowie der Beteiligungsquote und dem Ergebnis von Mitarbeiterbefragungen („Stimmungsbarometer“) ermittelt.

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

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

Auf Basis des Vier-Jahres-Durchschnitts der Gesamtindizes legt der Aufsichtsrat die Höhe des LTI-Betrags in jedem Geschäftsjahr neu fest. Der LTI wird dem Vorstand unter Anwendung eines Einführungsszenarios erstmals im Jahr 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und die sich abzeichnende Entwicklung des Jahres 2011 berechnet und ausbezahlt. Im Jahr 2012 wird die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 und 2011 sowie im Jahr 2013 die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 bis 2012 bei der Berechnung berücksichtigt. Ab 2014 werden dann die jeweils letzten vier Jahre der Betrachtung zugrunde gelegt.

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

Seit Abgabe der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex am 20. November 2009 wird bei Abschluss von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap nach Maßgabe der Regelung des Deutschen Corporate Governance Kodex vereinbart.

LEISTUNGEN NACH BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

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

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

Für Vorstandsverträge, die nach dem 5. August 2009 abgeschlossen wurden, und für zukünftig abzuschließende Verträge gilt: Die nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung wird mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt.

Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts, das den wesentlichen Teil der in der Tabelle auf Seite 112 angegebenen individuellen fixen Vorstandsvergütungen ausmacht. Der individuelle Prozentsatz steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50%, mit jedem

Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte an. Die vom Präsidium des Aufsichtsrats festgelegte Höchstgrenze liegt bei 70%. Zum Jahresende 2009 haben die Herren Winterkorn und Garcia Sanz einen Ruhegehaltsanspruch von 70%, Herr Heizmann von 66% und die Herren Neumann und Pötsch von 64% ihres fixen Grundgehalts erreicht.

Im Krankheitsfall besteht Anspruch auf eine sechsmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge, bei Dienstunfähigkeit auf das Ruhegehalt. Hinterbliebene erhalten 66 2/3% Witwenrente beziehungsweise 20% Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstands.

Am 31. Dezember 2009 betragen die Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 für Mitglieder des Vorstands 43.805.628 (32.732.521)€. Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog zur Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung des § 16 des Gesetzes zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung (BetrAVG) nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 8.252.535 (8.269.973)€ erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen in Höhe von 106.679.193 (102.789.267)€.

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Bezüge des Aufsichtsrats der Volkswagen AG setzen sich gemäß § 17 der Satzung der Volkswagen AG zusammen aus einer festen Vergütung (zuzüglich Sitzungsgeldern) sowie einer veränderlichen Vergütung, die abhängig ist von der Höhe der gezahlten Dividende. Berücksichtigt werden auch die vom jeweiligen Mitglied ausgeübten

Funktionen im Aufsichtsrat. Im Geschäftsjahr 2009 haben die Mitglieder des Aufsichtsrats 3.840.514 (4.574.665)€ erhalten. Davon entfielen auf die fixen Vergütungsbestandteile (inklusive Sitzungsgelder) 365.550 (273.000)€ sowie auf die variablen Vergütungsbestandteile 3.474.964 (4.301.665)€.

AUFSICHTSRATSVERGÜTUNGEN

€	FIX	VARIABEL	GESAMT	
			2009	2008
Ferdinand K. Piëch	28.000	362.500	390.500	467.000
Jürgen Peters ¹	22.000	241.667	263.667	313.667
Jörg Bode ² (ab 04.11.2009)	5.950	19.132	25.082	–
Michael Frenzel	18.000	181.250	199.250	236.500
Babette Fröhlich ¹	19.000	181.250	200.250	236.500
Hans Michael Gaul	19.000	181.250	200.250	236.500
Jürgen Großmann	14.000	120.833	134.833	159.333
Holger P. Härter (bis 23.07.2009)	8.767	136.273	145.040	313.667
Walter Hirche ² (bis 23.04.2009)	3.875	37.760	41.635	159.333
Peter Jacobs ¹	16.000	120.833	136.833	159.333
Hartmut Meine ¹ (ab 30.12.2008)	16.000	120.833	136.833	428
Peter Mosch ¹	16.000	120.833	136.833	159.333
Roland Oetker	22.000	241.667	263.667	313.667
Bernd Osterloh ¹	19.000	181.250	200.250	236.500
Hans Michel Piëch (ab 07.08.2009)	9.400	48.333	57.733	–
Ferdinand Oliver Porsche (ab 07.08.2009)	11.233	85.255	96.488	–
Wolfgang Porsche (ab 24.04.2008)	17.158	144.161	161.319	108.675
Wolfgang Ritmeier	19.000	181.250	200.250	236.500
Philipp Rösler ² (23.04. – 28.10.2009)	6.092	62.263	68.355	–
Heinrich Söfjer ¹	16.000	120.833	136.833	159.333
Jürgen Stumpf ¹	14.000	120.833	134.833	159.333
Bernd Wehlauer ¹	19.000	181.250	200.250	236.500
Wendelin Wiedeking (bis 23.07.2009)	7.075	102.205	109.280	236.500
Christian Wulff ²	19.000	181.250	200.250	236.500
Im Vorjahr ausgeschiedene Aufsichtsräte	–	–	–	209.563
Summe	365.550	3.474.964	3.840.514	4.574.665

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

2 Diese Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, ihre für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat gezahlten Vergütungen an das Land Niedersachsen abzuführen, sobald und soweit sie 5.500 € im Jahr übersteigen. Vergütungen in diesem Sinne sind: Aufsichtsratsvergütungen sowie Sitzungsgeld, soweit es den Betrag in Höhe von 200 € übersteigt.

Struktur und Geschäftstätigkeit

(Teil des Lageberichts)

Nachfolgend stellen wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns dar und erläutern die wesentlichen Veränderungen im Beteiligungsbereich im Jahr 2009. Abschließend folgen die übernahmerechtlichen Angaben, die sich aus den §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB ergeben.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie entwickelt einerseits Fahrzeuge und Komponenten für den Konzern, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG Beteiligungen an der AUDI AG, der Scania AB, der SEAT S.A., der Volkswagen Financial Services AG sowie zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Eine Übersicht der wesentlichen Beteiligungen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses auf den Seiten 298 bis 300. Ausführliche Angaben können Sie dem Anteilsbesitz gemäß §§ 285 und 313 HGB entnehmen, der unter der Adresse www.volkswagenag.com/ir abrufbar ist.

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

Informationen zur Vergütungsstruktur des Vorstands und des Aufsichtsrats finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 112 bis 115 sowie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf der Seite 297.

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Basis der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen

Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet. Das Gremium Konzernleitung trägt im gesetzlichen Rahmen Sorge dafür, dass die Konzerninteressen bei Entscheidungen der Marken und Gesellschaften des Konzerns beachtet werden. Es besteht aus den Mitgliedern des Vorstands, den Vorsitzenden der größeren Marken und ausgewählten Top-Managern mit Konzernsteuerungsfunktionen. Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG beziehungsweise von der Konzernleitung festgelegten Konzernziele und -vorgaben – soweit gesetzlich zulässig – zu berücksichtigen; gleichzeitig sind die jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden der Konzernleitung vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine Abstimmung zu erreichen. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Aufsichtsgremien der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

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

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Am 7. Dezember 2009 hat sich Volkswagen zunächst mit 49,9 % über die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, beteiligt. Die übrigen Anteile werden ebenfalls über die Porsche Zwischenholding GmbH von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, gehalten. Im Jahr 2011 sollen die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE verschmolzen werden; dies würde der vorherigen Zustimmung der Hauptversammlungen beider Unternehmen bedürfen.

Am 9. Dezember 2009 sind die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation eine langfristige strategische Partnerschaft durch Abschluss einer entsprechenden Rahmenvereinbarung eingegangen. Am 15. Januar 2010 hat Volkswagen 19,9 % der Suzuki-Aktien zu einem Kaufpreis von 1,7 Mrd. € erworben; Suzuki beabsichtigt, bis zur Hälfte des erhaltenen Kaufpreises in Volkswagen Aktien zu investieren.

Die neu gegründete Volkswagen Osnabrück GmbH, eine unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, wird im Jahr 2010 von der Wilhelm Karmann GmbH & Co KG Maschinen und Anlagen erwerben. Mit der neuen Gesellschaft soll ab 2011 ein neues Fahrzeugprojekt gestartet werden.

Die Volkswagen Retail GmbH hat am 31. Dezember 2009 mit Wirkung zum 1. Januar 2010 die MAHAG-Gruppe mit Sitz in München und 30 Betriebsstätten erworben. Sie ist, gemessen an den Neuwagenverkäufen, der größte deutsche Volkswagen-, Audi- und Porsche-Händler.

RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN AUF DAS GESCHÄFT

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

ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN

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

Kapitalverhältnisse

Am 31. Dezember 2009 belief sich das Grundkapital der Volkswagen AG auf 1.024.623.813,12 (1.024.405.726,72) €; es setzte sich aus 295.005.397 Stamm- und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen. Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

Aktionärsrechte und -pflichten

Mit den Aktien sind Vermögens- und Verwaltungsrechte verbunden. Die Vermögensrechte umfassen vor allem das Recht der Aktionäre auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG). Zu den Verwaltungsrechten gehören das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen, und das Recht, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie das Stimmrecht auszuüben. Der Aktionär kann diese Rechte insbesondere durch Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

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

Den Vorzugsaktionären steht in der Regel kein Stimmrecht zu. Soweit jedoch den Vorzugsaktionären nach dem Gesetz ausnahmsweise ein Stimmrecht zwingend zusteht (zum Beispiel bei Ausfall des Vorzugsbetrags in einem Jahr und nicht vollständiger Nachzahlung im folgenden Jahr),

gewährt auch jede Vorzugsaktie eine Stimme in der Hauptversammlung. Darüber hinaus sind die Vorzugsaktien mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien ausgestattet (weitere Einzelheiten dieses Rechts auf Vorzugsdividende ergeben sich aus § 27 Abs. 2 der Satzung).

Das Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960 (VW-Gesetz) enthält verschiedene vom Aktiengesetz abweichende Regelungen, unter anderem zur Vertretung bei der Stimmrechtsausübung (§ 3 VW-Gesetz) und zu Mehrheitserfordernissen bei der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung (§ 4 Abs. 3 VW-Gesetz).

Am 3. Dezember 2009 fand eine Außerordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG in Hamburg statt, auf der insbesondere auch beschlossen wurde, dass das Land Niedersachsen das Recht erhält, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange dem Land Niedersachsen unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Die Außerordentliche Hauptversammlung hat außerdem beschlossen, dass Beschlüsse der Hauptversammlung, die nach gesetzlichen Vorschriften einer qualifizierten Mehrheit bedürfen, weiterhin – und zwar auch unabhängig vom VW-Gesetz – einer Mehrheit von mehr als 80 % des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals bedürfen, sofern nicht andere Mehrheitserfordernisse gesetzlich zwingend vorgegeben sind.

Gegen die Beschlüsse der Außerordentlichen Hauptversammlung haben die „Knightsbridge Vermögensverwaltungs- und Beteiligungs GmbH“, München, die „CIA Consulting Investment Asset Management GmbH“, Hamburg, die „CDHL-Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH“, Hamburg, die „VC-Services GmbH“, Hamburg, und die „Edmund Zimmermann GmbH“, Geesthacht, Anfechtungsbeziehungsweise Nichtigkeitsklagen erhoben.

Beteiligungen am Kapital, die 10 % der Stimmrechte überschreiten

Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG sowie im Anhang zum Jahresabschluss des Volkswagen Konzerns auf den Seiten 289 bis 296 dieses Geschäftsberichts dargestellt.

Katar hat der Volkswagen AG im Januar 2010 eine Mitteilung nach § 27a Abs. 1 WpHG zugesandt, die am 25. Januar 2010 veröffentlicht wurde. Sie kann von der Internetseite www.volkswagenag.com/ir abgerufen werden.

Besetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur einen Hälfte aus Kapitaleignervertretern; die Kapitaleignervertreter des Aufsichtsrats werden grundsätzlich von der Hauptversammlung gewählt. Sobald der von der Außerordentlichen Hauptversammlung am 3. Dezember 2009 gefasste entsprechende Beschluss im Handelsregister eingetragen ist, stünde dem Land Niedersachsen das Recht zu, zwei Personen in den Aufsichtsrat zu entsenden, sodass sich die Anzahl der von der Hauptversammlung zu wählenden Kapitaleignervertreter entsprechend reduzieren würde. Gegen den Beschluss der Außerordentlichen Hauptversammlung vom 3. Dezember 2009, dem Land Niedersachsen ein solches Entsendungsrecht zu gewähren, wurden verschiedene Anfechtungs- beziehungsweise Nichtigkeitsklagen erhoben.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern, die von den Arbeitnehmern nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählt werden. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer sind von der Belegschaft gewählte Gewerkschaftsvertreter. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, in der Regel ein vom Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählter Kapitaleignervertreter, hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmgleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

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

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

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

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

Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung am 3. Dezember 2009 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, bis zum 2. Dezember 2014 das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender stimmrechtsloser Vorzugsaktien, gegen Geldeinlage einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 345.600.000,00 € (das entspricht 135 Millionen stimmrechtslosen Vorzugsaktien) zu erhöhen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen. Gegen diesen Beschluss sind verschiedene Anfechtungs- beziehungsweise Nichtigkeitsklagen erhoben worden. Weitere Einzelheiten zur Möglichkeit

der Ausgabe neuer Aktien und zu deren Verwendungsmöglichkeiten sind im Anhang des Konzernabschlusses auf Seite 255 dargestellt.

Die Möglichkeiten, eigene Aktien zu erwerben, bestimmen sich nach § 71 AktG. Auf der letzten Ordentlichen Hauptversammlung am 23. April 2009 in Hamburg wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Stammaktien und/oder stimmrechtslose Vorzugsaktien der Volkswagen AG einmalig oder mehrmals bis zu einem Anteil von höchstens 10 % des Grundkapitals – das heißt insgesamt bis zu 40.016.362 Aktien – über die Börse oder mittels eines an alle Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots zu erwerben. Diese Ermächtigung gilt bis zum 23. Oktober 2010.

Wesentliche Vereinbarungen des Mutterunternehmens, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG eine syndizierte Kreditlinie über 7,8 Mrd. € bis Juni 2012 eingeräumt. Den Konsortiumsmitgliedern wurde das Recht gewährt, ihren jeweiligen Anteil an der Kreditlinie im Falle eines Kontrollwechsels zurückzufordern. Für den Fall, dass eine Gesellschaft des Porsche Konzerns die Kontrolle über die Volkswagen AG erwerben sollte, wurde vereinbart, dass ein Kontrollwechsel erst dann vorliegt, wenn zwischen der Porsche Holding SE und der Volkswagen AG ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen wird.

Beschränkungen, die die Übertragung von Aktien betreffen

Nach Kenntnis des Vorstands besteht aufgrund einer Vereinbarung zwischen Gesellschaftern der Volkswagen AG eine Beschränkung hinsichtlich der Übertragung von Aktien der Volkswagen AG in Höhe von 17,0 % des stimmberechtigten Grundkapitals der Volkswagen AG für eine Dauer von rund acht Monaten nach dem Stichtag dieses Geschäftsberichts.

Organe

(Teil des Konzernanhangs)

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2009

PROF. DR. RER. NAT.

MARTIN WINTERKORN (62)

Vorsitzender (ab 01.01.2007),

Forschung und Entwicklung

01.07.2000*

Vorsitzender des Vorstands der

Porsche Automobil Holding SE

25.11.2009*

Mandate:

- FC Bayern München AG, München
- Salzgitter AG, Salzgitter
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
- Porsche Holding GmbH, Salzburg

DR. RER. POL. H.C.

FRANCISCO JAVIER

GARCIA SANZ (52)

Beschaffung

01.07.2001*

PROF. DR. RER. POL.

JOCHEM HEIZMANN (58)

Produktion

11.01.2007*

Mandate :

- Lufthansa Technik AG, Hamburg

CHRISTIAN KLINGLER (41)

Vertrieb und Marketing

01.01.2010*

PROF. DR. RER. POL.

HORST NEUMANN (60)

Personal und Organisation

01.12.2005*

Mandate:

- Wolfsburg AG, Wolfsburg

HANS DIETER PÖTSCH (58)

Finanzen und Controlling

01.01.2003*

Vorstand für Finanzen der

Porsche Automobil Holding SE

25.11.2009*

Mandate:

- Allianz Versicherungs-AG, München
- Bizerba GmbH & Co. KG, Balingen (bis 31.12.2009)
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
- Porsche Holding GmbH, Salzburg

RUPERT STADLER (46)

Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

01.01.2010*

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

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

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

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2009

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

DIPL.-ING. ETH

FERDINAND K. PIËCH (72)

Vorsitzender

16.04.2002*

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- MAN SE, München (Vorsitz)
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
- Porsche Holding GmbH, Salzburg

JÜRGEN PETERS (65)

Stv. Vorsitzender

01.11.2003*

Mandate:

- Salzgitter AG, Salzgitter (stv. Vorsitz)

JÖRG BODE (39)

Niedersächsischer Minister für

Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

04.11.2009*

Mandate:

- Deutsche Messe AG, Hannover

DR. JUR. KLAUS LIESEN (78)

02.07.1987 – 03.05.2006*

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats der

Volkswagen AG (seit 03.05.2006)

DR. JUR. MICHAEL FRENZEL (62)

Vorsitzender des Vorstands

der TUI AG

07.06.2001*

Mandate:

- AWD Holding AG, Hannover
- AXA Konzern AG, Köln
- E.ON Energie AG, München
- Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Vorsitz)
- Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH, Hannover (Vorsitz)
- TUI Cruises GmbH, Hamburg
- TUI Deutschland GmbH, Hannover (Vorsitz)
- Preussag North America, Inc., Atlanta (Vorsitz)
- TUI China Travel Co. Ltd., Beijing
- TUI Travel PLC, Crawley

BABETTE FRÖHLICH (44)

Industriegewerkschaft Metall,

Ressortleiterin Strategische Planung

25.10.2007*

Mandate:

- MTU Aero Engines Holding AG, München

DR. JUR. HANS MICHAEL GAUL (67)

19.06.1997*

Mandate:

- Evonik Industries AG, Essen
- EWE AG, Oldenburg
- HSBC Trinkaus & Burkhardt AG, Düsseldorf
- IVG Immobilien AG, Bonn
- Siemens AG, München
- VNG – Verbundnetz Gas AG, Leipzig

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

DR. ING. JÜRGEN GROSSMANN (57)

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG;

Gesellschafter der Georgsmarienhütte

Holding GmbH

03.05.2006*

Mandate:

- Amprion GmbH, Dortmund (Vorsitz)
- BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH, Hamburg
- British American Tobacco (Germany) GmbH, Hamburg
- British American Tobacco (Industrie) GmbH, Hamburg
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- Surteco SE, Buttenwiesen-Pfaffenhofen (Vorsitz)
- Hanover Acceptances Ltd., London

HOLGER P. HÄRTER (53)

03.05.2006 – 23.07.2009*

WALTER HIRCHE (69)

08.04.2003 – 23.04.2009*

PETER JACOBS (52)

Vorsitzender des Betriebsrats Werk Emden

der Volkswagen AG

19.04.2007*

Mandate:

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

* Das Datum bezeichnet den Beginn der jeweiligen Aufsichtsrats-tätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

HARTMUT MEINE (57)

Bezirksleiter des IG Metall Bezirks
Niedersachsen und Sachsen-Anhalt

30.12.2008*

Mandate:

- Continental AG, Hannover
- KME Germany AG, Osnabrück

PETER MOSCH (38)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AUDI AG

18.01.2006*

Mandate:

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

ROLAND OETKER (60)

Geschäftsführender Gesellschafter
ROI Verwaltungsgesellschaft mbH;
Ehrenpräsident Deutsche Schutzvereinigung
für Wertpapierbesitz e.V.

19.06.1997*

Mandate:

- Deutsche Post AG, Bonn
- Dr. August Oetker KG-Gruppe,
Bielefeld (stv. Vorsitz)
- RAG-Stiftung, Essen

BERND OSTERLOH (53)

Vorsitzender des Gesamt- und
Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

01.01.2005*

Mandate:

- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- Projekt Region Braunschweig GmbH,
Braunschweig
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

DR. JUR. HANS MICHEL PIÉCH (68)

Selbstständiger Rechtsanwalt

07.08.2009*

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Porsche Bank AG, Salzburg
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)
- Porsche Holding GmbH,
Salzburg (stv. Vorsitz)
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See
- Volksoper Wien GmbH, Wien

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (48)

Vorstand der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft

07.08.2009*

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Voith AG, Heidenheim
- Eterna S.A., Grenchen
- PGA S.A., Paris
- Porsche Lizenz- und
Handelsgesellschaft mbH & Co KG,
Bietigheim-Bissingen

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (66)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE;

Vorsitzender des Aufsichtsrats der

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

24.04.2008*

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
- Porsche Automobil Holding SE,
Stuttgart (Vorsitz)
- Eterna S.A., Grenchen (Vorsitz)
- Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Bank AG, Salzburg (stv. Vorsitz)
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua

WOLFGANG RITMEIER (61)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen
 Management Association (VMA)
 19.04.2007*

Mandate:

- Volkswagen Pension Trust e.V.,
 Wolfsburg

DR. MED. PHILIPP RÖSLER (36)

23.04.2009 – 28.10.2009*

HEINRICH SÖFJER (58)

Mitglied des Betriebsrats
 Volkswagen Nutzfahrzeuge
 03.08.2007*

JÜRGEN STUMPF (55)

Vorsitzender des Betriebsrats
 Werk Kassel der Volkswagen AG
 01.01.2005*

BERND WEHLAUER (55)

Stv. Vorsitzender des Gesamt- und
 Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
 01.09.2005*

Mandate:

- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Volkswagen Immobilien GmbH
- Volkswagen Pension Trust e.V.,
 Wolfsburg

DR. ING. WENDELIN WIEDEKING (57)

28.01.2006 – 23.07.2009*

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

CHRISTIAN WULFF (50)

Niedersächsischer Ministerpräsident
 08.04.2003*

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS
Stand 31.12.2009

Mitglieder des Präsidiums

Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH
 Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
 Jürgen Peters (stv. Vorsitz)
 Bernd Osterloh
 Dr. Wolfgang Porsche
 Bernd Wehlauer
 Christian Wulff

Mitglieder des Vermittlungsausschusses
gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz

Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
 Jürgen Peters (stv. Vorsitz)
 Bernd Osterloh
 Christian Wulff

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
 Bernd Wehlauer (stv. Vorsitz)
 Babette Fröhlich
 Dr. jur. Hans Michael Gaul

Mitglieder des Nominierungsausschusses

Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH
 Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
 Dr. Wolfgang Porsche
 Christian Wulff

Mitglieder des Ausschusses für
Geschäftsbeziehungen mit Aktionären

Roland Oetker (Vorsitz)
 Wolfgang Ritmeier (stv. Vorsitz)
 Dr. jur. Michael Frenzel
 Bernd Wehlauer

Mitglieder des Ausschusses für
besondere Geschäfte

Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH
 Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
 Jürgen Peters (stv. Vorsitz)
 Bernd Osterloh
 Dr. Wolfgang Porsche
 Bernd Wehlauer
 Christian Wulff

* Das Datum bezeichnet den Beginn der jeweiligen Aufsichtsrats-tätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

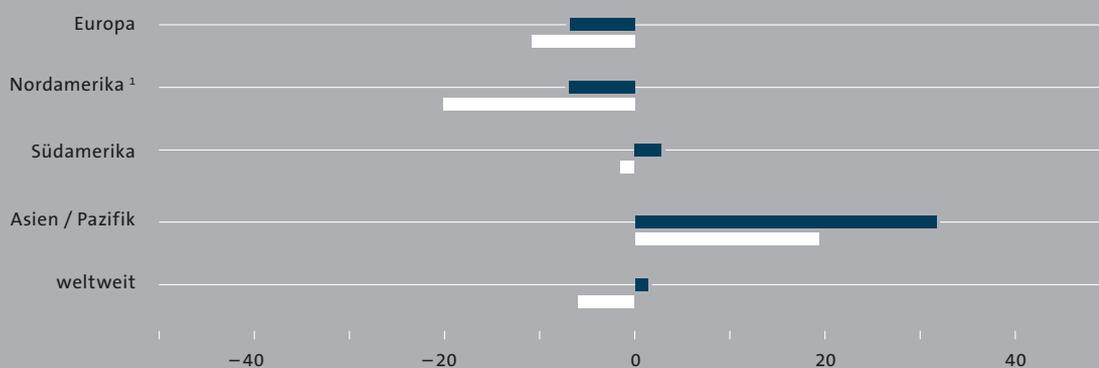
Lagebericht

11,3

- Die Automobilmärkte wurden 2009 stark von der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise beeinflusst. Der Volkswagen Konzern konnte sich dem Abwärtstrend in den meisten Märkten zwar nicht entziehen, schnitt aber im Vergleich zum Gesamtmarkt besser ab und steigerte in der Krise seinen Weltmarktanteil auf 11,3 %.

AUSLIEFERUNGEN AUF WESENTLICHEN MÄRKTEN IM VORJAHRESVERGLEICH

in Prozent



¹ Gesamtmarkt enthält Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

■ Volkswagen Konzern
■ Pkw-Gesamtmarkt

126	Geschäftsverlauf
136	Aktie und Anleihen
144	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
156	Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
160	Wertsteigernde Faktoren
182	Risikobericht
192	Prognosebericht

Geschäftsverlauf

Marktanteile weiter ausgebaut

Das Wachstum der Wirtschaft und die Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen wurden im Geschäftsjahr 2009 weltweit stark durch die Finanz- und Wirtschaftskrise beeinträchtigt. In diesem schwierigen Umfeld hat sich der Volkswagen Konzern gut behauptet und seine Auslieferungen gegenüber dem Vorjahresniveau leicht gesteigert.

INTEGRIERTER AUTOMOBILKONZERN MIT PORSCHE

Am 7. Dezember 2009 hat sich Volkswagen zunächst mit 49,9 % über die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, beteiligt. Die übrigen Anteile werden ebenfalls über die Porsche Zwischenholding GmbH von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, gehalten. Im Jahr 2011 sollen die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE verschmolzen werden; dies würde der vorherigen Zustimmung der Hauptversammlungen beider Unternehmen bedürfen. Sollte die Verschmelzung nicht zustande kommen, bewirken vereinbarte Put-/Call-Rechte, dass Volkswagen die verbleibenden 50,1 % an der Porsche AG ebenfalls erwerben kann beziehungsweise muss.

Ferner hat die Volkswagen AG am 24. November 2009 mit der Porsche Holding Salzburg (Porsche Holding GmbH und Porsche Ges.m.b.H., beide mit Sitz in Salzburg) sowie deren wesentlichen Familiengeschaftern Verträge geschlossen, die der Porsche Holding Salzburg das Recht einräumen, das operative Vertriebsgeschäft bis zum 31. Dezember 2013 (frühestens zum 1. Januar 2011) an Volkswagen zu verkaufen. Der Volkswagen AG wird in der Übergangsphase bis dahin das Recht eingeräumt, jeweils zwei Mandate im Gesellschafterausschuss und im Aufsichtsrat der Porsche Ges.m.b.H., Salzburg, und der Porsche Holding GmbH, Salzburg, zu besetzen. Die Ausübung der Rechte erfolgt nur soweit die erforderlichen Genehmigungen der zuständigen Behörden vorliegen. Der Erlös aus dem Verkauf soll zusammen mit einer Kapitalerhöhung bei der Porsche Automobil Holding SE zu deren Entschuldung beitragen und die Basis für die Verschmelzung mit Volkswagen schaffen.

WELTWIRTSCHAFT ERHOLT SICH VON INTERNATIONALER FINANZ- UND WIRTSCHAFTSKRISE

Nach dem starken Einbruch der Weltwirtschaft zu Beginn des Jahres 2009 stellte sich in den Folgemonaten in vielen Ländern eine Erholung ein, die durch die weiterhin vorherrschende expansive Geld- und Fiskalpolitik begünstigt wurde. Obwohl die Rohstoff- und Ölpreise infolge der verbesserten Konjunkturaussichten wieder deutlich stiegen, blieben die Inflationsraten in den meisten Ländern relativ niedrig. Im Jahresdurchschnitt schrumpfte die Weltwirtschaft um 2,0 %, nachdem sie im Vorjahr noch um 1,9 % gewachsen war.

Nordamerika

Das Wachstum der US-Wirtschaft schwächte sich im Berichtsjahr auf -2,4 (+0,4) % ab. Dank einer sehr expansiven Geld- und Fiskalpolitik konnte die Rezession in der zweiten Jahreshälfte jedoch überwunden werden. Der US-Dollar verlor gegenüber dem Euro nach seinem Höchststand im März bis zum Jahresende wieder deutlich an Wert. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Kanadas sank um 2,6 (+0,4) %; die mexikanische Wirtschaftsleistung verringerte sich um 7,0 (+1,4) %.

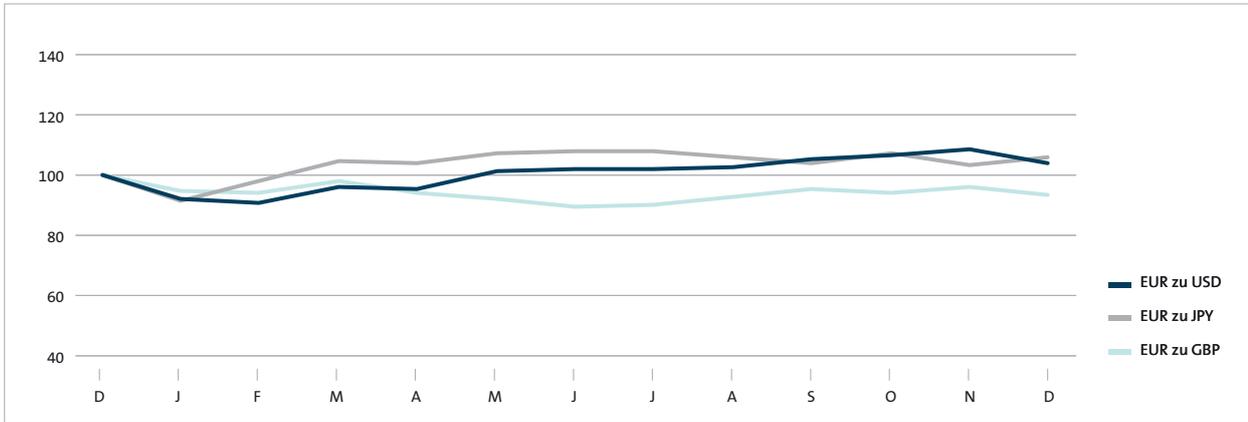
Südamerika

Während sich die brasilianische Wirtschaft bereits ab dem Frühjahr 2009 deutlich belebte, verschlechterte sich die konjunkturelle Lage in Argentinien im Jahresverlauf. Im Jahresdurchschnitt lag das BIP beider Länder in etwa auf dem Vorjahresniveau.

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

DEISENENSURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2008 BIS DEZEMBER 2009

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2008 = 100



Asien-Pazifik

Die größte Wachstumsdynamik verzeichneten die asiatischen Schwellenländer. Die Wachstumsrate in China war mit 8,7 (9,0)% nur wenig niedriger als im Vorjahr. Japan verzeichnete nach dem negativen Wachstum 2008 einen weiteren Rückgang des BIP um 5,2 (-1,2)%. Indiens Wirtschaft wuchs mit 6,5 (7,3)% auch im Berichtsjahr kräftig.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa kam es zu einem starken Rückgang der Wirtschaftsleistung um 3,9 (+0,5)%; die Arbeitslosenquote im Euroraum stieg von 8,2% zu Beginn auf 10,0% zum Ende des Jahres. Im November erreichte der Euro neue Jahreshöchstkurse gegenüber dem US-Dollar. In Mittel- und Osteuropa lag die Zuwachsrate des BIP im Durchschnitt bei -5,4 (+4,1)%.

Südafrika wies mit -1,9 (+3,7)% das erste Mal seit 17 Jahren ein negatives Wachstum auf.

Deutschland

Obwohl die Rezession in Deutschland bereits im zweiten Quartal 2009 überwunden werden konnte, lag das BIP im Jahresdurchschnitt um 5,0 (+1,3)% unter dem Vorjahresniveau. Die wesentlichen Konjunkturimpulse gingen im

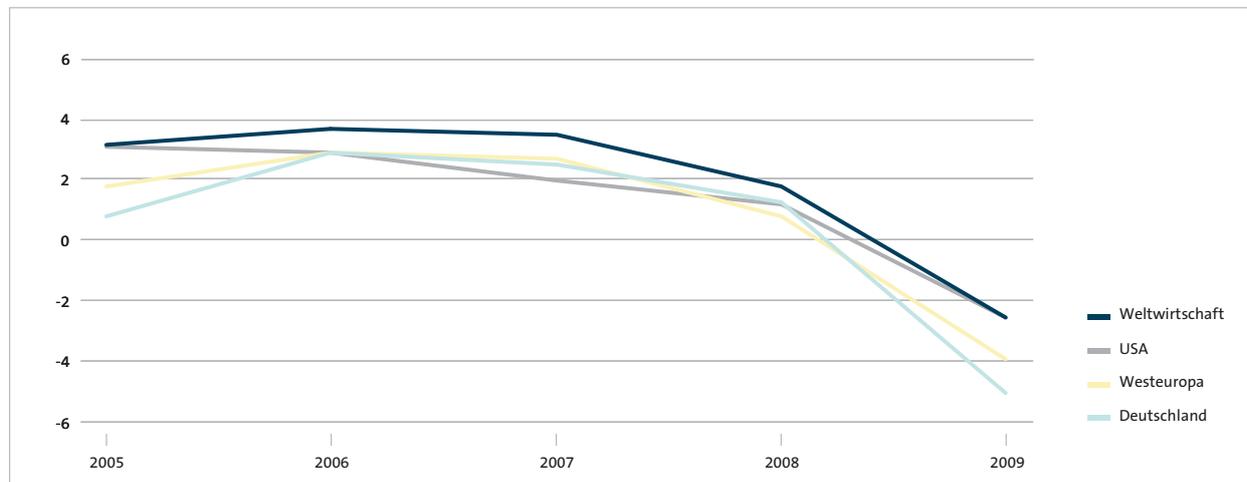
zweiten Halbjahr von den Exporten und dem Lageraufbau aus. Der private Konsum blieb aufgrund der staatlichen Stützungsmaßnahmen relativ stabil, obwohl die Zahl der Arbeitslosen anstieg.

WELTWEITE PKW-NACHFRAGE IM ZWEITEN JAHR IN FOLGE GESUNKEN

Im Jahr 2009 verringerten sich die weltweiten Pkw-Verkäufe um 6,0% auf 52,4 Mio. Fahrzeuge. Dabei hat sich das Absatzvolumen in den letzten Monaten des Berichtsjahres insbesondere aufgrund von staatlichen Programmen zur Absatzförderung sowie lukrativen Anreizpaketen seitens der Hersteller weitgehend stabilisiert. Allerdings konnten nur die Region Asien-Pazifik wegen des starken Anstiegs der Pkw-Neuzulassungen in China und die Region Westeuropa vor allem aufgrund des hohen Wachstums in Deutschland eine höhere Nachfrage verzeichnen. Drastische Rückgänge wiesen dagegen die Märkte in Zentral- und Osteuropa, in Nordamerika sowie in Südafrika auf. Das Minus in Südamerika fiel insbesondere aufgrund der positiven Auswirkungen staatlicher Maßnahmen in Brasilien deutlich geringer aus. Die Weltautomobilproduktion reduzierte sich im Berichtsjahr um 13,2% auf 60,0 Mio. Einheiten, davon entfielen 49,4 Mio. auf Pkw (-14,0%).

WIRTSCHAFTSWACHSTUM

BIP-Veränderung in Prozent



Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen der Automobilindustrie waren im Jahr 2009 von unterschiedlichen Faktoren geprägt. Insbesondere die Finanz- und Wirtschaftskrise hatte erhebliche Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten der Konsumenten. Die staatlichen Förderprogramme führten zu einer vorübergehenden Aufgabe der Kaufzurückhaltung bei Kunden, die aufgrund der Krise verunsichert gewesen waren. Die Maßnahmen vieler Regierungen haben den globalen Automobilmarkt gestützt und in einigen Märkten sogar für einen deutlichen Anstieg der Neuzulassungen gesorgt. Damit wurde jedoch nicht nur zusätzliche Nachfrage generiert, sondern es kam auch zu Vorzieheffekten: Viele Konsumenten trafen ihre Kaufentscheidung wegen der Förderprogramme bereits 2009 und damit früher als ursprünglich geplant.

Nordamerika

Die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen lag auf dem nordamerikanischen Markt im Geschäftsjahr 2009 mit $-20,5\%$ deutlich unter dem bereits niedrigen Vorjahresniveau. In den USA führte die anhaltende Kaufzurückhaltung zu einem Einbruch der Fahrzeugverkäufe um $21,3\%$ auf 10,4 Mio. Einheiten. Das Förderprogramm der US-Regierung konnte dabei nur kurzzeitig für eine Stabilisierung sorgen. Einbußen gegenüber dem Vorjahr verzeichneten sowohl das Pkw-Segment ($-19,0\%$ auf 5,5 Mio. Fahrzeuge) als auch das Segment für leichte Nutzfahrzeuge

($-23,6\%$ auf 4,9 Mio. Fahrzeuge). Insgesamt erreichten die Neuzulassungen den niedrigsten Stand seit 1982.

Die Verkaufszahlen auf dem kanadischen Markt sanken im Berichtsjahr um $10,7\%$ auf 1,5 Mio. Einheiten. In Mexiko ging das Absatzvolumen im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls zurück. Hier schwächte sich die Nachfrage um $26,4\%$ auf 0,8 Mio. Fahrzeuge noch deutlicher ab.

Südamerika

Im Geschäftsjahr 2009 verringerten sich in der Region Südamerika – erstmals seit 2003 – die Fahrzeugverkäufe im Vergleich zum Vorjahr. Eine Ausnahme vom allgemeinen Trend stellte Brasilien dar: Der Inlandsmarkt verzeichnete erneut einen Rekordwert. Hauptgrund für den Anstieg der Neuzulassungen um $12,8\%$ auf 2,5 Mio. Pkw war das befristete Förderprogramm der Regierung mit hohen Steuernachlässen. Gleichzeitig unterschritten die Fahrzeugexporte mit 475 Tsd. Einheiten insbesondere wegen der Rezession in den wichtigsten Abnehmermärkten das Vorjahresvolumen um $35,3\%$. Der argentinische Pkw-Markt blieb mit einem Minus von $11,8\%$ auf 378 Tsd. Fahrzeuge deutlich unter dem Höchstwert aus dem Vorjahr.

Asien-Pazifik

Der Anstieg der Pkw-Neuzulassungen in der Region Asien-Pazifik setzte sich insbesondere aufgrund der dynamischen Nachfrageentwicklung auf dem chinesischen Markt im Jahr 2009 fort. Mit einem Zuwachs um $3,0\%$ auf 8,5 Mio.

> Geschäftsverlauf

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

Einheiten (+ 53,9 %) ist China zum größten Pkw-Markt der Welt aufgestiegen. Positiv beeinflusst wurde der Verkaufboom dabei hauptsächlich von der seit Januar 2009 gewährten Steuererleichterung beim Kauf von Fahrzeugen bis 1,6 l Hubraum. Auf dem japanischen Inlandsmarkt hielt der Abwärtstrend auch im fünften Jahr in Folge an: Die Zahl der Pkw-Verkäufe fiel im Berichtsjahr um 7,2 % auf 3,9 Mio. Fahrzeuge. Gründe für das insgesamt niedrigste Neuzulassungsniveau seit 1977 waren das schwache inländische Konsumklima und ein nachlassendes Automobilinteresse bei der jüngeren Generation. In Indien lagen die Verkäufe von Pkw um 17,3 % über dem Vorjahreswert. Das Wachstum auf 1,4 Mio. Einheiten wurde vor allem durch niedrigere Zinsen sowie eine Vielzahl neu eingeführter Modelle begünstigt.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erhöhte sich die Nachfrage nach Neufahrzeugen im Berichtsjahr leicht um 0,5 % auf 13,7 Mio. Einheiten. Zu Jahresbeginn hatte sich ein dramatischer Markteinbruch abgezeichnet, der aber durch staatliche Maßnahmen zur Absatzförderung in den meisten automobilproduzierenden Ländern der Region verhindert wurde. Von den großen Märkten verzeichnete Frankreich einen zweistelligen Zuwachs (+ 10,7 %), Einbußen wurden dagegen in Spanien (- 17,9 %), Großbritannien (- 6,4 %) und Italien (- 0,2 %) registriert. Der Anteil der Dieselfahrzeuge war in Westeuropa hauptsächlich wegen der Nachfrageverschiebung zugunsten des Mini- und Kleinwagensegments mit rund 46 % rückläufig.

In Zentral- und Osteuropa brachen die Zulassungen von Neuwagen drastisch ein. Hohe Rückgänge verzeichneten vor allem die Volumenmärkte Russland (- 50,3 %), Ukraine (- 71,9 %), Rumänien (- 51,0 %) und Ungarn (- 50,8 %). Die Pkw-Verkäufe in der Türkei lagen aufgrund vorübergehender Steuererleichterungen deutlich über dem Vorjahresniveau (+ 12,7 %).

In Südafrika schrumpfte die Automobilnachfrage auf das geringste Niveau der letzten sieben Jahre. Im Geschäftsjahr 2009 wurden hier mit 255 Tsd. Pkw (- 22,5 %) erneut weniger Fahrzeuge verkauft.

Deutschland

Im Jahr 2009 erhöhte sich die Pkw-Nachfrage in Deutschland um 18,2 % auf 4,0 Mio. Fahrzeuge. Dabei erreichte der Pkw-Markt insbesondere wegen der Umweltprämie

mit 3,8 Mio. Einheiten (+ 23,2 %) das höchste Niveau seit 1992. Die Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen sanken dagegen infolge einer geringeren Investitionsbereitschaft mit 242 Tsd. Fahrzeugen (- 27,7 %) auf den niedrigsten Stand seit der Wiedervereinigung. Die Neuzulassungen von Lkw bis zu einem Gesamtgewicht von sechs Tonnen lagen mit 170 Tsd. Fahrzeugen um 24,4 % unter dem Vorjahreswert. Vor allem die schwache Auslandsnachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen führte bei den deutschen Herstellern zu einem Rückgang der Inlandsproduktion (- 13,9 % auf 5,2 Mio. Einheiten) und der Exporte (- 20,4 % auf 3,6 Mio. Einheiten).

ERHEBLICHE NACHFRAGERÜCKGÄNGE BEI SCHWEREN LKW

Die Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise haben im Geschäftsjahr 2009 zu einem starken Einbruch der Gütertransportleistungen geführt. Die daraus resultierende Kaufzurückhaltung verursachte massive Verkaufseinbußen in allen wichtigen Absatzregionen mit Ausnahme Chinas. Die weltweiten Verkäufe von Lkw mit einem Gesamtgewicht von über 15 Tonnen verringerten sich um 21 % auf insgesamt 1,2 Mio. Fahrzeuge.

In Nordamerika setzte sich die negative Entwicklung der Nachfrage nach schweren Lkw auch im dritten Jahr in Folge fort. Mit einem Minus von rund 38 % gegenüber 2008 wurde der schwache Vorjahreswert noch einmal deutlich verfehlt.

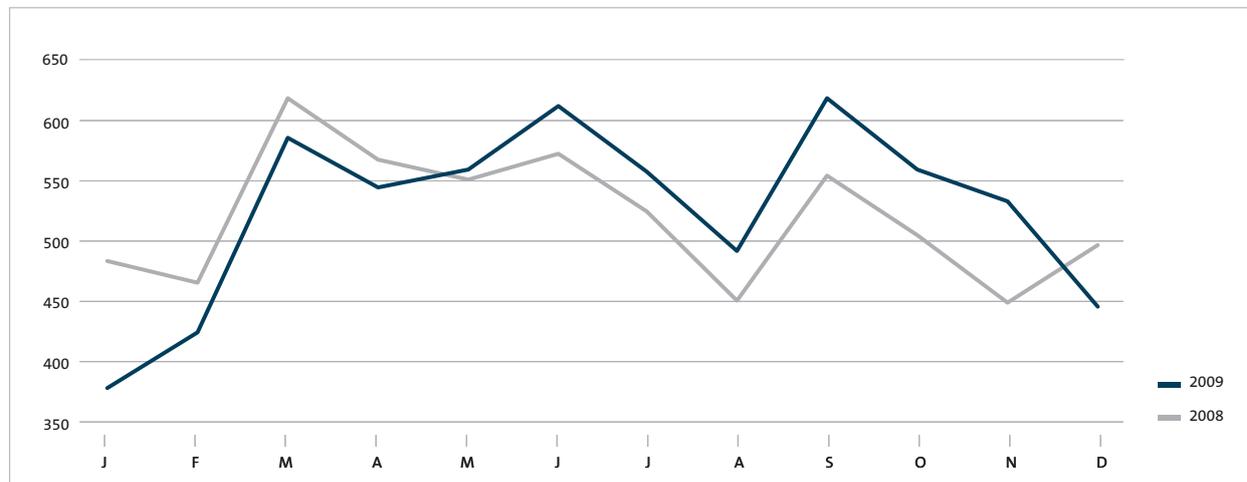
Weniger drastisch waren die Folgen für den brasilianischen Lkw-Markt. Hier fielen die Neuzulassungen, gestützt durch Investitionsförderprogramme der Regierung, um rund 20 %.

In China, dem mit weitem Abstand größten Einzelmarkt für schwere Lkw, hielt der positive Absatztrend auch im Berichtsjahr an. Mit einem Zuwachs im zweistelligen Prozentbereich auf rund 600 Tsd. Einheiten entfällt mittlerweile etwa die Hälfte des Weltabsatzes auf China. Auf den übrigen wichtigen Märkten im Raum Asien-Pazifik gingen die Verkäufe schwerer Lkw dagegen weiter zurück. In Indien, dem drittgrößten Absatzmarkt der Welt, unterschritten die Neuzulassungen das Vorjahresniveau um rund 20 % und in Japan um rund 57 %.

Besonders stark war die Marktabschwächung bei den schweren Lkw in Westeuropa. Hier hat sich der Absatz gegenüber dem Vorjahr nahezu halbiert. Noch deutlicher schrumpfte der Markt in Zentral- und Osteuropa, nämlich auf weniger als ein Drittel des Vorjahresvolumens.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



MODELLNEUHEITEN DES KONZERNS IM JAHR 2009

Der Volkswagen Konzern hat auch im Berichtsjahr sein Modellangebot in wichtigen Segmenten erneuert und weiter ausgebaut. Das Angebot umfasst rund 200 Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle und deren Derivate; sie decken nahezu alle wesentlichen Segmente und Karosserieformen vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen im Pkw-Bereich und vom kleinen Pick-up bis zum schweren Lkw im Nutzfahrzeugsektor ab. Weitere Segmente wird der Konzern, sofern es wirtschaftlich ist, sukzessive erschließen.

Wichtige Modellneuheiten der Marke Volkswagen Pkw waren im Jahr 2009 die neuen Generationen des Golf Plus und des Polo sowie die leistungsstarken Varianten des Golf, GTI und GTD. Hinzu kamen der Golf BlueMotion*, der Passat BlueTDI und der Passat EcoFuel, die das BlueMotion-Technology-Angebot der Marke erweitern. Der erneuerte Golf Variant bildete im Herbst den gelungenen Abschluss des Modellfeuerwerks der Marke Volkswagen Pkw im Geschäftsjahr 2009.

Die Marke Audi stellte 2009 erneut ihre technische und sportliche Kompetenz unter Beweis: Mit dem Audi S4 als Limousine und Avant, dem Audi A5 und S5 als Cabriolet, dem Audi R8 als V10 und V8 sowie dem Audi TT RS wurden sowohl sportlich als auch technisch überlegene Fahrzeuge in den Markt eingeführt. Hervorzuheben ist außerdem der Audi A4 allroad quattro, der im B-Segment Kraft, Sportlichkeit und Eleganz miteinander verbindet. Einen weiteren Höhepunkt bildete im Herbst 2009 die Markteinführung des Audi A5 Sportback.

Škoda stellte Anfang 2009 mit dem Yeti einen kraftvollen und geländetauglichen Kompakt-SUV vor. Weitere Höhepunkte der Marke waren die Produktaufwertungen der Octavia-Baureihe sowie der Octavia in der GreenLine-Version*, der den Nachhaltigkeitsanspruch der Marke unterstreicht. Mit dem Fabia Combi Scout reihte sich zudem ein weiteres Modell in die beliebte Scout-Linie ein.

Mit dem Exeo als Limousine und Sports Tourer eroberte die Marke SEAT nicht nur ein neues Segment, sondern auch bisher nicht erschlossene Käuferschichten. Die leistungsstarken neuen Modelle des Leon CUPRA R*, des Ibiza CUPRA* und des Ibiza FR unterstreichen darüber hinaus die sportlichen Aspekte der spanischen Marke.

Auch die Luxusmarken des Konzerns warteten im Jahr 2009 mit faszinierenden neuen Modellen und Derivaten auf. Bentley erweiterte das Angebot um den Continental GTC Speed* und den Azure T*; Lamborghini präsentierte die beeindruckenden Murciélago LP 670-4 SuperVeloce* und Reventón Roadster. Bugatti krönte seine Spitzenstellung unter den Sportwagen mit dem Veyron Grand Sport*, einem Roadster der grenzenlosen Superlative.

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentierte die rundum erneuerten Modelle Multivan/Transporter und Caravelle, deren Karosseriegestaltung konsequent der Volkswagen Designsprache folgt. Besonders die Frontpartie zeigt nun noch souveränere Züge.

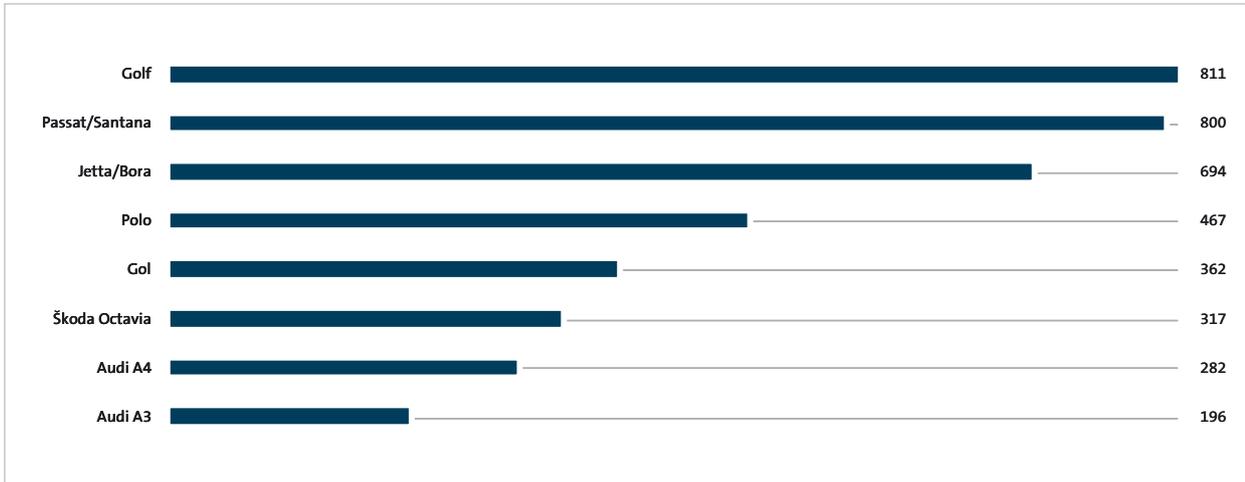
Die neue R-Serie des Scania Lkw-Produktprogramms erfüllt höchste Ansprüche in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Attraktivität und Zuverlässigkeit. Sie setzt Maßstäbe beim

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

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

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2009 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLE

in Tsd. Fahrzeuge



Design und der Technologie von Fernverkehrsfahrzeugen. Das parallel mit der neuen R-Serie eingeführte Scania Opticruise-System – ein automatisiertes Gangwechselsystem – führt zusammen mit dem einzigartigen Fahrer Eco-Modul – einem Rückmeldesystem, das der Verfeinerung des Fahrstils dient – zu noch mehr Sicherheit und Komfort bei reduziertem Kraftstoffverbrauch.

FAHRZEUGAUSLIEFERUNGEN WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist weltweit auf allen relevanten Automobilmärkten präsent. Die Hauptabsatzmärkte sind aktuell die Region Westeuropa, China, Brasilien, USA und Mexiko. Volkswagen konnte seine gute Wettbewerbsposition im abgelaufenen Geschäftsjahr in dem insgesamt sehr schwierigen Marktumfeld ausbauen. Mit unserer attraktiven und umweltfreundlichen Produktpalette haben wir den Marktanteil des Konzerns in wichtigen Kernmärkten deutlich steigern können; auch bei unserem Marktanteil weltweit waren erfreuliche Zuwächse zu verzeichnen.

Die weltweiten Auslieferungen an Kunden beliefen sich im Geschäftsjahr 2009 auf 6.336.222 Fahrzeuge. Der Vorjahreswert wurde mit 1,3% leicht übertroffen. Wie die Grafik auf Seite 130 zeigt, lagen die Auslieferungszahlen in den ersten Monaten des Berichtsjahres unter denen des Vorjahres. Aber schon ab Mai übertrafen die Verkäufe den Wert der jeweiligen Vorjahresmonate, die in zunehmendem Maße von der Ausweitung der Krise im zweiten Halbjahr 2008 geprägt gewesen waren. Die Finanz- und Wirtschaftskrise führte dazu, dass nahezu alle Marken des Konzerns Rückgänge bei den Verkaufszahlen hinnehmen

mussten. Lediglich die Marken Volkswagen Pkw und Škoda konnten ihre Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahr verbessern – vor allem aufgrund der hohen Nachfrage in Deutschland und China.

In unserer geänderten Regionaldarstellung wird der Markt Südafrika nicht mehr der Region Südamerika zugeordnet und fließt nun in die Region Europa/Übrige Märkte ein. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Einen Überblick über die Auslieferungen an Kunden nach Märkten sowie über die jeweiligen Pkw-Marktanteile des Geschäftsjahres 2009 gibt die Tabelle auf Seite 132. Nachfolgend erläutern wir die Verkaufsentwicklung in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Die Auslieferungen an Kunden des Konzerns in Westeuropa lagen im Geschäftsjahr 2009 unter dem Niveau des Vorjahres. Mit einem Anteil von 46,1 (47,8)% am gesamten Auslieferungsvolumen des Konzerns verkauften wir dort den größten Teil unserer Fahrzeuge. Die Verkaufszahlen nahezu aller Konzernmarken gingen aufgrund des angespannten Marktumfelds im Vergleich zum Vorjahr zurück. Nur die Marken Volkswagen Pkw und Škoda konnten die Verkaufszahlen des Jahres 2008 wegen positiver Effekte aus staatlichen Förderprogrammen übertreffen. Absatzsteigerungen wiesen die Modelle Polo, Golf, Golf Plus, Passat Limousine, Škoda Fabia, Škoda Octavia, SEAT Ibiza und SEAT Leon auf. Erfreulich entwickelte sich auch die Nachfrage nach unseren neuen Modellen Scirocco, Audi Q5, Audi A5 Sportback und SEAT Exeo. Trotz des schwierigen Marktumfelds in

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)	PKW-MARKTANTEIL (%)	
	2009	2008		2009	2008
Europa/Übrige Märkte	3.492.316	3.777.876	-7,6		
Westeuropa	2.917.889	2.989.192	-2,4	20,9	20,4
davon: Deutschland	1.246.571	1.060.349	+17,6	34,2	33,6
Großbritannien	341.889	380.062	-10,0	15,9	16,3
Spanien	224.692	278.321	-19,3	23,2	23,0
Italien	237.760	264.978	-10,3	10,1	11,2
Frankreich	260.799	270.341	-3,5	11,3	11,9
Zentral- und Osteuropa	385.301	560.349	-31,2	13,4	10,5
davon: Russland	95.208	132.918	-28,4	6,5	4,4
Tschechische Republik	77.952	79.626	-2,1	43,7	40,2
Polen	79.120	77.478	+2,1	22,5	21,5
Übrige Märkte	189.126	228.335²	-17,2		
davon: Südafrika	52.750	73.259	-28,0	19,3	20,8
Türkei	49.094	54.818	-10,4	10,4	11,0
Nordamerika³	467.769	503.139	-7,0	3,7	3,1
davon: USA	297.973	314.513	-5,3	2,9	2,4
Mexiko	118.391	139.257	-15,0	15,6	13,5
Kanada	51.405	49.369	+4,1	3,5	3,0
Südamerika	825.876	803.471²	+2,8	21,7	19,4
davon: Brasilien	697.279	637.480	+9,4	25,4	24,0
Argentinien	103.470	127.186	-18,6	26,9	25,4
Asien-Pazifik	1.550.261	1.172.357	+32,2	8,8	7,9
davon: China	1.400.514	1.024.184	+36,7	16,5	18,7
Japan	53.904	61.626	-12,5	1,4	1,5
Indien	19.002	18.756	+1,3	1,3	1,5
Weltweit	6.336.222	6.256.843	+1,3	11,3	10,3
Volkswagen Pkw	3.954.454	3.667.843	+7,8		
Audi	949.729	1.003.469	-5,4		
Škoda	684.226	674.530	+1,4		
SEAT	336.683	368.104	-8,5		
Bentley	4.616	7.604	-39,3		
Lamborghini	1.515	2.430	-37,7		
Volkswagen Nutzfahrzeuge	361.506	502.265	-28,0		
Scania	43.443	30.527 ⁴	+42,3		
Bugatti	50	71	-29,6		

1 Die Auslieferungen und Marktanteile von 2008 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

2 Angepasst.

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

4 22.07.2008 bis 31.12.2008.

> Geschäftsverlauf

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

Westeuropa verbesserte der Volkswagen Konzern seinen Anteil am Pkw-Gesamtmarkt auf 20,9 (20,4)%. In Zentral- und Osteuropa blieben die Auslieferungen an Kunden um 31,2% unter dem Vorjahresniveau. Lediglich in Polen entwickelten sich die Verkaufszahlen positiv. Die größten Zuwachsraten erzielten hier die Modelle Golf, Tiguan, Škoda Octavia und Škoda Superb.

Die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns in Südafrika gingen im Vergleich zum Vorjahr, bedingt durch die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise sowie die anhaltend restriktive Kreditvergabe, um 28,0% zurück. Insbesondere die Nachfrage nach Einstiegsmodellen verringerte sich deutlich. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns verringerte sich auf 19,3 (20,8)%.

Auf den Übrigen Märkten sank die Nachfrage nach Konzernmodellen im Vergleich zum Vorjahr um 17,2%.

Auslieferungen in Deutschland

Im abgelaufenen Geschäftsjahr steigerte der Volkswagen Konzern seine Verkaufszahlen auf dem deutschen Pkw-Markt im Vergleich zum Vorjahr um 17,6%; dies war vor allem auf die staatliche Umweltpremie aber auch auf unser attraktives Produktportfolio zurückzuführen. Die größten Zuwachsraten verzeichneten wir bei den Modellen Polo, Golf, Passat CC, Audi A3, Škoda Roomster, Škoda Fabia, SEAT Ibiza und Caddy. Die Nachfrage nach den neuen Modellen Scirocco, Audi Q5 und SEAT Exeo entwickelte sich ebenfalls positiv. Sechs Konzernmodelle standen Ende 2009 in der deutschen Zulassungsstatistik an der Spitze ihres jeweiligen Segments: Polo, Golf, Passat, Touran, Tiguan und Caddy. Die Liste der in Deutschland am häufigsten zugelassenen Pkw führte erneut der Golf an. Der Polo folgt auf Rang 2. Der Marktanteil des Konzerns in Deutschland konnte auf 34,2 (33,6)% erhöht und damit die Marktführerschaft weiter ausgebaut werden.

Auslieferungen in Nordamerika

Die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns auf dem stark eingebrochenen Pkw-Markt in den USA lagen im Berichtsjahr nur leicht unter dem Vorjahreswert (-5,3%). Im Vergleich zum Gesamtmarkt fiel der Rückgang damit unterproportional aus. Das Förderprogramm der US-Regierung konnte nur kurzzeitig für eine Stabilisierung sorgen. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Tiguan, Jetta, Passat CC und Audi A5 Coupé. Auf dem kanadischen Pkw-Markt lieferten wir 4,1% mehr Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Die Modelle Tiguan, Passat CC und Audi

A5 Coupé wurden am häufigsten nachgefragt. Auf dem insgesamt deutlich rückläufigen mexikanischen Pkw-Markt (-26,4%) ging die Nachfrage nach Konzernmodellen um 15,0% zurück. Die Modelle Voyage, SEAT Ibiza, SEAT Leon und Saveiro erfreuten sich jedoch wachsender Beliebtheit.

Auslieferungen in Südamerika

Der Einbruch der Weltwirtschaft führte im Geschäftsjahr 2009 auch auf den südamerikanischen Pkw-Märkten zu Nachfragerückgängen. Diese fielen im Vergleich zum Gesamtmarkt jedoch nur moderat aus. Entgegen dem negativen Markttrend konnte der Volkswagen Konzern die Auslieferungen an Kunden im Berichtsjahr um 2,8% steigern. In Brasilien, das ein Förderprogramm mit hohen Steuernachlässen aufgelegt hatte, führte vor allem die hohe Nachfrage nach den Modellen Fox, Gol und Voyage zu einem Anstieg der Verkaufszahlen um 9,4%. Hierin sind auch die leichten Nutzfahrzeuge Saveiro und T2 enthalten; von diesen Modellen wurden auf dem brasilianischen Pkw-Markt 2,0% weniger verkauft als im Vorjahr.

Die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen auf dem stark rückläufigen argentinischen Pkw-Markt war im Berichtszeitraum um 18,6% geringer als im Vorjahreszeitraum. Mit einem Marktanteil von 26,9 (25,4)% konnte der Konzern die Marktführerschaft in Argentinien behaupten.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Die Pkw-Märkte im Raum Asien-Pazifik verzeichneten im Geschäftsjahr 2009 aufgrund der positiven Entwicklung des chinesischen Marktes, der von den gewährten Steuererleichterungen beim Kauf von Kleinwagen profitierte, insgesamt eine zunehmende Nachfrage – trotz des negativen Trends auf dem Weltmarkt. Der Volkswagen Konzern konnte seine Auslieferungen in der Region Asien-Pazifik um 32,2% gegenüber dem Vorjahr steigern. Auf dem chinesischen Pkw-Markt wurden die Modelle Polo, Jetta, Santana, Audi A4, Audi A6 und Škoda Octavia und der neu eingeführte Škoda Fabia besonders häufig nachgefragt. Unsere Verkaufszahlen stiegen dort in der Folge um 36,7%. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns ging auf 16,5% zurück, die Marktführerschaft konnten wir jedoch halten. In Japan verringerten sich die Auslieferungen an Kunden des Konzerns um 12,5%. Besonders beliebt waren die Modelle Golf, Tiguan, Audi A3 und Audi A4. Auf den weiteren Märkten der Region Asien-Pazifik, darunter Australien und Indien, entwickelte sich die Nachfrage ebenfalls positiv.

AUFTRAGSLAGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN WESTEUROPA

In Westeuropa (inklusive Deutschland) lag die Nachfrage nach Konzernmodellen 2009 leicht unter dem Vorjahresniveau. Insbesondere die staatlichen Förderprogramme konnten den Abwärtstrend des Vorjahres bremsen und die Nachfrage nach Neu- und Jahreswagen deutlich steigern. Dies spiegelt sich auch in den Auftragseingängen des Konzerns für Westeuropa wider, die gegenüber dem Vorjahr um 20,3 % anstiegen. In Westeuropa ohne Deutschland verzeichnete der Konzern einen leichten Rückgang der Auftragseingänge von 0,4 %.

Die Auftragsbilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2009: inländischer Auftragsbestand 204.289 Fahrzeuge und 305.803 vorliegende Fahrzeugbestellungen aus dem westeuropäischen Ausland. Der Auftragsbestand war damit um 52,2 % höher als im Vorjahr.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Der Volkswagen Konzern setzte im Geschäftsjahr 2009 – einschließlich der chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften – weltweit 6.309.743 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 0,6 %. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge sank auf 79,6 (83,8) %. Aufgrund der staatlichen Umweltprämie stieg der Absatz in Deutschland um 27,1 % auf 1.287.903 Einheiten.

Der Golf war mit 792.846 weltweit abgesetzten Fahrzeugen und einem Anteil von 12,6 % am Konzernabsatz erneut unser Hauptvolumenträger. Zuwächse verzeichneten neben dem Golf auch die Modelle Fox, Polo, Gol, Tiguan, Passat CC, Škoda Fabia, Škoda Superb, Audi A3 Sportback und Audi A6 Limousine. Stark nachgefragt wurden zudem die in China angebotenen Versionen der Modelle Passat und Jetta sowie der Santana.

PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2009 produzierte der Volkswagen Konzern weltweit 6.054.829 Fahrzeuge. Dies entspricht einem Rückgang von 4,6 % gegenüber dem Vorjahr. Wir haben das Produktionsvolumen an die unverändert kritische Marktsituation angepasst. Der daraus resultierende Lagerabbau trug wesentlich zur Verringerung der Mittelbindung im Working Capital bei. Die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen erhöhten ihre Produktion um 42,3 %, Volkswagen do Brasil fertigte 7,2 % mehr Einheiten. Der Anteil der im Inland produzierten Fahrzeuge betrug 32,0 (33,8) %. Weltweit fertigten unsere Werke im Durchschnitt 25.977 Fahrzeuge pro Tag; das waren 2,4 % weniger als ein Jahr zuvor. Die Produktionszahlen der in den Daimler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde gefertigten Modelle des Crafter sowie des in Kooperation mit Chrysler in den USA gebauten Routan sind in den Zahlen nicht enthalten.

> Geschäftsverlauf

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

LAGERBESTÄNDE

Da die rückläufige Marktentwicklung vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2008 zu hohen Lagerbeständen geführt hatte, wurde das Produktionsvolumen im Geschäftsjahr 2009 angepasst. Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen zum Jahresende 2009 deutlich unter denen des Vorjahres. Die geringeren Lagerbestände im Berichtsjahr entlasteten auch viele Handelsbetriebe.

MITARBEITERZAHL

Der Volkswagen Konzern beschäftigte im Berichtsjahr einschließlich der chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften durchschnittlich 366.769 Personen (+2,7%). Bei unseren inländischen Gesellschaften waren 172.548 Mitarbeiter tätig; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft belief sich auf 47,0 (49,8)%. Zum Bilanzstichtag beschäftigte der Volkswagen Konzern 351.584 aktive Mitarbeiter. Darüber hinaus befanden sich 7.070 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit sowie 9.846 junge Menschen (–0,4%) in einem Ausbildungsverhältnis. Insgesamt umfasste die Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns zum Bilanzstichtag 368.500 Personen (–0,4%). Im Inland waren 172.624 Mitarbeiter tätig (–1,0%). Die Zahl der im Ausland beschäftigten Personen betrug 195.876 (+0,1%).

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Angesichts der schwierigen volkswirtschaftlichen und der branchenspezifischen Rahmenbedingungen beurteilt der Vorstand der Volkswagen AG den Geschäftsverlauf des Jahres 2009 positiv. Die für das Jahr 2009 kommunizierten Erwartungen haben sich bestätigt. Entgegen unserer Prognose aus dem letzten Geschäftsbericht ist es uns sogar gelungen, die Auslieferungen des Jahres 2008 zu übertreffen. Das ist vor allem auf unsere attraktive Modellpalette, aber auch auf Förderprogramme und Stützungsmaßnahmen zurückzuführen, die die Regierungen vieler Länder beschlossen hatten, um die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise, insbesondere für die Automobilindustrie, abzumildern. Aufgrund der guten Auslieferungssituation haben wir wie angekündigt in der Krise weltweit Marktanteile hinzugewonnen.

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich zwischen den für das Berichtsjahr gesetzten Zielen und den tatsächlich erreichten Kennzahlen.

Detaillierte Informationen zu den finanziellen Kennzahlen finden Sie im Kapitel Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, das auf Seite 144 beginnt.

Kennzahl	Prognose für 2009	Ist 2009
Auslieferungen	< 6,26 Mio.	6,34 Mio.
Marktanteil weltweit	> 10,3%	11,3%
Umsatzerlöse	< 113,8 Mrd. €	105,2 Mrd. €
Operatives Ergebnis	< 6,3 Mrd. €	1,9 Mrd. €
Investitionsquote	rund 6%	6,2%

Aktie und Anleihen

Neue Ausrichtung bei den Aktien der Volkswagen AG

Für die Aktionäre der Volkswagen AG war das Berichtsjahr erneut sehr ereignisreich. Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung der Aktien war die eingeleitete Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Porsche. Die Kurse der Stamm- und Vorzugsaktien nahmen dabei einen unterschiedlichen Verlauf.

AKTIENMÄRKTE WELTWEIT

Das Jahr 2009 entwickelte sich für Anleger an den internationalen Aktienmärkten deutlich besser, als dies noch zu Jahresbeginn zu erwarten war. Im ersten Quartal setzte sich zunächst der durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise ausgelöste Abwärtstrend des Vorjahres fort. So fiel der deutsche Aktienindex DAX zunächst sogar weit unter die Marke von 4.000 Punkten.

Im zweiten Quartal konnten sich die internationalen Aktienmärkte von den Tiefstständen erholen. Verantwortlich für die starken Zuwächse waren unter anderem Unternehmensergebnisse, die über den Markterwartungen lagen. Zudem ließen Frühindikatoren vermehrt eine konjunkturelle Bodenbildung erkennen, die die Hoffnung auf eine baldige Stabilisierung der Geschäftstätigkeit der Unternehmen weltweit weckte. Ab Mitte Juni gaben die Märkte – nachdem der DAX die Marke von 5.000 Punkten bereits wieder übersprungen hatte – zunächst erneut nach. Im dritten und vierten Quartal setzte sich schließlich eine freundlichere Stimmung unter den Finanzmarktteilnehmern durch. Wesentlich verbesserte Konjunkturindikatoren und Unternehmensprognosen deuteten an, dass sich die Rezession dem Ende nähern und die Geschäftstätigkeit der Unternehmen weltweit wieder zunehmen könnte. Entsprechend legten die Kurse, von einigen Korrekturen abgesehen, bis zum Jahresende insgesamt deutlich zu.

Am Jahresende 2009 lag der DAX bei 5.957 Punkten und damit um 23,8 % über dem Vorjahreswert. Der DJ Euro STOXX Automobile schloss am 31. Dezember 2009 bei 232 Punkten; das bedeutet einen Zuwachs um 17,4 % gegenüber dem Stand Ende 2008.

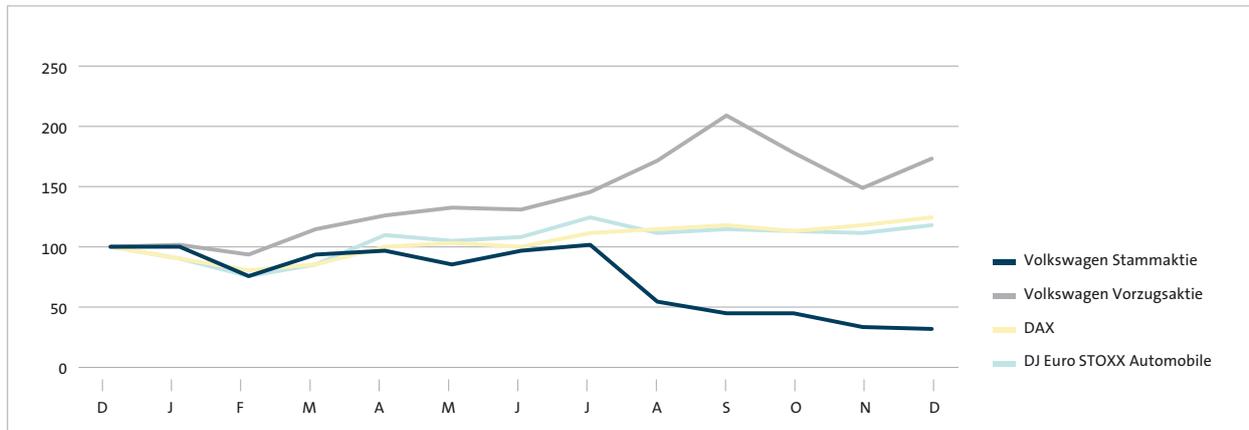
KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIE

Die Stamm- und die Vorzugsaktie der Volkswagen AG entwickelten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr sehr unterschiedlich: Während die Stammaktie zum Jahresende einen weiteren Rückgang des Kurses gegenüber dem 31. Dezember 2008 zu verzeichnen hatte, konnte die Vorzugsaktie deutlich zulegen. Einer der Gründe war die veränderte Aktionärsstruktur als Resultat aus der eingeleiteten Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Porsche. Als Folge der weiteren Reduzierung des Streubesitzes bei den Stammaktien ersetzt seit Dezember 2009 die Vorzugsaktie der Volkswagen AG die Stammaktie im DAX. Die Erwartung, dass dies geschehen könnte, spiegelte sich zunehmend in der Entwicklung der Vorzüge während der zweiten Jahreshälfte wider.

Beide Volkswagen Aktien konnten sich im ersten Quartal 2009 der Gesamtentwicklung an den Aktienmärkten zunächst nicht entziehen. Nach einem volatilen Jahresbeginn, der unter anderem durch Informationen über die Erhöhung des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG durch die Porsche Automobil Holding SE beeinflusst war, gaben die Kurse der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktie im Februar und zum Teil noch bis in den März hinein deutlich nach. Nach einer Phase der Erholung zeigten beide Aktien erste voneinander abweichende Tendenzen: Der Kurs der Stammaktie bewegte sich im April vorwiegend seitwärts und gab im Mai weiter nach. Im Juni kam es zu erneuten Kursauschlägen, die ihre Ursache vor allem in der vergleichsweise geringen Verfügbarkeit der Volkswagen Stammaktien hatten. Dies führte zu einem verstärkten Interesse der Finanzanalysten und institutio-

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2008 BIS DEZEMBER 2009

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand: 31.12.2008 = 100



nellen Investoren an der Volkswagen Vorzugsaktie, die zum Ende des zweiten Quartals ein Kursplus im Vergleich zum Quartalsanfang verzeichnete. Auch im dritten und vierten Quartal 2009 setzte sich die uneinheitliche Entwicklung der beiden Volkswagen Aktien größtenteils fort. Nachdem der Kurs der Stammaktie im Juli stark schwankte, setzte Anfang August eine weitere Abwärtsbewegung ein. Der Rückgang war zunächst auf das Auslaufen von Optionen auf die Volkswagen Stammaktie zurückzuführen. Hinzu kamen erste Erwartungen, dass die Volkswagen Vorzugsaktie die Stammaktie im DAX ersetzen könnte. Das weiter zunehmende Interesse an der Vorzugsaktie führte zu einem anhaltenden Kursanstieg bis Anfang Oktober. Beeinflusst durch die Bekanntgabe der Qatar Holding LLC, 25 Mio. Vorzugsaktien kurzfristig an institutionelle Investoren zu verkaufen, tendierte die Aktie danach bis Ende November schwächer. Nach einer kurzfristigen Kurserholung verlief der Kurs der Vorzugsaktien im Dezember relativ stabil.

Die Stammaktie verlor in den letzten drei Monaten des Jahres weiter an Wert. Am 23. Dezember 2009 kam es zum Ausschluss aus dem DAX und die Volkswagen Vorzugsaktie wurde an ihrer Stelle in den Index aufgenommen. Zuvor hatte die Qatar Holding LLC ihren Anteil an den Volkswagen Stammaktien auf 17,0 % erhöht. Dadurch sank der Streubesitz der Stammaktie unter den für den Verbleib im Leitindex erforderlichen Mindestanteil von 10 %.

Den höchsten Tagesschlusskurs des Geschäftsjahres erreichte die Stammaktie der Volkswagen AG am 8. Januar

2009 mit 298,85 €. Am schwächsten notierte die Aktie am 21. Dezember 2009 mit 72,41 €. Sie schloss am letzten Handelstag des Jahres bei 77,00 € und lag damit um 69,2 % unter dem Wert zum Jahresende 2008.

Die Vorzugsaktie der Volkswagen AG dagegen erreichte den höchsten Schlusskurs des Berichtsjahres mit 81,72 € am 9. Oktober 2009. Den niedrigsten Wert verzeichnete sie mit 30,24 € bereits am 9. März 2009. Am Jahresende lag die Vorzugsaktie mit 65,74 € um 72,9 % über dem Wert vom 31. Dezember 2008.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie bei 2,1 %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 2,5 %. Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) auf der Seite 157 dieses Geschäftsberichts.

ERGEBNIS JE AKTIE

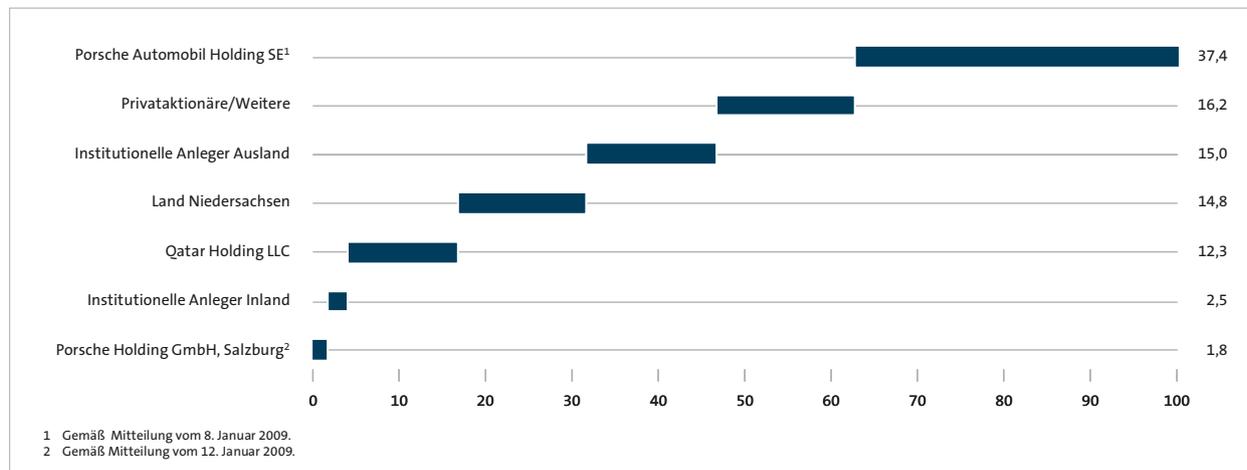
Für das Berichtsjahr betrug das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie 2,38 (11,92) €. Gemäß IAS 33 basiert die Berechnung auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stammaktien (siehe hierzu auch die Anhangangabe 11 im Volkswagen Konzernabschluss).



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

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2009

in Prozent des Gezeichneten Kapitals



AKTIONÄRSSTRUKTUR

In der obigen Grafik ist die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2009 dargestellt.

Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, hielt zum Ende des Geschäftsjahres 50,74 % der Stimmrechte. Zweitgrößter Aktionär war das Land Niedersachsen mit einem Anteil der Stimmrechte von 20,01 %.

Die Qatar Holding LLC hielt am 17. August 2009 (direkt und indirekt) Finanzinstrumente, die das Recht einräumten, Aktien an der Volkswagen AG zu erwerben, die 17,0 % der Stimmrechte verbriefen. Diese Finanzinstrumente wurden schrittweise durch die Qatar Holding LLC und weitere mittelbare Tochtergesellschaften vollständig ausgeübt. Deren kumulativer Stimmrechtsanteil erhöhte sich dadurch am 18. Dezember 2009 auf 17,0 %.

Die Credit Suisse Gruppe hielt am 17. August 2009 Finanzinstrumente, die das Recht einräumten, Aktien an der Volkswagen AG zu erwerben, die 17,35 % der Stimmrechte verbriefen, sowie einen Stimmrechtsanteil von circa 0,27 %. Diese Prozentsätze reduzierten sich am 21. August 2009 auf 13,40 % der Stimmrechte beziehungsweise einen Stimmrechtsanteil von 0,26 %. Nach weiteren Veränderungen im Jahresverlauf teilte die Credit Suisse Gruppe am 18. Dezember 2009 mit, dass ihr 2,49 % der Stimmrechte der Volkswagen AG zuzurechnen sind.

Die Porsche Holding GmbH, Salzburg, hielt am Bilanzstichtag 2,37 % der Stammaktien.

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

WANDELUNG VON AKTIONSOPTIONEN

Auch im Geschäftsjahr 2009 nutzten unsere Mitarbeiter die attraktive Möglichkeit, zuvor gezeichnete Schuldverschreibungen in Stammaktien zu wandeln. Rund 1.700 Mitarbeiter übten ihr Wandlungsrecht aus den gezeichneten Schuldverschreibungen der sechsten, siebten und achten Tranche des Aktienoptionsplans aus. Daraus entstanden 85.190 neue Stammaktien beziehungsweise 0,2 Mio. € Gezeichnetes Kapital. Weitere Angaben zu unserem Aktienoptionsplan finden Sie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses ab Seite 255.

JÄHRLICHES DOKUMENT NACH § 10 WPPG

Das Jährliche Dokument, in dem die nach § 10 Abs. 1 Wertpapierprospektgesetz (WpPG) relevanten Veröffentlichungen des Geschäftsjahres 2009 (und darüber hinaus) aufgelistet sind, ist unter www.volkswagenag.com/ir abrufbar. Sollte ein Abruf nicht möglich sein, kann ein Dokument in Papierform angefordert werden.

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

KENNZAHLEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

		2009	2008	2007	2006	2005
Dividendenentwicklung						
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	295.005	294.920	291.337	286.980	321.930
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	105.238	105.238	105.238	105.238	105.238
Dividende						
je Stammaktie	€	1,60	1,93	1,80	1,25	1,15
je Vorzugsaktie	€	1,66	1,99	1,86	1,31	1,21
Dividendenausschüttung ¹						
auf Stammaktien	Mio. €	472	569	524	359	322
auf Vorzugsaktien	Mio. €	175	209	196	138	128
Wertentwicklung der Aktie²						
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	77,00	250,00	156,10	85,89	44,61
Jahreshöchstwert	€	298,85	945,00	197,90	85,89	54,01
Jahrestiefstwert	€	72,41	148,43	82,60	45,10	31,88
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	65,74	38,02	100,00	56,55	32,50
Jahreshöchstwert	€	81,72	108,30	131,00	56,55	40,00
Jahrestiefstwert	€	30,24	29,30	54,14	32,85	24,00
Beta-Faktor	Faktor	0,87 ³	0,89	0,88	1,03	1,00
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	29,6	77,7	56,0	30,6	15,9
Eigenkapital am 31.12.	Mrd. €	35,3	35,0	31,9	26,9	23,6
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,84	2,22	1,75	1,14	0,67
Kennzahlen je Aktie						
Ergebnis je Stammaktie ⁴						
unverwässert	€	2,38	11,92	10,43	7,07 ⁵	2,90
verwässert	€	2,38	11,88	10,34	7,04 ⁵	2,90
Operatives Ergebnis ⁶	€	4,64	15,91	15,60	5,18	6,60
Cash-flow laufendes Geschäft ⁶	€	31,84	27,13	39,72	37,32	27,86
Eigenkapital ⁷	€	88,15	87,49	80,38	68,59	55,25
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁸	Faktor	36,2	21,0	15,0	12,1	15,4
Kurs-Cash-flow-Verhältnis ⁸	Faktor	2,4	9,2	3,9	2,3	1,6
Dividendenrendite						
Stammaktie	%	2,1	0,8	1,2	1,5	2,6
Vorzugsaktie	%	2,5	5,2	1,9	2,3	3,7
Kursentwicklung (ohne Dividende)						
Stammaktie	%	- 69,2	+ 60,2	+ 81,7	+ 92,5	+ 33,8
Vorzugsaktie	%	+ 72,9	- 62,0	+ 76,8	+ 74,0	+ 33,1
Umsätze an deutschen Börsen⁹						
Umsatz Volkswagen Stammaktien						
	Mrd. €	23,5	136,5	103,1	50,5	30,9
	Mio. Stück	129,6	562,8	877,3	770,4	735,7
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien						
	Mrd. €	8,5	10,0	34,1	9,7	2,0
	Mio. Stück	147,6	120,2	474,3	200,6	75,6
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	3,2 ¹⁰	8,0	5,3	3,9	3,3

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2005 bis 2008 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2009 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

2 Xetra-Kurse.

3 Zur Ermittlung siehe Seite 154.

4 Zur Ermittlung siehe Anhangangabe 11 Ergebnis je Aktie.

5 Für 2006 aus fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten.

6 Auf Basis der gewichteten durchschnittlichen Anzahl ausstehender Stamm- und Vorzugsaktien (unverwässert).

7 Auf Basis der gesamten Stamm- und Vorzugsaktien am 31.12.

8 Zur Ermittlung wurden die Jahresendkurse der Stammaktien verwendet.

9 Orderbuchumsätze an deutschen Börsen.

10 Zum 23. Dezember 2009 wurde die Stammaktie im DAX durch die Vorzugsaktie ersetzt.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 23. April 2009 fanden im Congress Center Hamburg die 49. Ordentliche Hauptversammlung sowie die 8. Gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre der Volkswagen AG statt. Bei einer Präsenz der Stammaktien von 75,98 % stimmten die Aktionäre unter anderem für die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, für die Ermächtigung zur Ausgabe neuer Aktien (einschließlich der Schaffung eines Genehmigten Kapitals), für die Ermächtigung zur Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen (einschließlich der Schaffung eines Bedingten Kapitals) und für die Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien.

Auf der anschließenden Gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre betrug die Präsenz 17,22 %. Dieser Versammlung war vorgeschlagen worden, den genannten Ermächtigungsbeschlüssen der Hauptversammlung zur Ausgabe neuer Aktien (Genehmigtes Kapital) sowie zur Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen (Bedingtes Kapital) zuzustimmen. Die für die Zustimmungen erforderliche qualifizierte Mehrheit wurde jedoch nicht erreicht. Die Abstimmungsergebnisse der Versammlungen sind im Internet unter der Adresse www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

Nach einer entsprechenden Auskunftsklage hat die „Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V.“, Berlin, gegen die von der Hauptversammlung am 23. April 2009 gefassten Beschlüsse über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2008 Anfechtungsklage erhoben. Beide Klagen werden vor allem damit begründet, vom Vertreter der Klägerin in der Hauptversammlung gestellte Fragen seien nicht im erforderlichen Umfang beantwortet worden.

Weitere Einzelheiten zur Anfechtungsklage können der entsprechenden Veröffentlichung im Elektronischen Bundesanzeiger vom 17. Juni 2009 sowie unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir entnommen werden.

AUSSERORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG

Am 3. Dezember 2009 fand in der Hamburg Messe eine Außerordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Die Präsenz der Stammaktien betrug 90,48 %. Mit einer Mehrheit von 98,73 % der abgegebenen Stimmen billigten die Aktionäre die Schaffung des von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagenen Genehmigten Kapitals zur Ausgabe von insgesamt bis zu 135 Mio. neuen, stimm-

rechtslosen Vorzugsaktien (einschließlich der entsprechenden Satzungsänderung). Auch den übrigen Vorschlägen der Verwaltung folgten die Aktionäre mit Mehrheiten zwischen 98,68 % und 99,94 %. Dazu gehörten die Schaffung von zwei Entsendungsrechten in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für das Land Niedersachsen (einschließlich der entsprechenden Satzungsänderung), die Beibehaltung der qualifizierten Mehrheit in der Hauptversammlung bei über 80 % (einschließlich der entsprechenden Satzungsänderung), die Wahl der Herren Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche zu Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie Anpassungen der Satzung an das „Gesetz zur Umsetzung der Aktionärsrechterichtlinie“ (ARUG). Die Abstimmungsergebnisse der Versammlungen sind im Internet unter der Adresse www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

Die „Knightsbridge Vermögensverwaltungs- und Beteiligungs GmbH“, München, hat eine Anfechtungs- beziehungsweise Nichtigkeitsklage gegen alle Beschlüsse erhoben. Die „CIA Consulting Investment Asset Management GmbH“, Hamburg, die „CDHL-Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH“, Hamburg, die „VC-Services GmbH“, Hamburg, und die „Edmund Zimmermann GmbH“, Geesthacht, haben Nichtigkeits- beziehungsweise Anfechtungsklagen gegen die Schaffung des Genehmigten Kapitals (TOP 1), die Schaffung der Entsendungsrechte (TOP 2) und die Regelung der qualifizierten Mehrheit in der Hauptversammlung (TOP 3) erhoben.

Weitere Einzelheiten zur Anfechtungsklage können der entsprechenden Veröffentlichung im Elektronischen Bundesanzeiger vom 28. Januar 2010 sowie unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir entnommen werden.

VOLKSWAGEN IN NACHHALTIGKEITSINDIZES

Volkswagen hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut für zwei renommierte Nachhaltigkeitsindizes qualifiziert: Das Unternehmen sicherte sich sowohl einen Platz im Dow Jones Sustainability STOXX als auch im Dow Jones Sustainability World Index, der weltweit als bedeutendster Nachhaltigkeitsindex gilt. Damit konnte direkt an den Erfolg im vorangegangenen Jahr angeknüpft werden. Einzelheiten dazu finden Sie im Kapitel Wertsteigernde Faktoren auf Seite 181.



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

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

DATEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

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

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

INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN

Im Jahr 2009 hat das Volkswagen Investor-Relations-Team Analysten und Investoren an allen wichtigen Finanzstandorten der Welt zeitnah und umfassend über die Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns und der einzelnen Marken informiert. Dazu hat das Team weltweit insgesamt mehr als 400 Roadshows, Konferenzen, Präsentationen und Einzelgespräche organisiert und durchgeführt. Die Quartalsergebnisse wurden im Rahmen von fest terminierten Telefonkonferenzen erläutert, die auch im Internet übertragen wurden. Einzelne Veranstaltungen fanden außerdem in Zusammenarbeit mit dem Bereich Konzern-Treasury statt.

Auch auf zahlreichen Veranstaltungen, die speziell für unsere privaten Aktionäre – häufig zusammen mit Aktionärsschutzvereinigungen – organisiert wurden, stellte sich das Team den Fragen der Anleger zu Themen rund um den Volkswagen Konzern und die Volkswagen Aktien. Die hohe Qualität und Relevanz unserer Investor-Relations-Aktivitäten wurde durch mehrere im Jahr 2009 erhaltene Auszeichnungen unterstrichen.

Alle Präsentationen im Rahmen von Veranstaltungen wurden zeitnah im Internet auf unserer Website unter www.volkswagenag.com/ir veröffentlicht.

Im Vergleich zum Jahr 2008 nahm die Zahl der Besuche auf der Investor-Relations-Website im Berichtsjahr weiter zu. Die meisten Besuche verzeichnete die Investor-Relations-Rubrik im Dezember mit 453.000 Aufrufen; die durchschnittliche Besuchsdauer betrug 45 Minuten. Insgesamt wurden im Jahr 2009 die Investor-Relations-Seiten mehr als 1,7 Millionen Mal besucht. Dies belegt die weiter zunehmende Bedeutung von Online-Medien bei der Information von Anlegern.

HIGHLIGHTS IM INVESTOR-RELATIONS-KALENDER

Im Vorfeld der Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz konnten sich Analysten, Investoren und Vertreter von Banken am 11. März 2009 einen Einblick in Neuentwicklungen des Volkswagen Konzerns verschaffen: Auf der Teststrecke im niedersächsischen Ehra-Lessien standen 24 Fahrzeugmodelle des Volkswagen Konzerns zu individuellen Testfahrten bereit. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf zukunftsweisenden, verbrauchsarmen Modellen. Dr. Ulrich Hackenberg, Mitglied des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw, referierte über die Zukunft von Antriebstechnologien. Den Bogen zum Thema Finanzen schlugen die Vorstandsmitglieder Frank Witter und Frank Fiedler von der Volkswagen Financial Services AG mit ihrem Vortrag über die Bedeutung der Finanzdienstleistungen für das Automobilgeschäft.

Am 12. März 2009 wurden unsere Investoren und Analysten anlässlich der jährlichen Investorenkonferenz in der Autostadt in Wolfsburg umfassend über die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2008 und die weitere Marktentwicklung informiert.

Die German Corporate Conference der Deutschen Bank am 24. Juni 2009 in Frankfurt am Main bot dem Volkswagen Konzern die Gelegenheit, seine strategischen Ziele für profitables Wachstum auch in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld vorzustellen. Themen waren unter anderem die Bedeutung der „Emerging Markets“ als Produktionsstandorte und Absatzmärkte, der Trend zu Fahrzeugen aus kleineren Segmenten sowie Nachhaltigkeit mit den Schwerpunkten alternative Kraftstoff- und Motortechnologien.

Im Mittelpunkt der Kommunikation des Jahres 2009 stand der Weg von Volkswagen und Porsche hin zu einem

integrierten Automobilkonzern. Eine Telefonkonferenz am 14. August mit Finanzvorstand Hans Dieter Pötsch war der Auftakt für eine umfassende Erläuterung des Konzepts zum Zusammengehen der beiden Unternehmen.

Ein weiteres herausragendes Ereignis des abgelaufenen Geschäftsjahres war die Volkswagen Group Night „Via Vision – Wege in die Zukunft“ im Vorfeld der 63. Internationalen Automobilausstellung am 14. September 2009 in Frankfurt am Main. Rund 2.000 nationale und internationale Medienvertreter, Analysten und Investoren erlebten bei dieser Veranstaltung eine einzigartige Premierenvielfalt. „Ein erfolgreicher Konzern gibt Antworten auf alle Fragen der Mobilität“ lautete das Motto des Abends, bei dem die Vorstandschefs der neun Marken ihre neuesten Modelle und Zukunftstechnologien präsentierten. Der Vorstandsvorsitzende Prof. Dr. Martin Winterkorn machte in seiner Ansprache deutlich, dass der Volkswagen Konzern es besser als jeder andere Automobilhersteller verstehe, die Wünsche der Autofahrer heute und in Zukunft zu erfüllen. Er betonte, dass die Zukunft der nachhaltigen, emissionsarmen Mobilität gehöre.

Auch im Jahr 2010 wird ein Schwerpunkt der Investor-Relations-Aktivitäten auf Strategie- und Produktpräsentationen unter Beteiligung des Vorstands und des Managements des Volkswagen Konzerns liegen. Besondere Relevanz kommt dabei der Vorbereitung und Durchführung der geplanten Kapitalerhöhung bei der Volkswagen AG zu. Darüber hinaus werden auch die weiteren Fortschritte bei der Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Porsche ihren Platz in der Kommunikation des Jahres 2010 haben.

EMISSIONEN

Die anhaltende Finanz- und Wirtschaftskrise bestimmte zum Jahresbeginn 2009 die Refinanzierungsmöglichkeiten an den Geld- und Kapitalmärkten. Der Trend zu einer restriktiven Kreditvergabe durch die Banken, die weiterhin bestehende Knappheit von Liquidität und die sehr hohen Refinanzierungskosten prägten das erste Drittel des Jahres. Volkswagen konnte jedoch auch in dieser Zeit seine starke Position als Emittent behaupten und seine finanzielle Solidität durch Nutzung vorhandener Marktfenster weiter ausbauen. Dabei hat der Volkswagen Konzern nicht nur Chancen im europäischen Anleihemarkt genutzt, sondern auch neue Investorengruppen erschlossen und einige Märkte durch seine Transaktionen wieder eröffnet. So konnten wir für unser kanadisches Finanzdienstleistungsgeschäft im Januar 2009 unsere erste Anleihe in Schweizer Franken (CHF) mit einem Volumen von 300 Mio. CHF begeben und haben im Herbst im Rahmen

unseres Volkswagen Car Lease-Programms die erste öffentliche Asset-Backed-Securities (ABS)-Anleihe einer Industrieadresse in Europa über rund 520 Mio. € platziert.

Zur Sicherung unserer finanziellen Flexibilität im Konzernbereich Automobile haben wir insgesamt 9,3 Mrd. € über sechs Anleihen – mit Laufzeiten zwischen 18 Monaten und sieben Jahren – im Kapitalmarkt aufgenommen. Diese auch für den Retail-Markt strukturierten Transaktionen fanden das Interesse zahlreicher Investoren und waren regelmäßig vielfach überzeichnet. Die gute Einschätzung dieser Schuldtitel durch den Markt spiegelte sich auch im Nachgang durch eine sehr positive Entwicklung der einzelnen Anleihen im Sekundärhandel wider.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen haben wir zum Jahresanfang darüber hinaus eine europäische Benchmark-Anleihe über 1,5 Mrd. € in einem schwierigen Kapitalmarktumfeld platziert. In den USA emittierte Volkswagen im ABS-Sektor im Mai 2009 die erste auf Leasingforderungen basierende Transaktion über 1,75 Mrd. US-Dollar im Rahmen des staatlichen Term Asset-Backed Securities Loan Facility (TALF)-Programms.

Unabhängig von den genannten öffentlichen Transaktionen war der Volkswagen Konzern auch mit einer Vielzahl von Privatplatzierungen im Geld- und Kapitalmarkt aktiv und konnte so das zusätzliche Investoreninteresse nutzen. Die folgende Übersicht gibt Auskunft über die Ausnutzung unserer Geld- und Kapitalmarktprogramme zum 31. Dezember 2009:

Programme	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2009 Mrd. €
Commercial Paper	17,7	4,4
Medium Term Notes	53,9	27,9
andere Kapitalmarktprogramme	8,0	0,0
Asset Backed Securities	38,8	14,8

Im Kreditmarkt konnte Volkswagen trotz zunehmender Restriktionen der Banken seine umfangreiche Absicherung durch bestätigte Kreditlinien aufrechterhalten. Dabei steht weiterhin die syndizierte Fazilität des Konzerns über 7,8 Mrd. € ungenutzt und unverändert bis Juni 2012 zur Verfügung.

Die vorgehaltene Liquidität, die kurz- und langfristigen Kreditlinien sowie die verfügbaren Geld- und Kapitalmarktprogramme bieten dem Volkswagen Konzern weiterhin eine sehr hohe finanzielle Flexibilität, um seinen Refinanzierungsbedarf zu decken und die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen.

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

RATINGS

Die Rating-Agentur Standard & Poor's hat ihre Bonitätseinschätzung für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH aktualisiert. Die Agentur bestätigte die kurz- und langfristigen Ratings mit A-2 beziehungsweise A- für die Volkswagen AG und für die Volkswagen Financial Services AG. Der Ausblick wurde im Berichtszeitraum für beide Gesellschaften von „stabil“ auf „negativ“ gesetzt. Die Ratings der Volkswagen Bank GmbH wurden auf A-2 beziehungsweise A- um jeweils eine Stufe gesenkt, der Ausblick ist ebenfalls „negativ“. Auch Moody's Investors Service hat turnusgemäß die Bonitätseinschätzungen für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH überprüft. Die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG wurden mit P-2 beziehungsweise A3 bestätigt; der Ausblick wurde für beide Gesellschaften auf „stabil“ gesenkt. Das kurz- und langfristige Rating der Volkswagen Bank GmbH, das zurzeit mit P-1 beziehungsweise A2 um jeweils eine Rating-Stufe höher liegt als das der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Service AG, wird derzeit im Hinblick auf eine mögliche Herabstufung beobachtet.



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

BÜRO WOLFSBURG (VOLKSWAGEN AG)

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

BÜRO LONDON (VOLKSWAGEN AG)

Telefon + 44 20 7290 7820
 Fax + 44 20 7629 2405

INVESTOR RELATIONS LIAISON OFFICE (VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA, INC.)

(Fragen betreffend American Depositary Receipts)
 Telefon + 1 703 364 7000
 Fax + 1 703 364 7080

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG			VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG			VOLKSWAGEN BANK GMBH		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Standard & Poor's									
kurzfristig	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-1	A-1
langfristig	A-	A-	A-	A-	A-	A-	A-	A	A
Ausblick	negativ	stabil	stabil	negativ	stabil	stabil	negativ	negativ	stabil
Moody's Investors Service									
kurzfristig	P-2	P-2	P-2	P-2	P-2	P-2	P-1	P-1	P-1
langfristig	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A2	A2	A2
Ausblick	stabil	positiv	stabil	stabil	positiv	stabil	RfD*	stabil	stabil

* Review for Downgrade.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise belastet das Geschäft

Die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns konnten im Geschäftsjahr 2009 aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen das Niveau des Vorjahres nicht erreichen. Die Liquiditätssituation konnte trotz der Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH verbessert werden.

Die Anwendung des IFRS 8 führte zu einer Neugliederung der Segmentdarstellung im Anhang: Nunmehr wird über die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Scania und Volkswagen Finanzdienstleistungen berichtet. In der Lageberichterstattung wird die Untergliederung des Konzerns in die Bereiche Automobile und Finanzdienstleistungen unverändert beibehalten.

Gemäß dem geänderten IAS 7 weisen wir ab dem Geschäftsjahr 2009 die Liquiditätsbewegungen, die aus der Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte resultieren, im Cash-flow aus laufendem Geschäft aus (bisher: Ausweis in der Investitionstätigkeit). Korrespondierend dazu werden auch die Veränderungen der Forderungen aus Finanzdienstleistungen dem Cash-flow aus laufendem Geschäft zugeordnet. Die Darstellung des Vorjahres wurde entsprechend angepasst.

Darüber hinaus hatte die Anwendung neuer oder geänderter Bilanzierungsstandards keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss 2009.

Ab dem Geschäftsjahr 2009 sind alle Beträge jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns belief sich am 31. Dezember 2009 auf 177,2 Mrd. €; sie war damit um 5,5 % höher als Ende Dezember 2008. Der Konzernbereich Automobile trug in größerem Maße zu dieser Entwicklung bei, was vor allem auf die höheren Zahlungsmittel zurückzuführen war.

Auf Seite 146 ist die Struktur der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 grafisch dargestellt. Die Eigenkapitalquote des Volkswagen Konzerns ging auf 21,1 (22,3) % zurück.

BILANZSTRUKTUR IM AUTOMOBILBEREICH

Die Langfristigen Vermögenswerte des Automobilbereichs übertrafen am Ende des Berichtsjahres den Stand vom 31. Dezember 2008 um 13,0 %. Neben der at Equity bilanzierten 49,9-prozentigen Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH waren die neuen Fertigungsstätten für den Anstieg verantwortlich. Die Sachanlagen waren um 5,2 % höher. Während innerhalb der Kurzfristigen Vermögenswerte die Vorräte sowie die Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerte zurückgingen, nahmen die Zahlungsmittel deutlich zu, sodass die Kurzfristigen Vermögenswerte insgesamt um 4,5 % über dem Wert des Vorjahresstichtags lagen.

Ende Dezember 2009 übertraf das Eigenkapital vor Anteilen von Minderheitsgesellschaftern des Konzernbereichs Automobile mit 27,3 Mrd. € den Stand des Vorjahresstichtags um 1,8 %. Der positive Ergebniseffekt wurde durch höhere versicherungsmathematische Verluste bei Pensionsrückstellungen nahezu aufgezehrt. Unter Berücksichtigung der Anteile von Minderheitsgesellschaftern am Eigenkapital – im Wesentlichen waren dies Anteile an Scania – war das Eigenkapital mit 29,3 Mrd. € um 1,0 % höher als im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 30,2 (32,6) %. Gestiegene Finanzschulden, die aus der Begebung von Anleihen resultierten, führten dazu, dass die Langfristigen Schulden insgesamt um 28,7 % zunahmen. Die Kurzfristigen Schulden verringerten sich um 3,9 %.

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile war am 31. Dezember 2009 mit 96,7 Mrd. € um 9,0 % höher als Ende Dezember 2008.

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

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	99.402	91.756	52.411	46.378	46.992	45.378
Immaterielle Vermögenswerte	12.907	12.291	12.790	12.186	117	105
Sachanlagen	24.444	23.121	24.064	22.879	380	242
Vermietete Vermögenswerte	10.288	9.889	324	410	9.964	9.479
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33.174	31.855	–	–	33.174	31.855
Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte ²	18.589	14.600	15.233	10.903	3.356	3.697
Kurzfristige Vermögenswerte	77.776	76.163	44.296	42.370	33.480	33.793
Vorräte	14.124	17.816	13.375	16.732	749	1.084
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27.403	27.035	–161	–103	27.564	27.138
Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	12.381	17.061	9.193	13.340	3.188	3.721
Wertpapiere	3.330	3.770	3.231	3.730	98	40
Zahlungsmittel	20.539	9.474	18.658	7.664	1.881	1.810
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	1.007	–	1.007	–	–
Bilanzsumme	177.178	167.919	96.707	88.748	80.471	79.171
Passiva						
Eigenkapital	37.430	37.388	29.253	28.964	8.177	8.424
Eigenkapital vor Minderheiten	35.281	35.011	27.321	26.841	7.960	8.170
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	2.149	2.377	1.932	2.123	217	254
Langfristige Schulden	70.215	65.729	39.508	30.688	30.707	35.041
Finanzschulden	36.993	33.257	9.272	2.240	27.721	31.017
Rückstellungen für Pensionen	13.936	12.955	13.793	12.829	142	126
Sonstige Schulden ³	19.286	19.517	16.443	15.619	2.843	3.898
Kurzfristige Schulden	69.534	64.802	27.947	29.096	41.587	35.706
Finanzschulden	40.606	36.123	2.156	2.865	38.450	33.258
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.225	9.676	9.734	9.085	491	591
Sonstige Schulden	18.703	18.237	16.057	16.380	2.645	1.857
Zur Veräußerung gehaltene Schulden	–	766	–	766	–	–
Bilanzsumme	177.178	167.919	96.707	88.748	80.471	79.171

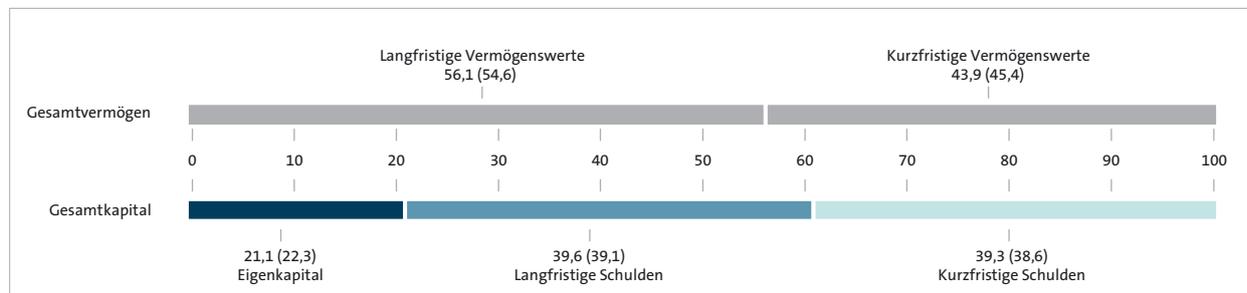
1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

2 Inklusive at Equity bewerteter Anteile und latenter Steuern.

3 Inklusive latenter Steuern.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2009

in Prozent



BILANZSTRUKTUR IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Die Bilanzsumme des Finanzdienstleistungsbereichs betrug am Ende des Berichtsjahres 80,5 Mrd. €; sie war damit um 1,3 Mrd. € höher als am 31. Dezember 2008. Auf der Aktivseite führten vor allem volumenbedingt gestiegene Forderungen aus Finanzdienstleistungen dazu, dass die Langfristigen Vermögenswerte um 3,6 % zunahmen. Die Kurzfristigen Vermögenswerte waren um 0,9 % niedriger als Ende 2008. Die Zahlungsmittel waren leicht höher als im Vorjahr. Am 31. Dezember 2009 entfielen insgesamt rund 45 % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen betrug am Bilanzstichtag 8,2 (8,4) Mrd. €. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 10,2 (10,6)%. Die Langfristigen Schulden gingen im Vergleich zum Vorjahr um 12,4 % zurück. In den höheren kurzfristigen Finanzschulden schlug sich das deutlich gestiegene Einlagevolumen der Volkswagen Bank *direct* nieder, das um 5,5 Mrd. € auf 18,3 Mrd. € zunahm. Das Verhältnis von Kreditstand zu Eigenkapital (debt-to-equity ratio) lag unverändert bei 8:1.

GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

Die Themengebiete Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken bilden die Eckpunkte des Finanzmanagements des Volkswagen Konzerns, das der Bereich Konzern-Treasury für alle Konzerngesellschaften – ausge-

nommen Scania – auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter zentral steuert.

Die Ziele des Finanzmanagements im Hinblick auf die Liquidität sind die Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns und gleichzeitig die Erzielung einer angemessenen Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität. Beim Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken sollen die Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente abgesichert werden. Das Ziel des Managements von Bonitäts- und Länderrisiken ist es, ein Verlust- oder Ausfallrisiko für den Volkswagen Konzern durch Diversifizierung zu vermeiden.

Für diese Diversifizierung unterliegt der Abschluss von Finanzgeschäften in Bezug auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent einer internen Limitierung. Bei der Limitierung werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen, unter anderem das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating und die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten. Risikolimits genehmigt der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen, wie auch zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren sowie Absicherungshorizonte.

Nähere Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses 2009 auf den Seiten 272 bis 281 sowie im Risikobericht auf den Seiten 188 bis 189.

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

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2009	2008 ²	2009	2008 ²	2009	2008 ²
Ergebnis vor Steuern	1.261	6.608	603	5.677	657	931
Ertragsteuerzahlungen	-529	-2.075	-265	-1.973	-264	-102
Abschreibungen	8.877	8.438	6.740	6.680	2.137	1.758
Veränderung der Pensionen	135	140	130	132	5	8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-118	583	-623	429	505	154
Brutto-Cash-flow	9.626	13.694	6.585	10.944	3.040	2.750
Veränderung Working Capital	3.116	-10.992	6.230	-2.144	-3.114	-8.848
Veränderung der Vorräte	4.155	-3.056	3.820	-2.688	335	-368
Veränderung der Forderungen	465	-1.333	750	-1.130	-285	-203
Veränderung der Verbindlichkeiten	260	815	193	1.100	67	-285
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	1.525	369	1.457	382	68	-13
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-2.571	-2.734	-48	-105	-2.523	-2.629
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-719	-5.053	57	297	-777	-5.350
Cash-flow laufendes Geschäft	12.741	2.702	12.815⁴	8.800⁴	-74	-6.098
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-10.428	-11.613	-10.252	-11.479	-176	-134
davon: Sachinvestitionen	-5.963	-6.896	-5.783	-6.773	-180	-122
Entwicklungskosten (aktiviert)	-1.948	-2.216	-1.948	-2.216	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-2.669	-2.596	-2.667	-2.571	-3	-25
Netto-Cash-flow	2.313	-8.911	2.563	-2.679	-250	-6.232
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Darlehen	753	430	509	496	244	-66
Finanzierungstätigkeit	5.536	8.123	5.497	942	39	7.181
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	190	-113	155	-57	35	-56
Veränderung der Zahlungsmittel	8.792	-471	8.724	-1.298	69	827
Zahlungsmittel am 31.12.⁵	18.235	9.443	16.362	7.639	1.873	1.804
Wertpapiere und Darlehensforderungen	7.312	7.875	5.701	5.679	1.611	2.196
Brutto-Liquidität	25.547	17.318	22.063	13.318	3.484	4.000
Kreditstand	-77.599	-69.555	-11.427	-5.279	-66.172	-64.276
Netto-Liquidität	-52.052	-52.237	10.636	8.039	-62.688	-60.276

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

2 Angepasst.

3 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten, Equity-Bewertung sowie Umgliederung der Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen in die Investitionstätigkeit.

4 Vor Konsolidierung der konzerninternen Beziehungen 13.306 (8.774) Mio. €.

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

FINANZIELLE SITUATION UND ZAHLUNGSMITTELBESTAND DES KONZERNS

Die mittelbare Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG über die Porsche Zwischenholding GmbH und die Veräußerung des brasilianischen Nutzfahrzeuggeschäfts an die MAN Gruppe hatten wesentlichen Einfluss auf die Finanzlage des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2009. Im Folgenden geben wir einen Überblick über die Liquiditätsentwicklung des Konzerns und stellen danach die operativen Ursachen nach Konzernbereichen dar.

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns belief sich im Berichtsjahr auf 9,6 (13,7) Mrd. €.

Im Working Capital kam es – nach dem Mittelabfluss von 11,0 Mrd. € im Vorjahr – im Geschäftsjahr 2009 zu einer Mittelfreisetzung in Höhe von 3,1 Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verbesserte sich auf 12,7 (2,7) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit war mit 10,4 Mrd. € um 10,2 % niedriger als im Geschäftsjahr 2008. Der Netto-Cash-flow verbesserte sich um 11,2 Mrd. € auf 2,3 Mrd. €.

Der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns laut Kapitalflussrechnung lag am Ende des Berichtsjahres bei 18,2 (9,4) Mrd. €. Die Brutto-Liquidität übertraf mit 25,5 Mrd. € den Vergleichswert des Vorjahres um 8,2 Mrd. €. Mit –52,1 Mrd. € war die Netto-Liquidität des Konzerns auf dem Niveau des Vorjahres.

FINANZIELLE SITUATION IM AUTOMOBILBEREICH

Der Brutto-Cash-flow des Automobilbereichs lag im Berichtsjahr mit 6,6 Mrd. € ergebnisbedingt deutlich unter dem Vorjahreswert. Vor allem der starke Abbau der Lagerbestände und geringere Forderungen führten im Working Capital zu einer Mittelfreisetzung von 6,2 Mrd. €; im Vorjahr hatte noch eine Mittelbindung in Höhe von 2,1 Mrd. € bestanden. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft stieg in der Folge deutlich um 45,6 % auf 12,8 Mrd. €.

Die Sachinvestitionen des Konzernbereichs Automobile im Geschäftsjahr 2009 waren mit 5,8 Mrd. € um 14,6 % geringer als im Vorjahr. Mit 6,2 (6,6) % lag die Sachinvestitionsquote im Rahmen unserer Erwartungen. Dabei investierten wir vor allem in die neuen Fertigungsstandorte in Indien, Russland und den USA sowie in Modelle, die wir in den Jahren 2009 und 2010 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise noch einführen werden. Im

Wesentlichen sind dies die Nachfolgermodelle des Polo, des Sharan, des Jetta, des Touareg und des Audi A8 sowie der Audi A1, der Audi A4 allroad quattro, die Cabrio- und Sportback-Versionen des Audi A5 und der Amarok. Darüber hinaus flossen Investitionen in die ökologische Ausrichtung der Modellpalette. Die aktivierten Entwicklungskosten fielen mit 1,9 Mrd. € niedriger aus als im Vorjahr. In der Investitionstätigkeit kam es insgesamt zu einem Mittelabfluss von 10,3 Mrd. €. Hier stand der mittelbaren Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG über die Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 3,9 Mrd. € die Veräußerung des brasilianischen Nutzfahrzeuggeschäfts an die MAN Gruppe (1,3 Mrd. €) gegenüber. Insgesamt verbesserte sich der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile um 5,2 Mrd. € auf 2,6 Mrd. €.

Der Mittelzufluss in der Finanzierungstätigkeit des Automobilbereichs stieg von 0,9 Mrd. € im Vorjahr auf nunmehr 5,5 Mrd. €. Die Zahlungsmittel nahmen insgesamt um 8,7 Mrd. € zu und erreichten am 31. Dezember 2009 eine Höhe von 16,4 Mrd. €. Die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile war am Ende des Berichtsjahres mit 10,6 Mrd. € um 2,6 Mrd. € höher als am 31. Dezember 2008.

FINANZIELLE SITUATION IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Der Finanzdienstleistungsbereich verzeichnete im Geschäftsjahr 2009 einen Brutto-Cash-flow von 3,0 Mrd. €; der Vorjahreswert wurde damit um 10,6 % übertroffen. Nachdem sich die Mittelbindung im Working Capital 2008 auf 8,8 Mrd. € belaufen hatte, konnte sie im Berichtsjahr vor allem aufgrund einer geringeren Mittelbindung bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie des verstärkten Abbaus von Vorräten auf 3,1 Mrd. € verringert werden. Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts betrug 0,2 (0,1) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit ging auf 39 Mio. € (7,2 Mrd. €) zurück. Der Zahlungsmittelbestand erreichte am 31. Dezember 2009 eine Höhe von 1,9 Mrd. €. Unter Berücksichtigung der Wertpapiere und Darlehensforderungen betrug die Brutto-Liquidität des Finanzdienstleistungsbereichs 3,5 (4,0) Mrd. €. Die Ausweitung der Geschäftstätigkeit führte dazu, dass der Kreditstand auf 66,2 (64,3) Mrd. € anstieg. Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Finanzdienstleistungsbereichs fiel in der Folge mit –62,7 Mrd. € um –2,4 Mrd. € höher aus.

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

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns konnten im Geschäftsjahr 2009 aufgrund des rückläufigen Absatzgeschäfts das Vorjahresniveau nicht erreichen. Mit 105,2 Mrd. € waren sie um 7,6 % niedriger als im Vorjahr. Der größte Teil der Umsatzerlöse wurde mit 71,6 (75,7) % im Ausland erwirtschaftet. Die Kosten der Umsatzerlöse verminderten sich um 5,2 %. Die Bruttomarge verschlechterte sich von 15,1 % im Vorjahr auf 12,9 %. Das Operative Ergebnis des Konzerns ging im Berichtsjahr auf 1,9 (6,3) Mrd. € zurück. Darin enthalten ist der Ertrag aus dem Verkauf des brasilianischen Nutzfahrzeuggeschäfts an die MAN Gruppe in Höhe von 0,6 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite sank auf 1,8 (5,6) %.

KONZERNERGEBNIS

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2009 ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 1,3 (6,6) Mrd. €. Die Umsatzrendite vor Steuern reduzierte sich auf 1,2 (5,8) %. Mit 0,9 Mrd. € war das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns um 80,6 % niedriger als im Geschäftsjahr 2008.

ERTRAGSLAGE IM AUTOMOBILBEREICH

Der Konzernbereich Automobile erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 93,0 Mrd. €. Der Rückgang um

9,3 % im Vergleich zum Vorjahr resultierte vor allem aus Volumen- und Mixverschlechterungen. Da unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen at Equity bilanziert werden, schlägt sich die positive Entwicklung unserer Verkäufe auf dem Pkw-Markt in China nur in Form von Zulieferungen von Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder. Die Kosten der Umsatzerlöse sanken um 6,6 %. In der Folge verschlechterte sich die Bruttomarge auf 11,8 (14,4) %. Das Bruttoergebnis des Automobilbereichs belief sich auf 11,0 (14,7) Mrd. €. Die Vertriebskosten waren 0,6 % niedriger als im Vorjahr; die Verwaltungskosten betragen wie im Vorjahr 2,3 Mrd. €.

Mit 2,6 Mrd. € lag das Sonstige betriebliche Ergebnis, bedingt durch eine geringere Auflösung von Rückstellungen sowie rückläufige Erträge aus der Währungssicherung um 0,5 Mrd. € unter dem Vergleichswert des Vorjahres.

Im Geschäftsjahr 2009 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein Operatives Ergebnis von 1,3 Mrd. €; das waren 76,7 % weniger als im Vorjahr. Dabei wirkte sich vor allem die Volumenverschiebung hin zu kleineren Fahrzeugen – insbesondere in Deutschland – belastend aus. Darüber hinaus beeinflussten Wechselkurseffekte, auch aus Währungen wie dem russischen Rubel, der schwedischen Krone oder dem polnischen Zloty, das Ergebnis negativ. Die positive Geschäftsentwicklung in China schlägt sich nicht im Operativen Ergebnis nieder,

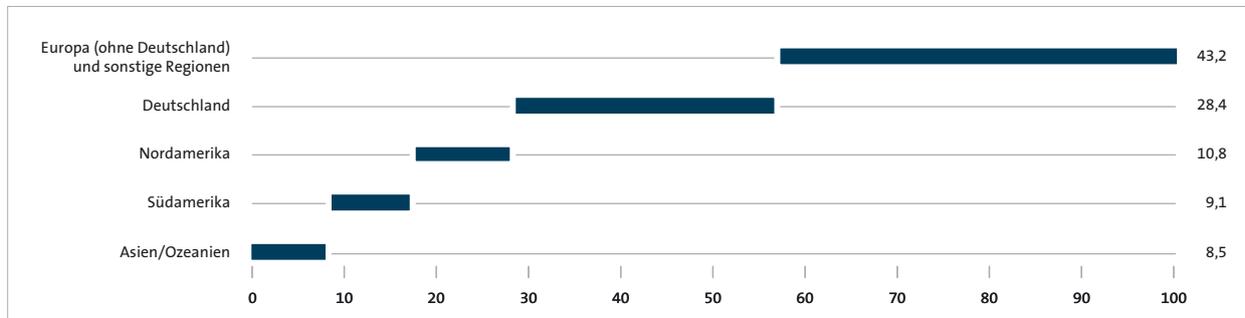
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE*		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Umsatzerlöse	105.187	113.808	93.041	102.632	12.146	11.176
Kosten der Umsatzerlöse	-91.608	-96.612	-82.068	-87.895	-9.540	-8.717
Bruttoergebnis	13.579	17.196	10.973	14.737	2.606	2.459
Vertriebskosten	-10.537	-10.552	-10.002	-10.061	-535	-491
Verwaltungskosten	-2.739	-2.742	-2.259	-2.254	-480	-488
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.553	2.431	2.553	3.006	-1.000	-575
Operatives Ergebnis	1.855	6.333	1.264	5.428	591	905
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	701	910	610	809	91	101
Übriges Finanzergebnis	-1.296	-635	-1.271	-560	-25	-75
Finanzergebnis	-595	275	-661	249	66	26
Ergebnis vor Steuern	1.261	6.608	603	5.677	657	931
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-349	-1.920	-151	-1.668	-198	-252
Ergebnis nach Steuern	911	4.688	452	4.009	459	679
Ergebnisanteil von Minderheiten	-49	-65	-40	-71	-9	6
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	960	4.753	492	4.080	468	673

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

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2009 GEMÄSS SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

in Prozent



da unsere chinesischen Joint Ventures at Equity bilanziert werden. Der Anteil des Operativen Ergebnisses am Umsatz ging auf 1,4 (5,3)% zurück. Das Finanzergebnis verringerte sich um 0,9 Mrd. € auf –0,7 Mrd. €. Bei den at Equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften stand der positive Ergebniseffekt in China einem negativen Ergebnis der MAN Gruppe gegenüber. Darüber hinaus wirkten sich ein vermindertes Zins- und Wertpapierergebnis sowie höhere Belastungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen negativ auf das Finanzergebnis aus.

ERTRAGSLAGE IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2009 mit 12,1 Mrd. € um

8,7 % höher als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Erlösen aus der Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen aus dem Leasinggeschäft. Das Bruttoergebnis nahm um 6,0 % auf 2,6 Mrd. € zu. Während die Vertriebskosten im Vergleich zum Vorjahr stiegen, lagen die Verwaltungskosten leicht unter dem Vorjahresniveau. Das Sonstige betriebliche Ergebnis ging aufgrund höherer Wertberichtigungen auf Forderungen um 425 Mio. € auf –1,0 Mrd. € zurück. Infolge der schwierigen Rahmenbedingungen verringerte sich im Geschäftsjahr 2009 das Operative Ergebnis auf 591 (905) Mio. €. Dennoch leistete der Finanzdienstleistungsbereich damit erneut einen wesentlichen Beitrag zum Ergebnis des Konzerns. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern betrug 7,9 (12,1) %.

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

FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

%	2009	2008	2007	2006	2005
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	12,9	15,1	15,0	13,2	13,0
Personalaufwandsquote	15,2	13,9	13,4	16,6	15,7
Umsatzrendite vor Steuern	1,2	5,8	6,0	1,7	1,7
Umsatzrendite nach Steuern	0,9	4,1	3,8	2,6	1,2
Eigenkapitalquote	21,1	22,3	22,0	19,7	17,8
Dynamischer Verschuldungsgrad ¹ (in Jahren)	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2
Konzernbereich Automobile²					
Absatzveränderung ³	+0,6	+1,3	+8,2	+10,2	+1,0
Umsatzveränderung	-9,3	+3,9	+2,9	+12,0	+6,8
Operatives Ergebnis in % der Umsatzerlöse	1,4	5,3	5,3	1,2	2,0
EBITDA (in Mio. €) ⁴	8.005	12.108	12.623	8.928	8.720
Kapitalrendite nach Steuern ⁵	3,8	10,9	9,5	2,1	2,4
Cash-flow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse ⁶	13,8	8,6	13,8	12,2	9,5
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse ⁶	11,0	11,2	6,6	6,4	6,7
Sachinvestitionen in % der Umsatzerlöse	6,2	6,6	4,6	3,8	5,0
Anlagenintensität ⁷	24,9	26,2	25,0	28,0	32,9
Umlaufintensität ⁸	13,8	19,2	17,4	17,2	18,3
Umschlagshäufigkeit der Vorräte	6,0	6,3	7,4	7,3	6,8
Eigenkapitalquote	30,2	32,6	32,3	28,8	25,3
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	1,6	15,4	6,3	0,4	4,7
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁹	7,9	12,1	16,1	16,9	18,2
Eigenkapitalquote	10,2	10,6	10,4	9,6	9,7

1 Cash-flow laufendes Geschäft im Verhältnis zu kurz- und langfristigen Finanzschulden.

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

3 Inklusive der nicht vollkonsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd.

4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.

5 Zur Ermittlung siehe Wertorientierte Steuerung auf Seite 154.

6 2008 und 2007 angepasst.

7 Sachanlagevermögen zu Gesamtvermögen.

8 Vorratsvermögen zu Gesamtvermögen.

9 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (in 2006 fortgeführte Aktivitäten).

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns wurde im Berichtsjahr durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise erheblich belastet. Dennoch beurteilt der Vorstand der Volkswagen AG die wirtschaftliche Lage des Konzerns positiv. Wie erwartet konnten Umsatzerlöse und Ergebnis nicht das Vorjahresniveau erreichen. Dank unserer konsequenten Ausgaben- und Investitionsdisziplin sowie der stetigen Optimierung unserer Prozesse konnten die Belastungen jedoch begrenzt werden. Dies verdeutlicht die Ertragsstärke des Konzerns auch unter schwierigen Rahmenbedingungen.

Die mittelbare Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG über die Porsche Zwischenholding GmbH beeinflusste den Netto-Cash-flow des Automobilbereichs im Geschäftsjahr 2009. Dennoch konnte die Liquiditätssituation im Vergleich zum beachtlichen Vorjahreswert sogar verbessert werden. Vor allem der optimierte Lagerbestand, der sich in der deutlichen Verbesserung des Working Capital niederschlug, stärkte die finanzielle Lage des Volkswagen Konzerns in bewegten Zeiten.

Einen Überblick über die Entwicklung des Volkswagen Konzerns in den vergangenen fünf Jahren vermitteln die Darstellungen auf den Seiten 151 und 153. Die wirtschaftliche Lage des Volkswagen Konzerns nach Marken und Geschäftsfeldern ist im Kapitel Konzernbereiche ab Seite 88 ausführlich erläutert.

WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

Die Wertschöpfungsrechnung stellt den im abgelaufenen Geschäftsjahr erwirtschafteten Wertzuwachs als Beitrag des Unternehmens zum Sozialprodukt des jeweiligen Landes sowie seine Verteilung dar. Im Jahr 2009 war der Wertzuwachs des Volkswagen Konzerns um 18,0% niedriger als im Jahr 2008. Ab dem Geschäftsjahr 2009 werden die Mitarbeiter, die sich in der passiven Phase der Altersteilzeit befinden, nicht mehr in die Ermittlung der Wertschöpfung je Mitarbeiter einbezogen. Im Berichtsjahr belief sich diese auf 68,5 Tsd. € (-19,8%). Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

WERTSCHÖPFUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Entstehung in Mio. €	2009		2008	
Umsatzerlöse	105.187		113.808	
Sonstige Erträge	9.401		9.992	
Materialaufwand	-67.925		-75.954	
Abschreibungen	-8.877		-8.438	
Sonstige Vorleistungen	-15.767		-12.554	
Wertschöpfung	22.019		26.854	

Verteilung in Mio. €	2009		2008	
		%		%
an Aktionäre (Dividende)	647	2,9	779	2,9
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	16.027	72,8	15.784	58,8
an den Staat (Steuern, Abgaben)	1.152	5,2	2.503	9,3
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	3.928	17,8	3.879	14,4
an das Unternehmen (Rücklagen)	265	1,2	3.909	14,6
Wertschöpfung	22.019	100,0	26.854	100,0

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

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

	2009	2008	2007	2006	2005
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	6.310	6.272	6.192	5.720	5.193
im Inland	1.288	1.013	1.030	1.093	1.019
im Ausland	5.022	5.259	5.162	4.627	4.174
Produktion (Automobile)	6.055	6.347	6.213	5.660	5.219
im Inland	1.938	2.146	2.086	1.935	1.913
im Ausland	4.117	4.201	4.127	3.725	3.306
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	367	357	329	329	345
im Inland	173	178	175	174	179
im Ausland	194	179	154	155	166
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	105.187	113.808	108.897	104.875	93.996
Kosten der Umsatzerlöse	91.608	96.612	92.603	91.020	81.733
Bruttoergebnis	13.579	17.196	16.294	13.855	12.263
Vertriebskosten	10.537	10.552	9.274	9.180	8.628
Verwaltungskosten	2.739	2.742	2.453	2.312	2.225
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.553	2.431	1.584	-354	1.128
Operatives Ergebnis	1.855	6.333	6.151	2.009	2.538
Finanzergebnis	-595	275	392	-216	-917
Ergebnis vor Steuern	1.261	6.608	6.543	1.793	1.621
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	349	1.920	2.421	-162	571
Ergebnis nach Steuern	911	4.688	4.122	1.955	1.050
Materialaufwand	67.925	75.954	72.340	66.935	62.620
Personalaufwand	16.027	15.784	14.549	17.400	14.796
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	99.402	91.756	76.841	75.374	75.235
Kurzfristige Vermögenswerte	77.776	76.163	68.516	61.229	57.846
Gesamtvermögen	177.178	167.919	145.357	136.603	133.081
Eigenkapital	37.430	37.388	31.938	26.959	23.647
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	2.149	2.377	63	55	47
Langfristige Schulden	70.215	65.729	57.351	56.159	56.125
Kurzfristige Schulden	69.534	64.802	56.068	53.485	53.309
Gesamtkapital	177.178	167.919	145.357	136.603	133.081
Cash-flow laufendes Geschäft*	12.741	2.702	9.308	14.470	10.709
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft*	10.428	11.613	7.120	11.911	10.365
Finanzierungstätigkeit	5.536	8.123	787	-114	-1.794

* 2008 und 2007 angepasst.

WERTBEITRAG ALS STEUERUNGSGRÖSSE

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns sieht im Kern die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes vor. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit vielen Jahren den Wertbeitrag*, eine an den Kapitalkosten ausgerichtete Steuerungsgröße.

Mit dem Konzept der wertorientierten Steuerung kann der Erfolg unserer innovativen und ökologisch ausgerichteten Produktpalette beurteilt werden. Darüber hinaus wird so die Ertragskraft einzelner Geschäftseinheiten und Projekte, etwa der neuen Werke in Indien, Russland und Nordamerika, messbar.

KOMPONENTEN DES WERTBEITRAGS

Das Operative Ergebnis nach Steuern und die Kapitalkosten des investierten Vermögens bestimmen die Höhe des Wertbeitrags. Das Operative Ergebnis dokumentiert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Automobilbereichs und stellt zunächst eine Größe vor Steuern dar.

Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30 % an.

Die Multiplikation des Kapitalkostensatzes mit dem investierten Vermögen ergibt die Kapitalkosten. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenswerte, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen).

Da das Konzept der wertorientierten Steuerung nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst.

ERMITTLUNG DES AKTUELLEN KAPITALKOSTENSATZES

Der Kapitalkostensatz stellt den gewichteten Durchschnitt der Verzinsungsansprüche an das Eigen- und Fremdkapital dar. Der Eigenkapitalkostensatz wird mit Hilfe des Kapitalmarktmodells „CAPM“ (Capital Asset Pricing Model) bestimmt.

Dieses Modell basiert auf dem Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Die allgemeine Risikoprämie, die das generelle Risiko einer Kapitalanlage am Aktienmarkt widerspiegelt und sich am DAX orientiert, beläuft sich auf 5 %. Das individuelle Risiko der Volkswagen Aktie wird mithilfe des Beta-Faktors berücksichtigt, der die Schwankungen des Kurses der Volkswagen Aktie im Vergleich zum DAX ausdrückt.

Da die Volkswagen Aktie in den Jahren 2008 und 2009 erheblichen Kursschwankungen ausgesetzt war, die in einzelnen Monaten zu extremen Beta-Faktoren geführt haben, wurde zur Ermittlung des aktuellen Beta-Faktors für das Gesamtjahr 2009 – wie schon im Jahr 2008 – ein mehrjähriger Durchschnittswert in Höhe von 0,87 herangezogen.

Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite. Weil die Fremdkapitalzinsen steuerlich abzugsfähig sind, wird der Fremdkapitalkostensatz ebenfalls um den Steuervorteil von 30 % adjustiert.

Nach Gewichtung auf Basis einer festen Relation für die Marktwerte des Eigen- und Fremdkapitals ergibt sich für den Konzernbereich Automobile für das Jahr 2009 ein effektiver Kapitalkostensatz von 6,9 (7,2) %.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2009	2008
Zinssatz für risikofreie Anlagen	4,1	4,1
Marktrisikoprämie DAX	5,0	5,0
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	-0,7	-0,6
(Beta-Faktor Volkswagen)	(0,87)	(0,89)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	8,4	8,5
Fremdkapitalzinssatz	5,5	6,7
Steuervorteil	-1,6	-2,0
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	3,9	4,7
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	6,9	7,2

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

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

WERTBEITRAG UND KAPITALRENDITE IM AKTUELLEN GESCHÄFTSJAHR

Das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile lag im Geschäftsjahr 2009 bei 1.633 (4.469) Mio. €. Wesentliche Ursachen für den Rückgang gegenüber dem Vorjahr sind Volumenverluste (Absatz ohne China –6,1 %), Ländermixverschlechterungen, höhere Vertriebsaufwendungen im Zusammenhang mit den Umweltprämienprogrammen, der Trend zu kleineren Fahrzeugen sowie Wechselkurseffekte.

Das investierte Vermögen ist im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung der Produktpalette und der vollen Wirksamkeit aus der Einbeziehung von Scania im Jahresdurchschnitt um 2.169 Mio. € angestiegen. Da

sich der Kapitalkostensatz reduziert hat, lagen die Kapitalkosten mit 2.976 Mio. € nur um 26 Mio. € über dem Niveau des Vorjahres. Infolge des geringeren Operativen Ergebnisses nach Steuern ergab sich ein negativer Wertbeitrag in Höhe von –1.343 (1.519) Mio. €.

Die Kapitalrendite drückt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern aus. Sie hat sich aus den bereits erwähnten Gründen im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert und belief sich auf 3,8 (10,9) %.

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

WERTBEITRAG KONZERNBEREICH AUTOMOBILE*

Mio. €	2009	2008
Operatives Ergebnis (Ausgangswert)	1.264	5.428
zuzüglich Ergebniseffekte Kaufpreisallokation Scania	295	575
zuzüglich anteiliges Operatives Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (ab 2009 einschließlich der jeweiligen Vertriebsgesellschaften)	774	381
Steueraufwand	–700	–1.915
Operatives Ergebnis nach Steuern	1.633	4.469
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	43.135	40.966
Kapitalrendite (RoI) in %	3,8	10,9
Kapitalkostensatz in %	6,9	7,2
Kapitalkosten des investierten Vermögens	2.976	2.950
Wertbeitrag	–1.343	1.519

* Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. (seit 2009 einschließlich der jeweiligen Vertriebsgesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Schwierige Rahmenbedingungen führen zu rückläufigem Fahrzeugabsatz

Ab dem Geschäftsjahr 2009 sind alle Beträge jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Die Aktivitäten der Auto5000 GmbH wurden im Geschäftsjahr 2009 in die Volkswagen AG integriert.

JAHRESERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Volkswagen AG waren im Geschäftsjahr 2009 mit 47,9 Mrd. € volumenbedingt um 15,6 % niedriger als im Vorjahr. Der Anteil der im Ausland erwirtschafteten Umsatzerlöse belief sich auf 53,5 (60,6) %. Die

Herstellungskosten verminderten sich um 14,9 % auf 47,5 Mrd. €. In der Folge ging das Bruttoergebnis auf 0,4 Mrd. € zurück. Die Vertriebs- und Allgemeinen Verwaltungskosten nahmen vor allem aufgrund höherer Verkaufsförderungskosten zu. Ihr Anteil am Umsatz erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr von 7,7 % auf 10,0 %. Mit 1,7 Mrd. € lag das Sonstige betriebliche Ergebnis vor allem aufgrund der imparitätischen Bewertung der Rohstoffpreissicherungsgeschäfte um 17,4 % über dem des Vorjahres. Insbesondere geringere Zinserträge führten dazu, dass das Finanzergebnis um 6,9 % auf 4,2 Mrd. € zurückging.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2009	2008
Umsatzerlöse	47.864	56.710
Herstellungskosten	47.454	55.780
Bruttoergebnis vom Umsatz	+ 410	+ 930
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	4.778	4.341
Sonstiges betriebliches Ergebnis	+ 1.718	+ 1.463
Finanzergebnis*	+ 4.163	+ 4.472
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 1.512	+ 2.524
Steuern	430	1.697
Jahresüberschuss	1.082	827
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	2	24
Einstellung in Gewinnrücklagen	200	70
Bilanzgewinn	884	781

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2009	2008
Anlagevermögen	38.636	34.017
Vorräte	3.361	3.680
Forderungen	10.434	14.826
Flüssige Mittel	8.904	4.162
Bilanzsumme	61.334	56.685
Eigenkapital	12.121	11.818
Langfristiges Fremdkapital	18.192	10.484
Mittelfristiges Fremdkapital	8.460	9.260
Kurzfristiges Fremdkapital	22.562	25.122

* Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

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

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Volkswagen AG verringerte sich im Jahr 2009 insgesamt auf 1,5 (2,5) Mrd. €. Nach Abzug der Steuern betrug der Jahresüberschuss 1,1 Mrd. €.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2009 auf 61,3 (56,7) Mrd. €. Die Investitionen in Sachanlagen (inklusive Immaterieller Vermögensgegenstände) waren mit 1,4 Mrd. € um 9,7 % niedriger als im Vorjahr. Dabei wurde hauptsächlich in neue Produkte investiert. Die Finanzinvestitionen von 7,8 (9,8) Mrd. € enthalten auch die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH. Das Anlagevermögen war am Bilanzstichtag mit 38,6 Mrd. € um 13,6 % höher als am 31. Dezember 2008.

Mit 22,7 Mrd. € lag das Umlaufvermögen auf dem Niveau des Vorjahres. Einem verminderten Bestand an Forderungen standen – trotz der Porsche Beteiligung – mit 8,9 Mrd. € deutlich höhere Flüssige Mittel gegenüber.

Das Eigenkapital (einschließlich Sonderposten mit Rücklagenanteil) nahm um 2,6 % auf 12,1 Mrd. € zu. Die Eigenkapitalquote ging auf 19,8 (20,8) % zurück. Die Rückstellungen waren am Jahresende 2009 mit 23,2 Mrd. € um 0,6 % niedriger als am 31. Dezember 2008. Die Verbindlichkeiten stiegen um 20,8 % auf 26,0 Mrd. €, davon waren 21,2 (15,9) Mrd. € verzinslich. Dies ist insbesondere auf höhere von Tochtergesellschaften durchgeleitete Aufnahmen am Kapitalmarkt zurückzuführen.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Aus dem Jahresergebnis wurden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 200 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von insgesamt 647 Mio. €, das bedeutet 1,60 € je Stammaktie und 1,66 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Für den Fall, dass sich die Anzahl der dividendenberechtigten Stückaktien für das Geschäftsjahr 2009 bis zur Hauptversammlung verändern sollte, wird der Hauptversammlung bei unveränderter Ausschüttung von 1,60 € je dividendenberechtigter Stammaktie beziehungsweise 1,66 € je dividendenberechtigter Vorzugsaktie ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag unterbreitet.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2009
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.025 Mio. €)	646.704.180,00
davon auf: Stammaktien	472.008.635,20
Vorzugsaktien	174.695.544,80
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	237.487.409,94
Bilanzgewinn	884.191.589,94

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2009	%	2008	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	4.104	61,8	4.133	64,7
Soziale Abgaben	873	13,1	861	13,5
Bezahlte Ausfallzeiten	764	11,5	750	11,8
Altersversorgung	905	13,6	639	10,0
Gesamtaufwand	6.645	100,0	6.383	100,0

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Geschäftsjahr 2009 belief sich der Absatz der Volkswagen AG an die Handelsorganisation auf 2.053.427 Fahrzeuge; das waren 14,0 % weniger als im Jahr 2008. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge ging auf 57,9 (69,7) % zurück.

PRODUKTION

Die fahrzeugproduzierenden Werke der Volkswagen AG (Emden, Hannover und Wolfsburg) fertigten insgesamt 1.038.344 Fahrzeuge und damit 8,7 % weniger Einheiten als im Jahr 2008. Die durchschnittliche Tagesproduktion der Volkswagen AG ging um 2,0 % auf 4.561 Einheiten zurück.

MITARBEITERZAHL

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2009 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 95.164 Personen beschäftigt. Darin enthalten waren 4.534 Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 4.028 Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr nahm die Belegschaft – im Wesentlichen aufgrund der Integration der Auto5000 GmbH – um 5,3 % zu.

Die weiblichen Arbeitnehmer machten einen Anteil von 14,1 % an der Gesamtbelegschaft aus. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 2.780 Personen (2,9 %). Die Quote der ausländischen Mitarbeiter betrug 5,9 %. Der Anteil der Mitarbeiter im gewerblichen Bereich mit einer abgeschlossenen Volkswagen-relevanten Ausbildung betrug 73,6 %. Einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss besaßen 12,9 % der Beschäftigten. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Berichtsjahr bei 42,2 Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Wie im Vorjahr beliefen sich die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB auf 3,0 Mrd. €. Am Jahresende 2009 waren in diesem Bereich 9.117 Personen beschäftigt.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN

Im Geschäftsjahr 2009 ging das Einkaufsvolumen an den sechs inländischen Standorten der Volkswagen AG auf 18,1 (20,4) Mrd. € zurück; von inländischen Lieferanten wurde ein Anteil von 71,6 (72,4) % bezogen. Vom gesamten Beschaffungsvolumen entfielen 15,1 Mrd. € auf Produktionsmaterial und 3,0 Mrd. € auf Investitionsgüter und Dienstleistungen.

AUSGABEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Zu den Umweltschutzinvestitionen zählen alle produktionsrelevanten Investitionen, die ausschließlich oder überwiegend für den Umweltschutz getätigt werden. Berücksichtigt werden additive, anlagenintegrierte und prozessintegrierte Maßnahmen. Die Schwerpunkte bei den Investitionen lagen 2009 in den Bereichen Gewässerschutz und Luftreinhaltung.

Zu den Umweltschutzbetriebskosten zählen Ausgaben für den Betrieb von Anlagen, die dem Schutz der Umwelt dienen, beispielsweise Sortier- und Trennanlagen sowie Anlagen zur Kreislaufführung. Außerdem werden hier Ausgaben für nicht anlagenbezogene Maßnahmen berücksichtigt, etwa die Tätigkeit der Sachkundigen für Umweltschutz.

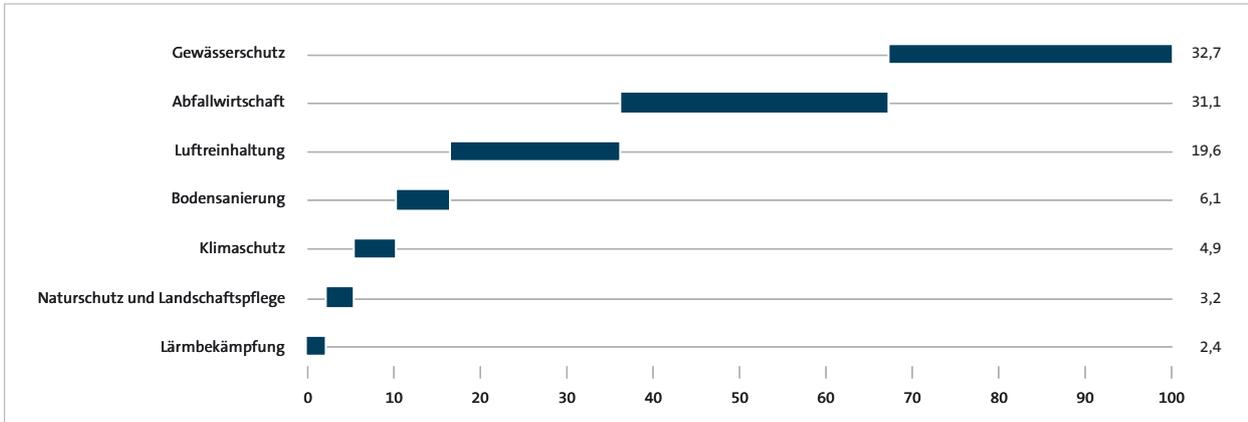
AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mio. €	2009	2008	2007	2006	2005
Investitionen	10	8	20	19	27
Betriebskosten	180	185	177	170	194

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

BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2009

Anteil der Umweltschutzbereiche in Prozent



RISIKEN DER GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Die Geschäftsentwicklung der Volkswagen AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken wie die des Volkswagen Konzerns. Diese Risiken erläutern wir im Risikobericht auf den Seiten 182 bis 191 dieses Geschäftsberichts.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie auf den Seiten 188 bis 189 dieses Geschäftsberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Volkswagen AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlussfolgerung abgegeben:

„Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtszeitraum wurden Rechtsgeschäfte mit Dritten oder Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse von Porsche und anderer verbundener Unternehmen weder getroffen noch unterlassen.“

Wertsteigernde Faktoren

Unsere innovativen Automobile, gefertigt von motivierten Mitarbeitern, begeistern Kunden weltweit

Die fachkundige Spitzenmannschaft des Volkswagen Konzerns entwickelt und fertigt mit großem Engagement Automobile in höchster Qualität, die in allen Teilen der Welt unsere Kunden überzeugen. Dabei kommt dem verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt eine immer größere Bedeutung zu.

Nachdem wir im Kapitel Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bereits die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns beschrieben haben, gehen wir in diesem Berichtsteil auf die nicht finanziellen Leistungsindikatoren ein, die Aufschluss geben über die Effizienz der Werttreiber unseres Unternehmens. Dazu zählen insbesondere die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb sowie Qualitätssicherung. Darüber hinaus wird der Unternehmenserfolg von den Mitarbeitern, unserem Beitrag zum Umweltschutz und der von uns übernommenen gesellschaftlichen Verantwortung bestimmt.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Im Jahr 2009 konzentrierten sich unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten vor allem auf innovative Fahrzeug- und Mobilitätskonzepte, die Erweiterung der Produktpalette sowie die Reduktion der Verbrauchs- und Emissionswerte. Aktuell bietet der Volkswagen Konzern 176 Modelle an, deren CO₂-Emission unter 140 g/km liegt; 60 Modelle emittieren weniger als 120 g/km. Mit sechs Modellen unterschreiten wir bereits heute die Schwelle von 100 g/km.

Innovative Produkte begeistern unsere Kunden

Der 2008 eingeführte integrative Gesamtprozess des Innovationsmanagements, der die Geschäftsbereiche Forschung, Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb und Komponente umfasst, wurde im Geschäftsjahr 2009 kontinuierlich und nachhaltig weiterentwickelt. Dadurch können Innovationen noch stärker an Kundenwünschen orientiert vorangetrieben werden. Das beson-

ders gute Abschneiden als Benchmark in der Dimension Innovation Management beim Dow Jones Sustainability Index belegt die hohe Wirkung dieses Prozesses.

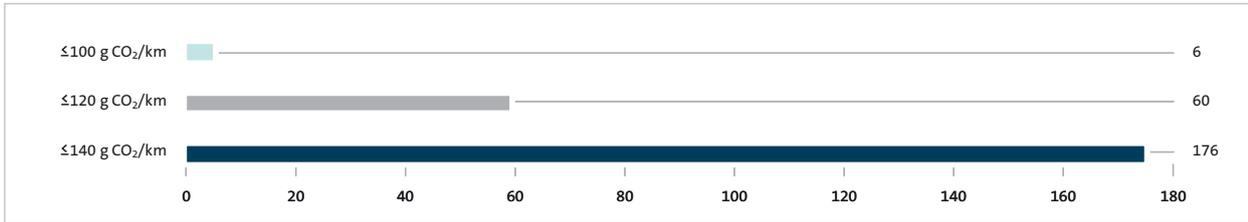
Nachfolgend stellen wir die wichtigsten Innovationen vor – Modelle und Systeme – die im abgelaufenen Geschäftsjahr neu in den Markt eingeführt wurden.

Die Marke Volkswagen Pkw hat 2009 ihre sparsamen BlueMotion-Modelle sowie weitere innovative und nachhaltige Technologien unter der neuen Dachmarke BlueMotionTechnologies vereint und damit die Kundenwahrnehmung dieser sparsamen Modellreihe gestärkt. Die Dachmarke umfasst alle serienreifen und -nahen Technologien und Produkte, die zur Kraftstoffeinsparung und somit zur Reduzierung von CO₂- und Schadstoffemissionen beitragen. Mit der Präsentation des neuen Polo setzte die Marke die Demokratisierung von Innovationen im unteren Fahrzeugsegment fort. Beispielsweise ist das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) erstmals in dieser Klasse erhältlich. Die BlueMotion-Version des Modells verfügt über das innovative Start-Stopp-System mit Bremsenergie-Rückgewinnung und über Reifen mit optimiertem Rollwiderstand. Sie tragen dazu bei, dass der Polo BlueMotion* mit einer CO₂-Emission von 87 g/km (kombiniert) neue Maßstäbe in seinem Segment setzt. Eine wichtige Innovation der vergangenen Jahre, der Parklenkassistent, wurde 2009 wesentlich weiterentwickelt. Durch den mehrzügigen Parkvorgang hilft das neue Assistenzsystem dabei, in noch kleinere Lücken komfortabel einzuparken. Das überarbeitete Technologie-Highlight hatte im neuen Golf Plus seinen ersten Einsatz und wertet nun auch weitere Modelle auf.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

CO₂-EMISSIONEN – STATUS QUO

Anzahl Fahrzeuge



Die Marke Audi führte 2009 die Start-Stopp-Funktion bei ihren Fahrzeugen ein. Sobald das Auto zum Stillstand gekommen ist, der Schalthebel auf Leerlauf steht und der Fahrer vom Kupplungspedal geht, stellt das System den Motor ab. Wird die Kupplung getreten, startet der Motor wieder. Dies geschieht extrem leise, komfortabel und schnell. Das Start-Stopp-System senkt den Kraftstoffverbrauch um etwa 0,2 l/100 km – das entspricht rund 5 g CO₂/km. Da circa 30 % des Kraftstoffverbrauchs von der individuellen Fahrweise abhängen, hat Audi mit dem Effizienzprogramm im Bordcomputer eine weitere Technologie eingeführt, die dabei hilft, Verbrauch und Emissionen zu senken. Es zeigt im Display alle verbrauchsrelevanten Daten an und gibt dem Fahrer Empfehlungen für effizientes Fahren, beispielsweise für den optimalen Schaltzeitpunkt.

Volkswagen Nutzfahrzeuge hat mit dem Amarok den ersten Pick-up eines deutschen Volumenherstellers präsentiert. Dank sparsamer Common-Rail-Motoren mit Biturbo-Technik der neuesten Generation weist der robuste Amarok geringe Verbrauchs- und Emissionswerte auf. Er zeichnet sich zusätzlich durch Komfort, exzellente Ergonomie und hohe Funktionalität aus. Mit der jüngsten Generation des Multivan/Transporters hielten Innovationen wie das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG), der Spurwechselassistent Side Assist und die Reifenkontrollanzeige erstmals Einzug in die Transporterklasse. Die Motorenpalette der sparsamen Vierzylinder-Dieselmotoren mit Common-Rail-Einspritzung und Biturbo-Technik folgt konsequent dem Downsizing-Ansatz und sorgt ökonomisch wie ökologisch für Bestwerte und damit auch für hohen Kundennutzen.

Mit dem innovativen Fahrer Eco-Modul hat Scania 2009 ein System präsentiert, das kontinuierlich Daten von verschiedenen Sensoren im Fahrzeug analysiert und damit den Fahrstil des Fahrers erkennt. Dieser bekommt über ein Display in Echtzeit hilfreiche Tipps zu einer ökonomisch und ökologisch optimierten Fahrweise. Scania startete 2009 in Stockholm außerdem einen groß angelegten Probeinsatz mit sechs Ethanol-Hybridbussen und

leistete damit in der schwedischen Hauptstadt einen Beitrag zur Entlastung der Umwelt. Die Hybridtechnologie macht es möglich, den Kraftstoffverbrauch der Stadtbusse um 25 % zu senken. Die CO₂-Emissionen bei Ethanolmotoren sinken im Vergleich zu Dieselmotoren um bis zu 90 %.

Innovative Studien weisen den Weg in die Zukunft

Der Volkswagen Konzern präsentierte im Jahr 2009 neben der Vielzahl von Serienfahrzeugen auch zahlreiche innovative Konzeptfahrzeuge und Studien. Die wichtigsten stellen wir in diesem Abschnitt vor.

Der Concept BlueSport der Marke Volkswagen Pkw, ein kompakter Roadster mit Mittelmotor, begeisterte im Januar 2009 die Besucher der North American International Auto Show in Detroit. Mit Elementen aus dem Leichtbau und einem hoch effizienten CleanDiesel-Motor ist der Concept BlueSport ein Spiegelbild des modernen Automobilbaus. Auf der IAA in Frankfurt am Main im September 2009 sorgte die Studie E-UP! für großes Aufsehen am Messestand der Marke Volkswagen Pkw. Das auf der New Small Family basierende Fahrzeug mit Elektromotor gibt eine Antwort auf die Zukunftsfrage hinsichtlich nachhaltiger und emissionsarmer Mobilität. Darüber hinaus feierte das sparsamste Hybrid-Automobil der Welt in Frankfurt sein Debüt: der L1. Er besitzt eine mit Karbonfasern verstärkte Kunststoff-Karosserie und bietet zwei Personen auf hintereinander angeordneten Sitzen Platz. Angetrieben von einem Hightech-TDI-Motor und einem Elektromotor verbraucht der L1 lediglich 1,38 l Diesel auf 100 km; die CO₂-Emissionen belaufen sich auf nur 36 g/km.

Die Marke Audi präsentierte im Januar in Detroit den Audi Sportback Concept, ein viertüriges dynamisches Coupé, und gab damit einen ersten Ausblick auf den Audi A7, der 2010 auf den Markt kommen wird. Auf der IAA in Frankfurt war die Studie e-tron ein Highlight auf dem Audi Messestand. Der Hochleistungssportwagen verfügt über vier Elektromotoren, die eine Leistung von 230 kW bereitstellen und ihn in nur 4,8 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen.

Der Lithium-Ionen-Akku erlaubt eine Reichweite von 248 km. Das innovative Thermomanagement berücksichtigt den Kühlbedarf der Batterie und des Antriebs ebenso wie den Klimakomfort im Innenraum.

SEAT stellte in Frankfurt das Konzeptfahrzeug IBZ vor. Der kompakte Kombi im markentypischen Arrow-Design gibt einen Vorgeschmack auf den SEAT Ibiza ST, der 2010 im Markt eingeführt wird.

Leichtbau reduziert Emissionen

Bei den Anstrengungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen kommt dem Leichtbau eine bedeutende Rolle zu. Dennoch muss sowohl den Kundenanforderungen nach Raum und Komfort als auch den gesetzlichen Regularien, beispielsweise neuen Fußgängerschutzbestimmungen, nachgekommen werden. Für Volkswagen ist Leichtbau eine strategische Kernkompetenz, die im Fahrzeugbau eingesetzt werden kann, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Als Erfinder der selbsttragenden Aluminiumkarosserie ist die Marke Audi im Konzern führend bei der Umsetzung von Leichtbau im Premiumsegment. Für bezahlbaren Leichtbau im Volumensegment setzt die Marke Volkswagen Pkw hoch- und höchstfeste Stähle ein. Die heutigen Karosserien sind bereits deutlich leichter als die des jeweiligen Vorgängermodells – bei gesteigerter Leistungsfähigkeit in puncto Sicherheit und Komfort. Zukünftig wird es umso mehr darauf ankommen, verfügbare Leichtbau-Technologien zu kombinieren und bezahlbar in Großserienprojekten umzusetzen. Nur so kann ein nennenswerter Beitrag zur nachhaltigen Senkung der CO₂-Emissionen und der Betriebskosten geleistet werden. Neben Aluminium und höchstfesten Stählen liegen die größten Potenziale des Leichtbaus im Einsatz von Kohlefaser-Verbundwerkstoffen und Magnesium. Impulse liefern die Luft- und Raumfahrtforschung sowie der Motorsport. Der Volkswagen Konzern führt weltweit den Wettbewerb beim Leichtbau an und ist durch die unterschiedlichen Leichtbaukonzepte der Konzernmarken für die Zukunft gut gerüstet.

Volkswagen nimmt im „SuperLIGHT-Car Project“ – einem von der europäischen Kommission geförderten Projekt, in dem sich insgesamt 37 Partner zusammengetan haben – eine führende Rolle ein. Die Ergebnisse überzeugen: Dank eines intelligenten Mix aus Aluminium, Stahl, Magnesium und Kunststoff wurde es möglich, das Gewicht der Rohkarosserie einer Mittelklasse-Limousine um rund 35 % zu reduzieren.

Synergien steigern die Effizienz

Die Entwicklung einer Vielzahl neuer Fahrzeugmodelle für bereits bestehende beziehungsweise noch zu erschließende Märkte erfordert eine hohe Effizienz bei der Konzeption. Aus diesem Grund greifen die einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns auf sogenannte Modulbaukästen zurück. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Synergieeffekte zwischen Modellen einer Baureihe, aber auch baureihenübergreifend, optimal genutzt und gesteigert werden können.

Nach dem Modularen Längsbaukasten (MLB), auf dessen Grundlage die Marke Audi bereits Fahrzeuge entwickelt hat, ist der Modulare Querbaukasten (MQB) der nächste Quantensprung in der Weiterentwicklung der markenübergreifenden Plattform- und Modulstrategie. Er lässt sich auf Fahrzeuge anwenden, deren Architektur die Anordnung des Motors in Querrichtung vorsieht. Mit dem MQB erfüllen wir den Anspruch an steigende Vielfalt bei Fahrzeugmodellen, Ausstattung und Design und reduzieren gleichzeitig die Komplexität, die anfallenden Kosten und den Entwicklungsaufwand. In den kommenden Jahren wird eine Vielzahl von Modellen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und Škoda auf dem MQB aufbauen. Alle diese Modelle werden dabei auch mit Innovationen im Bereich Infotainment und Fahrerassistenz aufwarten.

Der Modulgedanke wird auch konsequent auf weitere Gebiete des Automobils übertragen. Auf diese Weise werden für jede Komponente in den Bereichen Aggregate, Karosserie/Ausstattung, Elektronik und Fahrwerk strukturierte Modulfamilien entwickelt, die einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Effizienz leisten. Beispielsweise ermöglichen es Module im Infotainmentbereich, neue Radio-, Navigations- oder Entertainmentfunktionen kostengünstig über alle Marken hinweg in die Fahrzeuge zu integrieren und dadurch die Grundlage für die Demokratisierung dieser Systeme in kleine Fahrzeugklassen zu schaffen. Die Umsetzung erfolgt mit der Entwicklung des Modularen Infotainment Baukastens (MIB).

Der Ausbau der Modellpalette und die Optimierung des Produktentstehungsprozesses erfordern auch im Produktdaten-Management neue Wege und ein hohes Maß an Effizienz. Deshalb entwickelt Volkswagen die zentrale Engineering-Plattform „CONNECT“, die zukünftig das Herzstück des Datenmanagements in der Fahrzeugentwicklung sein und die steigende Komplexität in diesem Bereich beherrschbar



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

machen wird. Der unmittelbare Mehrwert des neuen Produktdaten-Managements liegt in der Vernetzung aller Marken des Konzerns, von der Entwicklung über die Produktion bis hin zum Vertrieb. Darüber hinaus können Entwicklungspartner und Lieferanten systemtechnisch eingebunden werden, sodass die aufwendige Aufbereitung von Daten entfällt.

Strategische Allianzen fortgeführt

Auf dem Gebiet der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen haben wir 2009 die Kooperationen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der Daimler AG und der Chrysler Group fortgesetzt. Scania ist im Geschäftsjahr 2009 eine strategische Partnerschaft mit dem chinesischen Busaufbauerhersteller Higer eingegangen. Beide Unternehmen fertigen künftig mit dem Scania Touring in China einen Bus für den weltweiten Markt.

Im Bereich der erneuerbaren Biokraftstoffe der zweiten Generation bestehen weiterhin Kooperationen mit CHOREN Industries und der Firma IOGEN. An CHOREN Industries ist Volkswagen seit dem Jahr 2007 finanziell beteiligt.

Um die Entwicklung von Batteriesystemen für Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge voranzutreiben, haben wir 2009 unsere Zusammenarbeit mit mehreren kompetenten Batterieherstellern sowie dem Institut für Physikalische Chemie der Universität Münster intensiviert.

Zahlreiche Patente von Mitarbeitern eingereicht

Die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns haben im Berichtsjahr 1.790 Patente angemeldet, davon 1.230 in Deutschland und 560 im Ausland. Die meisten dieser Innovationen betrafen Fahrerassistenzsysteme und Infotainment-Themen sowie die Hybrid- und Karosserietechnologie. Mit der hohen Zahl und der technologischen Qualität der Anmeldungen haben unsere Mitarbeiter erneut ihre Innovationskraft dokumentiert.

Externes F&E-Know-how eingebunden

Der Volkswagen Konzern nutzt im Entwicklungsprozess neben den konzerneigenen Ressourcen auch das Know-how seiner Lieferanten. Nur so können wir die Modellpalette mit innovativen und nachhaltigen Fahrzeugkonzepten ausbauen. Um Projekte in der gewünschten Qualität und innerhalb verkürzter Entwicklungszeiten erfolgreich abschließen zu können, ist eine frühzeitige und enge Zusammenarbeit zwischen internen und externen Kapazitäten notwendig. Das externe Know-how binden wir insbesondere in kreative Prozesse sowie auf dem Gebiet der virtuellen Techniken und der Megatrends ein.

Externe Kapazitäten setzen wir vor allem in unterstützenden Dienstleistungen, in nachgeschalteten Prozessen wie der Serienbetreuung sowie bei nicht kundenrelevanten und nachbessernden Tätigkeiten ein. Da die Kompetenz späterer Serienlieferanten bei der Entwicklung von Modulen und Komponenten eine große Rolle spielt, wird die Zusammenarbeit mit diesen Partnern zum beiderseitigen Nutzen konsequent fortgesetzt und ausgebaut.

Aktivierete Entwicklungskosten gestiegen

Die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile waren im Berichtsjahr um 6,4 % höher als 2008. Die Aktivierungsquote ging auf 33,6 (37,4) % zurück. Der Anteil der nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Automobilbereichs belief sich auf 5,8 (5,0) %.

Konzernweit waren am Jahresende 2009 im Bereich Forschung und Entwicklung 25.583 Mitarbeiter beschäftigt. Der Anteil an der Gesamtbelegschaft betrug 6,9 %. Die Mitarbeiter der at-Equity-konsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. sind darin enthalten.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2009	2008	2007	2006	2005
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	5.790	5.926	4.923	4.240	4.075
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.947	2.216	1.446	1.478	1.432
Aktivierungsquote in %	33,6	37,4	29,4	34,9	35,1
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.586	1.392	1.843	1.826	1.438
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	5.429	5.102	5.320	4.588	4.081

BESCHAFFUNG

Die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise haben die Beschaffung im abgelaufenen Geschäftsjahr vor neue Herausforderungen gestellt. Die rückläufige Absatzsituation der Automobilhersteller belastete auch die Lieferanten und führte zu vielen Insolvenzen in dieser Branche. Gleichzeitig wurden staatliche Förderprogramme verabschiedet, die eine Verschiebung im Absatz der einzelnen Fahrzeugsegmente auslösten. Diese Effekte hatten einen direkten Einfluss auf die Versorgungssituation bei Kaufteilen. Weitere wesentliche Themen des Jahres 2009 waren die konsequente Erschließung neuer Beschaffungsmärkte sowie die weltweite Umsetzung des Nachhaltigkeitskonzepts in den Lieferantenbeziehungen.

Versorgungssituation bei Kaufteilen

Die Versorgungssituation bei Kaufteilen stand im Jahr 2009 unter dem erheblichen Einfluss der weltwirtschaftlich schwierigen Lage und den zur Stabilisierung der Weltwirtschaft ergriffenen staatlichen Stützungsmaßnahmen. In vielen Ländern ist insbesondere der Absatz gehobener Fahrzeugsegmente zum Teil dramatisch eingebrochen. Im Gegenzug führten Förderprogramme und ein verändertes Kosten- und Umweltbewusstsein dazu, dass die Verkaufszahlen bei den kleineren Fahrzeugsegmenten mit einfachen Ausstattungsumfängen ebenso deutlich stiegen. Darüber hinaus war in vielen Fällen die Teileversorgung aufgrund der Vielzahl von Insolvenzen im Zuliefererbereich äußerst kritisch.

Diese Tendenzen haben über das gesamte Jahr 2009 dazu geführt, dass sich die Teilebedarfe im Konzern hinsichtlich Stückzahlen und Zusammensetzung permanent veränderten. Trotz dieser Herausforderungen konnten die Komponenten- und Fahrzeugwerke aller Marken des Volkswagen Konzerns pünktlich und stabil mit Kaufteilen versorgt werden. Dies gilt auch für die Produktionsstätten in China, die eine sehr stark wachsende Nachfrage zu bedienen hatten. Dass dies gelang, ist vor allem auf die konsequent verbesserten Prozesse zurückzuführen, insbesondere in den Bereichen des Kapazitäts-, Bedarfs- und Kaufteilemanagements innerhalb unserer Beschaffungsorganisation. Darüber hinaus wirkte sich die immer enger

werdende Prozessvernetzung mit anderen beteiligten Geschäftsbereichen positiv aus. Diesen erfolgreichen Weg werden wir konsequent weitergehen, um auch neuen Aufgabenstellungen gerecht zu werden.

Konsequente Erschließung neuer Märkte

Die neuen Fertigungsstandorte in Indien, Russland und den USA eröffnen der Konzernbeschaffung neue Möglichkeiten. Die Tatsache, dass wir die lokale Beschaffung von Komponenten forcieren, verschafft uns Kostenvorteile in diesen neuen Wachstumsregionen. Dadurch gelingt es uns, hier die veranschlagten Beschaffungskosten einzuhalten.

Um den Wertschöpfungsanteil von vor Ort bezogenen Bauteilen in Wachstumsmärkten zu erhöhen, setzen wir auf die sogenannte Tiefenlokalisierung. Dabei verfolgen wir das Ziel, frühzeitig günstige Bezugsquellen für Rohmaterialien in den jeweiligen Regionen zu finden und so die Kosten zu optimieren. Hier arbeiten wir eng mit der technischen Entwicklung und der Qualitätssicherung zusammen. Durch gezielte Tiefenlokalisierung steigern wir den Anteil von vor Ort bezogenem Material stetig.

Auch für europäische Fahrzeugprojekte nutzen wir intensiv wettbewerbsfähige Beschaffungsquellen weltweit. Dadurch gelingt es uns, Synergien aus der Produktion vor Ort für den Export von Komponenten zu erschließen und somit konsequent die Materialkosten in Europa zu reduzieren, ohne dabei Kompromisse bei der Qualität einzugehen.

Das Kaufteile-Management ist hierbei integraler Bestandteil unserer internationalen Programme. Lieferanten an den einzelnen Konzernstandorten werden von regional agierenden Teams sowohl bei der Tiefenlokalisierung im jeweiligen Land als auch beim Export der Bauteile zu anderen Produktionsstandorten des Konzerns unterstützt. Zusätzlich kommt das Lieferantenmanagement zum Einsatz, das in Zusammenarbeit mit der Qualitätssicherung für die Qualifizierung der heimischen Lieferanten verantwortlich ist.

Mit diesem Vorgehen optimieren wir die Zielkosten neuer Fahrzeugprojekte in den Regionen und können zudem ein weltweit wettbewerbsfähiges Beschaffungsniveau erreichen.

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

Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Das Thema Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen ist in den Prozessen des Volkswagen Konzerns fest verankert. Die Beschaffung zielt hier darauf, die Werte des Umweltschutzes und die Wahrnehmung sozialer Verantwortung im Sinne der Unternehmenspolitik in die Lieferantenbeziehungen zu integrieren. Das Konzept der Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen umfasst vier wesentliche Bausteine: Nachhaltigkeitsanforderungen für Lieferanten, ein Früherkennungssystem zur Risikominimierung, Transparenz im Beschaffungsprozess sowie Lieferantenmonitoring und -entwicklung.

Alle Mitarbeiter im Bereich Beschaffung wurden über diese Themen informiert und so für Defizite und Verbesserungspotenziale bei Lieferanten sensibilisiert. Damit haben wir die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung und die damit verbundene kontinuierliche Verbesserung der Beschaffungsprozesse im Unternehmen geschaffen. Hierbei stellt uns die Verantwortung als Wertschöpfungspartner immer wieder vor neue Herausforderungen, etwa bei Richtungsentscheidungen über Investitionen, bei der Nutzung von Ressourcen oder der Förderung produkt- und prozessbezogener Innovationen.

Das Konzept wird seit 2008 bei allen Marken und in allen Regionen des Konzerns umgesetzt. Zuvor war ein Pilotprojekt in der VW Group China, bei dem auch das Thema Lieferantenqualifizierung ein wichtiger Bestandteil war, erfolgreich abgeschlossen worden. Ausgehend von den dabei gesammelten Erfahrungen haben wir ein globales Netzwerk zum Thema Nachhaltigkeit in der Beschaffungsorganisation etabliert sowie Aktionspläne für die Zukunft entwickelt. Zudem fand 2009 ein weiteres Lieferantenqualifizierungsprojekt in Indien statt. Die intensive Vernetzung und der regelmäßige Austausch aller Marken und Regionen ist Voraussetzung für eine konzernweite Integration aller unserer Geschäftspartner in das Konzept.

Mit der Initiative „The European Alliances for CSR“ setzt sich Volkswagen darüber hinaus europaweit und branchenübergreifend für eine intensivere Vernetzung des Themas Nachhaltigkeit ein.

Beschaffungsvolumen

Das Beschaffungsvolumen des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 6,3 % auf 70,7 Mrd. € ab. Der Anteil der inländischen Zulieferer belief sich auf 41,9 (48,0) %.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN NACH MARKEN UND MÄRKTEN

Mrd. €	2009	2008	%
Volkswagen Pkw	45,0	44,5	+ 1,3
Audi (inkl. Lamborghini)	14,3	19,8	- 27,5
Škoda	4,2	5,0	- 17,2
SEAT	2,7	3,2	- 17,0
Bentley	0,2	0,6	- 60,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	1,5	2,3	- 35,4
Scania	2,8	-	
Volkswagen Konzern	70,7	75,4	- 6,3
Europa/Übrige Märkte*	49,4	59,0	- 16,3
Nordamerika	3,2	3,0	+ 8,4
Südamerika*	5,4	5,4	- 0,3
Asien-Pazifik	12,7	8,0	+ 58,2

* 2008 angepasst.

PRODUKTION

Das Jahr 2009 war geprägt von einer Vielzahl von Fahrzeugneuanläufen und intensiven Aktivitäten an unseren neuen Produktionsstandorten. Der Volkswagen Konzern verfügt heute über einen Leistungsverbund aus 60 Standorten, an 40 von ihnen werden Fahrzeuge produziert. Da im ersten Quartal 2009 das brasilianische Nutzfahrzeuggeschäft an die MAN Gruppe verkauft wurde, ist der brasilianische Standort Resende aus diesem Verbund ausgeschieden. Durch die Inbetriebnahme des Werkes in Pune, Indien, verfügen wir seit dem 31. März 2009 auf dem wichtigen indischen Markt über eine zweite Fertigungsstätte neben Aurangabad. Die Aktivitäten der Auto5000 GmbH sind im Geschäftsjahr 2009 in die Volkswagen AG integriert worden. Die Bauaktivitäten in Chattanooga, USA, verlaufen plangemäß. Ab dem Jahr 2011 wird das neue Werk den Produktionsverbund ergänzen und einen Beitrag zum Wachstum des Konzerns in Nordamerika leisten. Mit dem Erwerb der Fertigungsstätten in Nanjing und Chengdu durch unsere chinesischen Joint Ventures reagiert der Volkswagen Konzern auf die anhaltend hohe Nachfrage auf dem Pkw-Markt in China. Die Marken Volkswagen Pkw und Audi werden die Fertigungskapazitäten deutlich erhöhen, um ihre führende Rolle im chinesischen Markt zu festigen und auszubauen.

Neuanläufe im Jahr 2009

Im Geschäftsjahr 2009 haben zahlreiche Neuanläufe in der Produktion stattgefunden, die einen wichtigen Beitrag zum Erfolg des Konzerns geleistet haben. Bei der Marke Volkswagen Pkw war der Start der fünften Generation des Polo ein wichtiges Ereignis im Geschäftsjahr 2009. Außerdem wurde die Modellreihe des neuen Golf um die Derivate Golf Plus und Golf Variant bereichert. Audi erweiterte seine Produktpalette Anfang 2009 um den Audi A4 allroad quattro und das Audi A5 Cabriolet, gefolgt vom Audi A5 Sportback. Darüber hinaus lief die Produktion des Audi R8 Spyder und des neuen Audi A8 an. Beide Fahrzeuge werden mit Spannung im Markt erwartet. Für die Marke Škoda waren die Anläufe des Geländewagens Yeti und des Superb Combi wesentlich. SEAT brachte 2009 den Exeo ST auf den Weg. Volkswagen Nutzfahrzeuge hat mit dem Amarok aus argentinischer Produktion und dem erneuerten Multivan/Transporter zwei junge, attraktive Modelle im Portfolio. Im Luxussegment setzte der Bugatti Veyron Grand Sport* neue Maßstäbe. Mit dem Anlauf des Passat Lingyu wurde den speziellen Kundenbedürfnissen im chi-

nesischen Markt Rechnung getragen. Darüber hinaus wurden mit dem neuen Golf, dem Tiguan, dem Škoda Superb sowie dem Audi Q5 weitere Konzernmodelle in die lokale chinesische Fertigung übernommen.

Exzellenzzentrum Automobilproduktion

Im Jahr 2008 unterzeichneten Volkswagen und das Fraunhofer Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik Chemnitz den Kooperationsvertrag zur Gründung des Exzellenzzentrums Automobiltechnik. Die Zusammenarbeit zur nachhaltigen, ressourceneffizienten Produktion ist eine langfristig angelegte strategische Partnerschaft mit dem Ziel, eine Vielzahl innovativer Forschungsthemen umzusetzen. Volkswagen beteiligt sich mit bis zu 2 Mio. € in Form von Personal- und Sachmitteln. Inzwischen sind insgesamt sieben Forschungsprojekte aus den Bereichen Werkzeugbau, Karosseriebau und Technologieentwicklung in Bearbeitung. Das Exzellenzzentrum wird nach und nach alle wesentlichen Fertigungseinheiten einer Karosserieproduktion abbilden. Dies bietet unseren Experten die Möglichkeit, neue Herstellungsverfahren bis hin zur Serienreife in Produktionsstraßen zu testen und Schritt für Schritt vor dem Einsatz in der Fabrik zu verbessern. Ein wesentlicher Bestandteil des Kooperationsvertrags ist die Aus- und Weiterbildung qualifizierter Nachwuchswissenschaftler. Zusätzlich erhalten Mitarbeiter von Volkswagen die Gelegenheit, in den Versuchsfeldern der gemeinsamen Forschungsfabrik neue Produktionsverfahren zu erproben und sich selbst entsprechend zu qualifizieren.

Produktionsjubiläen des Jahres 2009

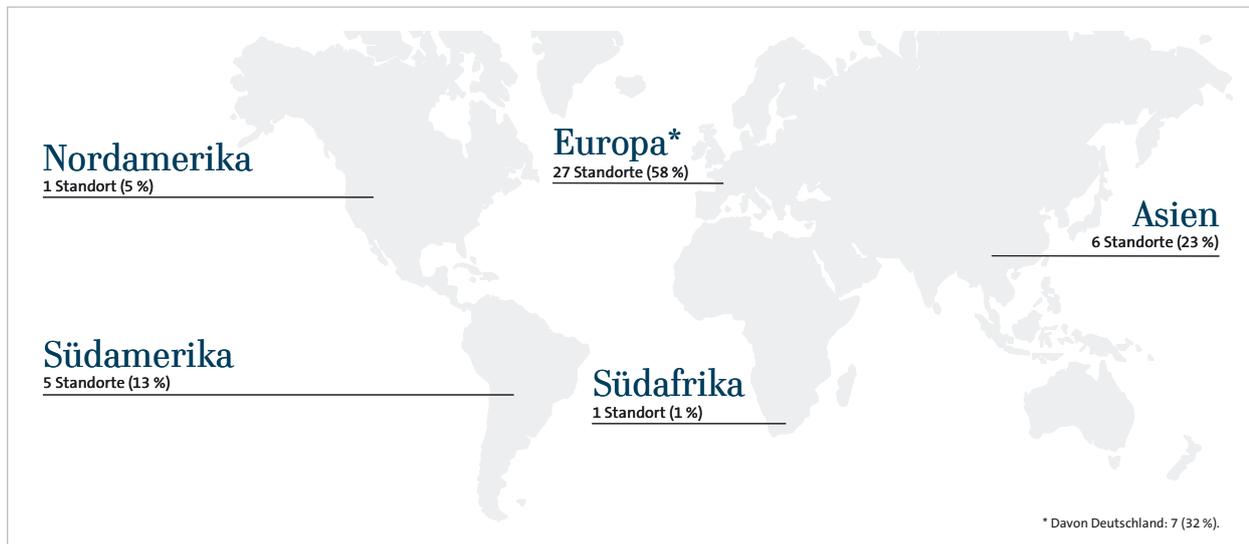
Im Januar 2009 lief im Werk Wolfsburg der einmillionste Touran vom Band. Im Mai 2009 überschritt die Marke Audi das Volumen von 19 Millionen weltweit produzierten Fahrzeugen. Zur Jahresmitte gab es bei Volkswagen Nutzfahrzeuge mit dem einmillionsten Multivan/Transporter der fünften Generation sowie dem zehnmillionsten Fahrzeug der Modellreihe Multivan/Transporter insgesamt gleich doppelten Grund zum Feiern. Im Juli konnte bei SEAT das neunmillionste Getriebe aus spanischer Fertigung gefeiert werden. Der russische Standort in Kaluga montierte im August das hunderttausendste teilerlegte Fahrzeug. Unser chinesisches Gemeinschaftsunternehmen FAW Volkswagen fertigte im gleichen Monat im Werk in Changchun das dreimillionste Automobil. Bei Shanghai Volkswagen rollte im vierten Quartal das fünfmillionste Fahrzeug vom Band.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

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

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2009 in Prozent



Effiziente Produktionssteuerung bei instabilen Marktverhältnissen

Das Jahr 2009 war geprägt von den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise sowie den internationalen Stützungsmaßnahmen zur Stabilisierung der Absatzmärkte. Insbesondere die europäischen Standorte wurden durch die Volatilität der Kundennachfrage vor große Herausforderungen im Hinblick auf die Beschäftigung und Versorgungssicherheit gestellt. In Abhängigkeit von der jeweiligen Entwicklung der Markt- und Produktnachfrage waren die Fertigungsstandorte im Konzern unterschiedlich stark davon betroffen.

Während die Produktionsstandorte für die Modelle Polo, Golf und Golf Plus sowie Škoda Fabia und SEAT Ibiza durch die anhaltend hohe Nachfrage im unteren Fahrzeugsegment an der Kapazitätsgrenze arbeiteten, hatten die Werke für das Premium- und Luxussegment mitunter deutliche Programmreduzierungen zu verkraften. Angesichts dieser Beschäftigungseffekte waren im Jahr 2009 in enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung sowohl Sonderschichten als auch Kurzarbeitstage erforderlich. Scania vereinbarte im Juni 2009 für rund 12.000 Beschäftigte in Schweden die Vier-Tage-Woche und rea-

gierte damit auf die schwache Nachfrage im Nutzfahrzeugsektor. Die Vereinbarung galt für das zweite Halbjahr 2009 und beinhaltete einen Lohnverzicht von 10 %.

Da wir die Produktion konsequent an die jeweilige Marktentwicklung anpassen und über ein Höchstmaß an Flexibilität verfügen, ist es uns in den zurückliegenden Monaten gelungen, die Kunden trotz des schwierigen Umfelds mit unserer jungen, attraktiven Produktpalette zu begeistern und gleichzeitig die Lagerbestände drastisch zu reduzieren.

In enger Zusammenarbeit mit den Bereichen Vertrieb und Beschaffung werden wir die Fahrweise unserer Produktionsstandorte weiter stabilisieren, um so das ideale Lagerniveau zu erreichen.

Unsere hervorragende Produktpalette sowie der Konzernlieferverbund werden die Folgen auslaufender staatlicher Förderprogramme für den Volkswagen Konzern abfedern. Ein intelligent eingeplanter Kundenauftragsbestand und unsere umfangreichen Instrumente zur Flexibilisierung werden auch im Jahr 2010 der Schlüssel zu einer nachfrageorientierten und damit kosten- und liquiditäts-optimalen Produktion sein.

MARKETING UND VERTRIEB

Der Volkswagen Konzern besitzt ein einzigartiges Portfolio mit neun erfolgreichen Marken. Jahr für Jahr begeistern sie viele Millionen Kunden. Dabei besitzt jede Marke ein individuelles, unverwechselbares Image. Im abgelauften Geschäftsjahr haben wir insbesondere die Effizienz unseres Vertriebs gesteigert und das Profil unserer Marken weiter geschärft.

Markenvielfalt und Markenstärke

„Innovativ, werthaltig und verantwortungsvoll“, diese drei Kernbotschaften der Marke Volkswagen Pkw werden unter dem Slogan „Volkswagen – Das Auto.“ vereint. Die Marke ist weltweit Ausdruck von Qualität, Zuverlässigkeit und deutscher Ingenieurskunst. Mit diesem Markenprofil und dem damit verbundenen Vertrauenskapital ist sie für Millionen Kunden erste Wahl, wenn es um den Kauf eines Automobils geht. Auch zukünftig werden die Wünsche und Präferenzen der Kunden im Mittelpunkt der globalen Markenführung stehen. Dabei soll das Angebot bedarfsorientierter und zugleich bezahlbarer Innovationen zum entscheidenden Vorteil gegenüber den Wettbewerbern werden. Ziel der Marke Volkswagen Pkw ist es, mittel- bis langfristig der innovativste Volumenhersteller mit der in der jeweiligen Klasse besten Qualität zu werden. Zahlreiche technische Highlights zeigen, dass die Marke diesem Anspruch gerecht wird, etwa die wegweisenden Antriebstechnologien TDI und TSI oder das Doppelkupplungsgetriebe DSG sowie die BlueMotion-Modelle und die neue Technik BlueTDI, die schon heute die im Jahr 2014 in Kraft tretende Euro-6-Abgasnorm erfüllt.

Die Marke Audi gehört mit ihrem Leitgedanken „Vorsprung durch Technik“ zu den stärksten Automobilmarken im Premiumsegment. Mit dem Anspruch die Marktführerschaft in diesem Segment zu übernehmen, setzt Audi konsequent auf sein von Sportlichkeit, Hochwertigkeit und Progressivität geprägtes Markenleitbild. Zahlreiche renommierte Preise und Auszeichnungen sowie die hohe Akzeptanz der Audi Modelle belegen, dass dieses Ziel beharrlich verfolgt wird und dass sich Audi zu einer Premiummarke mit hohem Prestigewert entwickelt hat. Insbesondere der Einsatz innovativster Technik, die konsequente Designsprache und die sorgfältige Markenpflege sind die Gründe für diesen Erfolg.

„Simply clever“ – das ist der Slogan, unter dem sich Škoda zu einer der am stärksten aufstrebenden Marken, insbesondere in Europa, entwickelt hat. Intelligente Raum-

konzepte mit technisch einfachen, aber raffinierten und praktischen Detaillösungen, verbunden mit attraktivem Design bei einem überzeugenden Preis-Leistungs-Verhältnis, prägen das Bild der Marke Škoda. Die wiederholt für gutes Design und anspruchsvolle, innovative Gestaltung ausgezeichneten Fahrzeuge zeigen, dass dieses Markenkonzept hohe Anerkennung findet.

Die Marke SEAT setzt für die Rückkehr in die Erfolgspur auf ihre prägnanten Kernwerte „sportlich, jung und designorientiert“. Die insbesondere für ihr herausragendes und innovatives Design mehrfach preisgekrönten Modelle prägen das Markenleitbild und verkörpern den Slogan „auto emoción“.

Die Marken Bugatti, Bentley und Lamborghini runden die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns in den oberen Fahrzeugsegmenten ab. Sie zeichnen sich insbesondere durch Exklusivität, Eleganz und Stärke aus.

Mit einem Fahrzeugangebot, das sowohl leichte Nutzfahrzeuge als auch Großraumlimousinen und Reisemobile umfasst, bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge seinen Kunden in vielen Transportfragen eine leistungsstarke Lösung.

Für Scania stehen die Kernwerte „Der Kunde zuerst“, „Respekt gegenüber dem Einzelnen“ und „Qualität“ an vorderster Stelle. Unter diesen Leitgedanken fertigt das über 100 Jahre alte schwedische Unternehmen leistungsstarke und technisch hoch innovative Lkw, Busse und Motoren und bietet seinen Kunden darüber hinaus auch zahlreiche Service- und Finanzdienstleistungen an.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue

Die Konzernmarken ermitteln die Zufriedenheit ihrer Kunden in zahlreichen Ländern regelmäßig anhand spezialisierter Abfragen, die sich insbesondere auf die Themen Produkt und Service konzentrieren. Aus der Ergebnisanalyse werden anschließend Maßnahmen abgeleitet, die zur weiteren Erhöhung der Kundenzufriedenheit beitragen sollen.

In Bezug auf die Zufriedenheit mit dem Produkt nimmt die Marke Audi auf den europäischen Kernmärkten eine Spitzenposition ein. Aber auch die übrigen Konzernmarken erreichen in puncto Gesamtzufriedenheit erfreuliche Werte.

Kunden, die mit unseren Produkten und Dienstleistungen zufrieden sind, sind auch loyale Kunden. Das Vertrauen der Kunden in unsere Marken belegen die ermittelten Loyalitätswerte eindrucksvoll: Die Marke Volkswagen Pkw beispielsweise konnte die Markenloyalität in den euro-

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

päischen Kernmärkten auf hohem Niveau halten. Auch die Marke Škoda ist bei der Markenloyalität schon über viele Jahre ganz vorn dabei. Im Geschäft mit gewerblichen Großkunden verfügt der Volkswagen Konzern über eine starke Kundenbasis in Deutschland und im europäischen Ausland. Der Vorteil des Konzerns liegt insbesondere darin, dass durch das marktgerechte Produktportfolio die individuellen Mobilitätsanforderungen der Kunden aus einer Hand bedient werden können. Vor allem in Deutschland wird die gute Marktpositionierung durch die Volkswagen Leasing GmbH unterstützt, die dem Konzern mit ihren Leasingangeboten und der engen Zusammenarbeit mit der Vertriebsorganisation eine dem Wettbewerb überlegene Position sichert.

Die Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern

Die Mehrmarkenstruktur des Konzerns ermöglicht, dass die Prozesse im Groß- und Einzelhandel fortlaufend standardisiert werden können. Die Steuerung des Großhandels-geschäfts, das zu rund 80 % über konzerneigene Gesellschaften abgewickelt wird, wurde in den vergangenen Jahren sukzessive auch in den Wachstumsmärkten etabliert. Die Konzentration des Handels auf Kundennähe, die durch einen exklusiven Markenauftritt unterstützt wird, trägt ganz wesentlich zur Steigerung der Kundenzufriedenheit bei. Dem Bedarf nach markenübergreifender Betreuung für Flottenkunden kommen wir durch ein Key-Account-Management nach. Außerdem können unsere Handelspartner ebenso wie der Großhandel auf diese Weise Synergien markenübergreifend nutzen. Durch Strukturoptimierungen und Programme zur Erhöhung der Qualität in den Bereichen Verkauf und Kundendienst haben wir die Profitabilität und Leistungsfähigkeit der Händlernetze im Berichtsjahr weiter verbessert. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Handelsbetrieben steht weiterhin im Mittelpunkt unserer Vertriebsnetzstrategie. Deren Umsetzung wird unterstützt durch den gezielten Einsatz moderner Kommunikationsmittel und Technologien, die auf den speziellen Bedarf der einzelnen Kundengruppen zugeschnitten sind.

Großkundengeschäft

Der Bereich „Volkswagen Group Fleet International“ fungiert als zentraler Ansprechpartner für das internationale Flottengeschäft mit Fahrzeugen der Konzernmarken. Im Geschäftsjahr 2009 wurde das in den Vorjahren konzipierte Abwicklungssystem für nationale Großkundenge-

schäfte erfolgreich in Großbritannien eingeführt und soll nun schrittweise in allen Importeursgesellschaften des Konzerns eingesetzt werden. Mit Hilfe dieser Plattform können nationale Großkundengeschäfte vernetzt und somit die unterschiedlichen Anforderungen der Kunden in den verschiedenen Ländern transparent abgebildet werden. Auf dieser Basis kann der Konzern das Geschäftsmodell auf weitere relevante Märkte erfolgreich ausweiten. Unser internationales Flottennetzwerk haben wir nach dem Aufbau in Ländern der Wachstumsregionen gezielt strukturell weiterentwickelt.

Werterhalt durch effizientes Remarketing

Die effiziente Vermarktung von jungen Gebrauchtwagen ist ein fundamentaler Bestandteil der langfristigen Wachstumsstrategie des Volkswagen Konzerns. Der Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt dabei auf dauerhaft stabilen Restwerten. Der Wiederverkaufswert eines Fahrzeugs ist eines der wichtigsten Kriterien bei der Kaufentscheidung und bestimmt daher auch ganz wesentlich die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte. Um diese Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, gilt es, den Wertverlust langfristig so gering wie möglich zu halten. Dazu fließen bereits bei der Entwicklung neuer Modelle relevante Faktoren wie Qualität, Langlebigkeit, Design und Ausstattung ein. Darüber hinaus sorgt die Vertriebspolitik der Marken für ein konstantes Angebot an marktgängigen Gebrauchtwagen. Auf diese Weise wird ein stabiler Restwertverlauf ebenso unterstützt wie durch die gezielte Steuerung der Gebrauchtwagenströme in die geeigneten Absatzkanäle.

Regelmäßige Kundenbefragungen geben uns außerdem Hinweise auf die Bedürfnisse unserer Kunden beim Gebrauchtwagenkauf und unterstützen uns dabei, ein maßgeschneidertes Angebot von Produkten und Dienstleistungen bereitzustellen.

Besonders in den Wachstumsmärkten ist die ökologisch nachhaltige und kostengünstige Mobilität entscheidend für unseren langfristigen Erfolg. Um Fahrzeugrestwerte dauerhaft wettbewerbsfähig zu gestalten, müssen in den entsprechenden Märkten frühzeitig effiziente Gebrauchtwagenstrategien eingesetzt werden. Damit haben wir bereits begonnen, unter anderem in den Märkten Russland, Lateinamerika und in den USA. Weitere Wachstumsmärkte wie Indien und China folgen kurzfristig.

QUALITÄTSSICHERUNG

Die Zufriedenheit unserer Kunden hängt ganz wesentlich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen ab. Der Qualitätssicherung kommt im Konzern deshalb eine besondere Bedeutung zu. Im Geschäftsjahr 2009 leistete sie erneut einen entscheidenden Beitrag zur erfolgreichen Markteinführung von konzernweit mehr als 30 Modellen sowie einer Vielzahl von neuen Aggregaten und Komponenten.

Produktqualität

Die Qualität des Produkts definieren unsere Konzernmarken vor allem über die Eigenschaften Zuverlässigkeit, Anmutung und Service am Produkt. Wir haben uns das Ziel gesetzt, hier eine führende Position im Weltmarkt zu erobern.

Für die Marke Volkswagen Pkw beispielsweise haben die Bereiche Vertrieb und Qualitätssicherung in Zusammenarbeit mit der technischen Entwicklung ein Kundenzufriedenheitsprogramm ins Leben gerufen. Dabei werden unter Einbeziehung von Importeuren und Vertriebsgesellschaften für Schlüsselmärkte wie Deutschland, China und Brasilien konkrete Optimierungsmaßnahmen definiert und umgesetzt. Beispiele hierfür sind Aktionen zur Verbesserung der Dienstleistungen in Verkauf und Service sowie neue, kundenorientierte und marktspezifische Produktlösungen. Erste positive Ergebnisse zeigen sich unter anderem im US-Markt, wo sich die Marke Volkswagen Pkw im Zufriedenheitsranking des Marktforschungsinstituts J. D. Power deutlich verbessert hat. Im Jahr 2010 soll das langfristig angelegte Programm in Südafrika und Mexiko eingeführt werden, in den Folgejahren ist die Ausweitung auf alle Regionen und Märkte geplant. Ähnliche Kundenzufriedenheitsprogramme werden bei den Marken Audi und Škoda umgesetzt.

Vor dem Hintergrund zahlreicher Produktionsanläufe über alle Konzernmarken und -standorte hinweg konnte das hohe Qualitätsniveau auch im Jahr 2009 bestätigt und die Anzahl der Schadensfälle konstant niedrig gehalten werden.

Servicequalität

Auch die Prozesse im Kundenservice haben wir im Berichtsjahr weiter optimiert. Insbesondere die verbesserte Leis-

tung bei Reparaturen und die höhere Produktqualität trugen wesentlich dazu bei, die Anzahl der Wiederholungsreparaturen zu reduzieren. Um die Zufriedenheit unserer Kunden stetig zu steigern, erarbeiten die am Kundenzufriedenheitsprogramm beteiligten Fachbereiche, Importeure und Vertriebsgesellschaften weltweit gültige Standards für die Prozesse von der Produktentwicklung über den Verkauf bis zum Service. Das „Forum Kundenzufriedenheit“, das sich aus den Bereichen Qualitätssicherung, Vertrieb und Technische Entwicklung zusammensetzt, koordiniert die systematische Umsetzung dieser Maßnahmen. Durch das bereichsübergreifende Vorgehen können Projekte, die sich in einem Markt als effektiv erwiesen haben, erfolgreich auf weitere Märkte übertragen werden.

Herausforderungen für die Qualitätssicherung

Eine der größten Herausforderungen an die Qualitätssicherung ist die wachsende Zahl der Fertigungsstandorte und der marktspezifischen Modellvarianten im weltweiten Konzernverbund. Sie erfordern eine konsequente Ausrichtung aller Elemente der Wertschöpfungskette an standardisierten Prozessen, die fortlaufend zu optimieren sind.

Für strategische Wachstumsmärkte wie Indien müssen die Konzernprodukte an lokale Kunden- und Marktanforderungen angepasst werden und zugleich die Qualitätsstandards von Volkswagen erfüllen. Dazu wird in Abstimmung mit allen beteiligten Geschäftsbereichen intensiv an neuen Konzepten und Ansätzen gearbeitet. Das Ziel dabei ist, in den Disziplinen Zuverlässigkeit, Funktionalität und Anmutungsqualität „Best of local“ zu sein, das heißt mindestens auf dem gleichen Niveau zu agieren wie der jeweils beste Wettbewerber.

Darüber hinaus stellt der stetig steigende Umfang von Ausstattungsmerkmalen und Innovationen die Qualitätssicherung vor immer neue Herausforderungen. Erweiterte Sicherheits-, Komfort- und Elektroniksysteme oder neue Antriebstechnologien finden sich in steigendem Maße auch in den Volumenmodellen wieder. Die Integration dieser Systeme und Technologien muss bereits in der frühen Konzeptphase erprobt werden, damit Zuverlässigkeit, Sicherheit und reibungslose Funktionalität gewährleistet sind.

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

MITARBEITER

Am 31. Dezember 2009 beschäftigte der Volkswagen Konzern – einschließlich der fahrzeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – weltweit 368.500 Mitarbeiter. Dies entspricht einer Veränderung von -0,4 % im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2008 (369.928 Mitarbeiter). Volkswagen konnte damit auch während der Finanz- und Wirtschaftskrise die Beschäftigung konstant halten. Vor allem die flexible Arbeitszeitpolitik des Unternehmens hat im Jahr 2009 dafür gesorgt, dass die Krise gut bewältigt wurde. Durch sie wurde im ersten Quartal Personalabbau in der Stammbelegschaft vermieden. In den durch hohe Auslastung geprägten Folgequartalen war eine dauerhafte Personalführung nicht erforderlich.

Die Volkswagen Belegschaft hat die vor allem durch die Volumenschwankungen, aber auch durch mehr als 20 Neuanläufe bedingten Herausforderungen des abgelaufenen Geschäftsjahres mit großer Motivation und Leistungsbereitschaft gemeistert. Um das Engagement und die fachliche Kompetenz der Mitarbeiter überall im Konzern auszubauen, wurde die Personalentwicklung unternehmensseitig auch 2009 fort entwickelt.

Berufsausbildung bei Volkswagen

Die Berufsausbildung spielt bei Volkswagen traditionell eine bedeutende Rolle. Ein Großteil der späteren Fach- und auch Führungskräfte beginnt seine Karriere im Unternehmen. Und auch für die fachliche Kompetenz der Beleg-

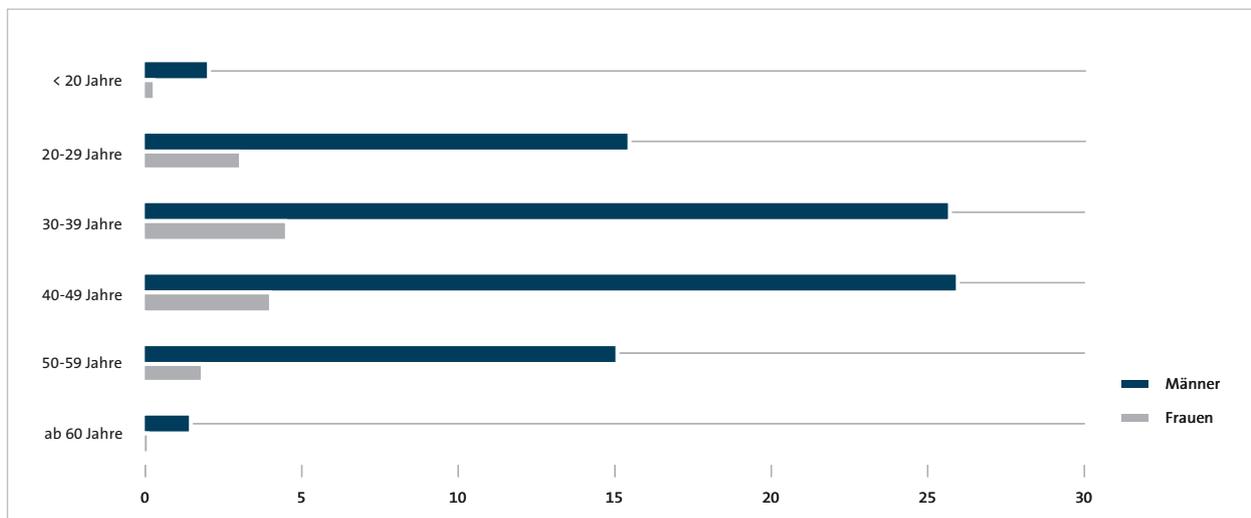
schaft ist eine fundierte Berufsausbildung entscheidend. Ende 2009 hatten rund 4.300 Berufsanfänger einen Ausbildungsplatz an einem der sechs westdeutschen Standorte der Volkswagen AG. Ausgebildet wird in 32 verschiedenen Berufen.

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Zahl der Ausbildungsplätze auch an den internationalen Standorten zu erhöhen. Ende 2009 befanden sich konzernweit 9.846 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis, davon 2.042 außerhalb Deutschlands.

Die systematische Förderung und Forderung der Auszubildenden ist für Volkswagen ein wichtiges Anliegen. Einen bedeutenden Beitrag hierzu leistet das System zur „Entwicklung und Förderung von Auszubildenden“. Lernbereitschaft, Fertigkeiten, Kreativität und Kundenorientierung der Auszubildenden werden dabei kontinuierlich bewertet und individuell gefördert. Seit 2006 haben Berufsanfänger nach ihrer Ausbildung die Möglichkeit, mit dem Programm „Wanderjahre“ für zwölf Monate zu einer Konzerngesellschaft ins Ausland zu gehen. Mehr als 100 junge Mitarbeiter der Volkswagen AG haben seitdem an den Standorten in Portugal, England, Südafrika und Mexiko, bei der VW Group in Peking sowie bei SEAT in Martorell, bei Škoda in Mladà Boleslav und bei Bentley in Crewe hospitiert. Im Jahr 2009 wurde das Hauptaugenmerk auf den Einsatz internationaler „Wanderer“ bei der Volkswagen AG in Deutschland gelegt. So arbeitete erstmals eine größere Gruppe von Wanderern aus Südafrika, Mexiko und der Slowakei an den Standorten Wolfsburg und Kassel mit.

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT DES VOLKSWAGEN KONZERNS

in Prozent



Ein Höhepunkt der Berufsausbildung bei Volkswagen ist die jährliche Ehrung der besten Auszubildenden mit dem „Best Apprentice Award“. Im Jahr 2009 wurden 22 Auszubildende aus elf Ländern vom Konzernvorstand für ihre Leistungen ausgezeichnet.

Zukünftig werden die Berufsausbildung und der berufliche Einstieg bei Volkswagen auf Grundlage von einheitlichen Kompetenzstandards gestaltet. Diese Standards werden zurzeit für fünf automobiler Kernberufe erarbeitet. Ziel ist eine stärkere Standardisierung und Systematisierung der Berufsausbildung über die verschiedenen Standorte. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass die Lerninhalte in allen Berufsfamilien dem neuesten Stand des Wissens und der technischen Entwicklung entsprechen.

Talentkreise fördern schon heute die Experten von morgen

Zur Förderung der fachlichen Exzellenz leisten auch die Talentkreise für junge Fachkräfte einen wichtigen Beitrag. In diesen werden Mitarbeiter im Übergang von der Ausbildung zum Berufseinstieg auf ihre künftigen Aufgaben vorbereitet. Die jungen Fachkräfte bekommen einen individuellen Entwicklungsplan, der auf die spezifischen fachlichen Anforderungen des Zielbereichs zugeschnitten ist. Talentkreise bestehen bislang an den Standorten in Wolfsburg und Salzgitter. Im Winter 2009/10 starteten sie auch in Braunschweig, Hannover, Kassel und Emden.

Maßgeschneiderte Programme für Hochschulabsolventen

Die erste Zeit im Beruf ist prägend für das ganze Arbeitsleben. Um jungen Hochschulabsolventen einen guten Start im Unternehmen zu ermöglichen, hat Volkswagen im Jahr 2008 das Programm StartUp Direct eingeführt. Über einen Zeitraum von zwei Jahren lernen die Teilnehmer neben der Arbeit im Fachbereich nicht nur das Unternehmen Volkswagen eingehend kennen, sondern nehmen zusätzlich an umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen teil. Ergänzt wird dies durch mehrwöchige Einsätze in der Produktion und im Vertrieb sowie durch einen optionalen Auslandseinsatz.

Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können alternativ dazu das Programm StartUp Cross durchlaufen. Dieses internationale Trainee-Programm sieht während seiner 18-monatigen Dauer einen dreimonatigen Auslandseinsatz vor. Über 650 Trainees haben seit dem Start im Jahr 2008 eines dieser beiden Programme durchlaufen.

Die Studentische Talentbank ist das studienbegleitende Personalentwicklungsprogramm von Volkswagen, das es ermöglicht, Talente frühzeitig zu erkennen und an das Unternehmen zu binden. In den vergangenen zehn Jahren waren es mehr als 1.200 junge Menschen, die durch ihren engagierten Einsatz im Praktikum im In- und Ausland ihren Weg in die Studentische Talentbank gefunden haben.

Weiterer Ausbau der AutoUni

Die im Jahr 2002 gegründete AutoUni bietet gemeinsam mit den Fachbereichen der Volkswagen AG und kooperierenden Hochschulen konzernweit Qualifizierungsmaßnahmen auf hohem Niveau an. Das Angebot der AutoUni richtet sich an die Angehörigen der verschiedenen Berufsfamilien im Volkswagen Konzern. Ergänzt wird es durch berufsfamilienübergreifende Angebote und solche, die sich an die Öffentlichkeit richten. Die Lehrveranstaltungen der AutoUni umfassen Vorträge, Konferenzen oder mehrmonatige Weiterbildungsprogramme zu den neun Themenfeldern Marketing und Vertrieb, Produkt, Produktion, Beschaffung, Qualität, Personal und Organisation, Finanzen und Controlling, Unternehmen sowie Informatik. Im Jahr 2009 besuchten über 10.000 Teilnehmer die Veranstaltungen der AutoUni.

In den vergangenen Jahren wurden innerhalb der AutoUni spezialisierte Institute gegründet. Die jüngste Gründung ist das Institut für Arbeit und Personalmanagement (IFAP). Daneben existieren das Institut für Beschaffung (IFB), das Institut für Finanzen und Controlling (IFFC) und das Institut für Marketing und Vertrieb (IFMV).

Die AutoUni unterhält weltweit 40 Hochschulkooperationen. Von besonderer Bedeutung ist die Zusammenarbeit mit dem Niedersächsischen Forschungszentrum Fahrzeugtechnik (NFF), einem interdisziplinären Zentrum für fahrzeugtechnische Forschung, das mit dem Projekt Metropolitan Car vor allem intelligente, emissionsarme und flexible Fahrzeugkonzepte sowie deren automobilwirtschaftliche Rahmenbedingungen erforscht. Der Standort Wolfsburg des NFF wurde am 13. Februar 2009 eröffnet.

Maßgeblich beteiligt ist die AutoUni auch am Doktorandenprogramm der Volkswagen AG. An diesem nahmen im abgelaufenen Geschäftsjahr 234 junge Forscher teil. Die durchgehend automobilrelevanten Dissertationen werden in der Regel innerhalb von drei Jahren fertiggestellt. Die Doktoranden sind während dieser Zeit bei Volkswagen

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

angestellt und eng mit ihrem jeweiligen Fachbereich verbunden, der auch einen Dissertationsbetreuer stellt. Unterstützt wird das Programm durch überfachliche Entwicklungsangebote, ein Netzwerk von aktiven Doktoranden und Alumni in Form des Doktorandenkollegs sowie die Schriftenreihe der AutoUni, in der abgeschlossene Dissertationen veröffentlicht werden können.

Weiterbildung für alle Mitarbeiter

Die Weiterbildung bei Volkswagen ist nicht auf Berufseinsteiger und Hochschulabsolventen beschränkt. Im Gegenteil: Im Rahmen des „Volkswagen-Weges“ haben es sich Mitarbeiter, Arbeitnehmervertretung und Management zur Aufgabe gemacht, das Unternehmen gemeinsam zu einer lernenden Organisation weiterzuentwickeln. Die Volkswagen Coaching GmbH bietet für die Weiterbildung in den Berufsfamilien ein breites Qualifizierungsangebot, das sich in Personalentwicklungsprogramme, allgemeine Seminar- und Kursangebote sowie spezielle, auf den konkreten Bedarf einzelner Fachbereiche abgestimmte Qualifizierungsmaßnahmen gliedert. Durch diese Angebote kann einerseits die individuelle, aufgabenbezogene Kompetenzentwicklung für einzelne Mitarbeiter sichergestellt und andererseits die Weiterbildung der gesamten Belegschaft mit Blick auf veränderte Aufgaben und Technologien ermöglicht werden.

Im Jahr 2009 wurden 49 groß angelegte Qualifizierungsprojekte in enger Abstimmung zwischen den Fachbereichen und der Volkswagen Coaching GmbH umgesetzt. An den Qualifizierungsmaßnahmen zu den Zielsetzungen des Volkswagen-Weges, zur Verbesserung von Produktanläufen sowie zum Einsatz von neuen Technologien nahmen rund 10.000 Mitarbeiter teil.

In den 7.281 Qualifizierungsmaßnahmen der Volkswagen Coaching GmbH wurden im Jahr 2009 die Kompetenzen von insgesamt 54.920 Mitarbeitern in 187.254 Teilnehmertagen weiterentwickelt. Hiervon nahmen im Bereich der fachlichen Kompetenzentwicklung (zum Beispiel Fabrikautomation oder Roboter- und Applikationstechnik) 37.928 Mitarbeiter an 5.823 Qualifizierungsmaßnahmen mit 134.115 Teilnehmertagen teil. Im Bereich der überfachlichen Kompetenzentwicklung (beispielsweise Führung oder Persönlichkeitsentwicklung) qualifizierten sich 16.992 Mitarbeiter in 1.458 Maßnahmen mit 53.139 Teilnehmertagen weiter. Damit die Angebote der Volkswagen Coaching GmbH stets auf der Höhe der Zeit sind, wurden allein im abgelaufenen Geschäftsjahr 333 Qualifizierungsmaßnahmen neu entwickelt; das entspricht 17 % des aktuellen Angebots.

Qualifizierungsprogramme an internationalen Standorten

Ein gelungenes Beispiel für einen effizienten Qualifizierungsprozess ist das „Profiraumkonzept“ am russischen Standort Kaluga. Da in Russland keine mit Deutschland vergleichbare Berufsausbildung existiert, die Produktion in Kaluga aber qualitativ sehr anspruchsvoll ist, ist eine produktionsnahe Qualifizierung der neu eingestellten Mitarbeiter erforderlich. Umgesetzt ist das Profiraumkonzept in den Fertigungsbereichen Montage, Karosseriebau und Lackiererei. Die Mitarbeiter trainieren dabei produktionsnah alle Grundfertigkeiten für das Montieren von Bauteilen unter Berücksichtigung von Ergonomie und neuesten Konzernstandards. 544 Mitarbeiter wurden so in weniger als einem Jahr qualifiziert.

PERSONALKENNZAHLEN

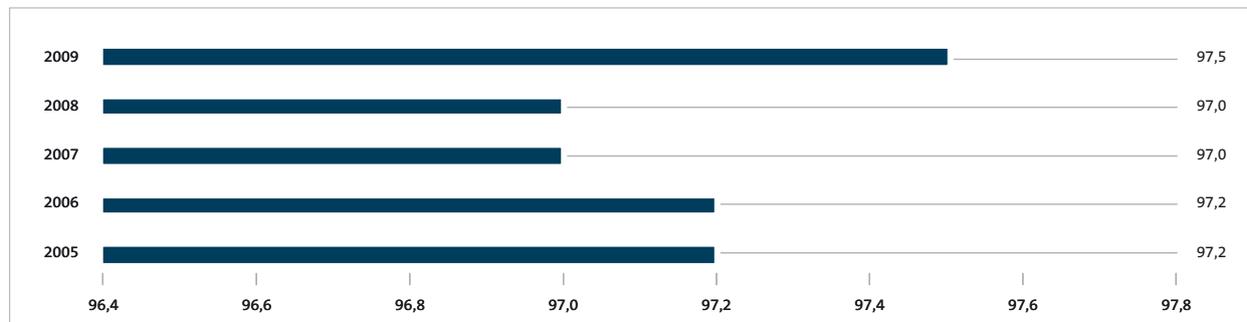
Stand 31. Dezember 2009

	2009	2008	2007	2006	2005
Gesamtbelegschaft	368.500	369.928	329.305	324.875	344.902
Auszubildende im Konzern	9.846	9.884	9.302	9.199	9.001
davon gewerblich	7.439	7.498	7.525	7.667	7.515
davon kaufmännisch	2.407	2.386	1.777	1.532	1.486
Passive Altersteilzeit	7.070	8.841	9.847	9.150	9.111
Aktive Konzernbelegschaft	351.584	351.203	310.156	306.526	326.790
Anteil weiblicher Beschäftigter im Konzern (in %)	14,2	14,0	13,7	13,9	12,4
Anzahl Betriebsunfälle*	1.865	1.819	1.684	1.713	2.163
Unfallhäufigkeit*	4,0	4,0	4,2	4,5	5,4

* Ohne Scania und Audi Brüssel; Unfallhäufigkeit = Anzahl der Betriebsunfälle x 1 Mio./geleistete Arbeitsstunden.

GESUNDHEITSSTAND DER PRODUZIERENDEN WERKE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

in Prozent



Volkswagen of South Africa verfolgt mit seiner Unternehmensstrategie „1:10:100:2010“ das Ziel, im Jahr 2010 in Südafrika hinsichtlich Absatz, Servicequalität und Kundenzufriedenheit Marktführer zu sein. Um die Mitarbeiter hierfür angemessen zu qualifizieren, wurden fünf moderne Trainings- und Entwicklungszentren eingerichtet. Die Zentren sind räumlich direkt in den Bereichen Technik, Marketing und Vertrieb, Leitung, Produktion und im kaufmännischen Bereich angesiedelt.

Die Marke Scania nutzte im Jahr 2009 den krisenbedingten Rückgang der Nachfrage und die damit verbundene Reduzierung der Arbeitszeit, um die Mitarbeiter der Produktion weiterzuqualifizieren. Diese erhielten im Wechsel mit der täglichen Fertigungsarbeit spezielle Schulungen in den Bereichen Produktionstechnik, Produktionssysteme und Mathematik sowie Unterricht in Englisch und Schwedisch.

Chancengleichheit und familienbewusste Personalpolitik

Volkswagen engagiert sich schon lange für die Förderung von Frauen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. 2009 feierte die Volkswagen Frauenförderung ihr 20-jähriges Bestehen. Es ist ein Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil von konzernweit 14,2 % weiter zu steigern. Dies gilt insbesondere für das Management, wo zurzeit 9,9 % der Mitarbeiter Frauen sind. Im Jahr 2009 betrug der Anteil der Frauen bei den neu eingestellten Auszubildenden in der Volkswagen AG 30,4 %, bei den neu eingestellten Hochschulabsolventen waren es 21,8 %.

Bereits seit 1998 besteht ein Mentoringprogramm, in dem Führungskräfte weibliche Nachwuchstalente auf dem Weg ins Management unterstützen. Mit 16 Durchgängen und inzwischen über 290 Teilnehmerinnen hat sich das Programm als Personalentwicklungsinstrument im Volkswagen Konzern bewährt. Mit einer Aufstiegsqualifizierung für exzellente Facharbeiterinnen – dem Female Master

Mentoring – erhöht Volkswagen gezielt den Meisterinnenanteil. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge fördert mit dem Programm KICK schon in der Ausbildung gezielt Frauen in gewerblich-technischen Berufen.

Die Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist für Volkswagen ein wichtiger Beitrag auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber und damit Bestandteil der Unternehmensstrategie. Ermöglicht wird dies unter anderem mit Elternzeittreffen, Angeboten zum qualifizierten Wiedereinstieg nach der Elternzeit oder einer Kinderbetreuungs-börse im Intranet. Auch Telearbeit, flexible Arbeitszeiten und verschiedene Teilzeitmodelle erleichtern im Volkswagen Konzern die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz

Die seit 1998 bestehenden „Leitlinien zum Gesundheitsschutz und zur Gesundheitsförderung im Volkswagen Konzern“ sind im Jahr 2009 überarbeitet und in ihrer Gültigkeit erweitert worden. Die dort festgeschriebenen Standards und Empfehlungen bilden nun die Grundlage für ein konzernweit einheitliches Gesundheitswesen.

Zudem wurde im Jahr 2009 beschlossen, ein markenübergreifendes Konzern-Arbeitsschutz-Managementsystem basierend auf unserer Arbeitsschutzpolitik einzuführen. Damit soll die Effektivität und Effizienz des betrieblichen Arbeitsschutzes im Interesse der Beschäftigten und des nachhaltigen Unternehmenserfolgs verbessert werden.

Weit vorangeschritten sind im zurückliegenden Geschäftsjahr die Vorbereitungen für die Einführung des Volkswagen Check Up, einer kostenlosen und hochwertigen medizinischen Vorsorgeuntersuchung für alle Beschäftigten. Sie gibt jedem Mitarbeiter individuell Auskunft über den Stand seiner Gesundheit und Fitness. Mit dem Volkswagen Check Up können nicht nur mögliche gesundheitliche Risiken frühzeitig erkannt werden, ein

daraus abgeleitetes Angebot von gesundheitsfördernden Verhaltensmaßnahmen trägt auch unmittelbar zur Verbesserung von Gesundheit und Fitness bei.

Die Angebote zur Prävention, Gesundheitsförderung und Rehabilitation im Volkswagen Konzern sind im Jahr 2009 ausgebaut worden. Unter anderem wurde im Werk Wolfsburg ein neues Sport- und Reha-Zentrum eröffnet. Hier wird erstmals ein innovatives Rehabilitationsprogramm umgesetzt, das sukzessive auf andere Standorte ausgedehnt werden soll.

Ideen der Mitarbeiter honoriert

Volkswagen Mitarbeiter reichten im Geschäftsjahr 2009 konzernweit 326.343 Verbesserungsvorschläge ein. Davon wurden 243.119 umgesetzt. Diese trugen erheblich dazu bei, dass sich die Qualität unserer Produkte erhöhte und Prozesse effizienter gestaltet werden konnten. Durch die Umsetzung der Ideen reduzierten sich die Kosten im Konzern um insgesamt 364,1 Mio. €. Für ihre Kreativität und die aktive Teilnahme am Unternehmensgeschehen erhielten die Ideengeber Prämien in Höhe von insgesamt rund 27 Mio. €.

Stimmungsbarometer als Erfolgsfaktor

Das Volkswagen Stimmungsbarometer, eine konzernweit einheitliche Befragung der Mitarbeiter, wurde 2009 zum zweiten Mal durchgeführt. Mehr als 250.000 Mitarbeiter in Europa, Asien und Amerika haben sich an dieser Umfrage beteiligt. Die Beteiligungsquote lag mit 86 % deutlich über der des Vorjahres (78 %).

Die jährliche Wiederholung der Befragung liefert exakte Daten zur Mitarbeiterzufriedenheit und zeigt auf, wo Verbesserungen erzielt werden konnten und wo Probleme abgestellt werden müssen.

Ein wesentliches Element des Stimmungsbarometers sind die Ergebnisdurchsprachen zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern sowie die daraus resultierende Einleitung von Veränderungen in der Arbeitsorganisation. Das Stimmungsbarometer liefert wichtige Anstöße zu organisatorischen Verbesserungen und leistet einen weiteren Beitrag, um Volkswagen zu einem attraktiven Arbeitgeber zu machen.

Betriebliche Altersvorsorge

Das Zeit-Wertpapier bietet den Beschäftigten an den deutschen Standorten seit 1998 die Möglichkeit, ihre Lebensarbeitszeit flexibler zu gestalten. Zeitguthaben und Gelder

aus Prämien werden in einem Kapitalfonds angelegt und später in eine Zeitgutschrift für den vorgezogenen Ruhestand umgewandelt.

Ende 2009 regelten neben der Volkswagen AG 22 weitere Konzerngesellschaften die betriebliche Altersvorsorge über einen Pensionsfonds, der vom Volkswagen Pension Trust e.V. treuhänderisch verwaltet wird. Seit seiner Auflage im Juli 2001 wurden insgesamt 1.983 Mio. € in den Pensionsfonds eingebracht.

Engagement jenseits der Wertschöpfungskette

Seinen Anspruch, der attraktivste Arbeitgeber der Automobilindustrie zu sein, unterstreicht der Volkswagen Konzern durch vielfältiges wirtschaftliches, soziales und kulturelles Engagement an seinen Standorten.

Regionale Attraktivität und Stärke zeigt sich in der Arbeitsplatzsicherheit einerseits und der Lebensqualität andererseits. Bildung, Energie, Gesundheit und Freizeit sind Schlüsselfelder für ein attraktives, lebenswertes Umfeld. Der nachhaltige Einsatz von Volkswagen für die regionale Wirtschaftsförderung und Unternehmensansiedlung sowie die Automobilwirtschaft und -forschung zeigt sich exemplarisch an den Erfolgen der Wolfsburg AG, die 2009 zehn Jahre alt wurde. In Partnerschaft zwischen der Volkswagen AG und der Stadt Wolfsburg gegründet, hat die gemeinsame Tochter heute ein lebhaftes Unternehmensumfeld und neue Arbeitsplätze in der Region geschaffen und damit die Standortattraktivität erhöht.

Volkswagen Pro Ehrenamt ist eine standortübergreifende Initiative, mit der Volkswagen den Wert des ehrenamtlichen Engagements stärker ins Bewusstsein rücken und unterstützen möchte. Volkswagen Pro Ehrenamt übernimmt erfolgreich die Scharnierfunktion zwischen ehrenamtlichen Initiativen, die Helfer suchen, und Volkswagen Angehörigen, die sich sozial oder gesellschaftlich engagieren möchten.

Auch in der schulischen Bildung ist Volkswagen aktiv. Die in Kooperation von Unternehmen und Stadt begründete Neue Schule Wolfsburg hat im August 2009 für 125 Schüler der ersten und fünften Klassen ihre Pforten geöffnet. Fünf Schwerpunkte prägen den Alltag der für alle Kinder der Stadt und Region offenen Grund- und Gesamtschule: Internationalität, Naturwissenschaften und Technik, Wirtschaft, Kunst und Kultur sowie Begabungsförderung. Das von einer internationalen Expertenkommission entwickelte Konzept der Schule wird von engagierten Pädagogen in engem Austausch mit Wirtschaft und Wissenschaft sowie unter Einbindung außerschulischer Lernorte ausgestaltet.

UMWELTPOLITIK

des Volkswagen Konzerns



UMWELTMANAGEMENT IM KONZERN

Umweltorientierte Unternehmensführung ist eine der Grundlagen unserer Unternehmenskultur. Nur wer soziale, ökonomische und ökologische Aspekte berücksichtigt, kann nachhaltig wirtschaften, umweltgerecht handeln und Beschäftigung sichern. Dies spiegelt sich auch in der Umweltpolitik von Volkswagen wider, die im Wesentlichen auf zwei Säulen ruht. Zum einen verfolgen wir die kontinuierliche Verbesserung der Umweltverträglichkeit unserer Produkte über deren gesamten Lebenszyklus. Zum anderen streben wir an, die Beanspruchung natürlicher Ressourcen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte zu verringern. Hierzu haben wir uns als weltweit tätiges Unternehmen verpflichtet und in unseren Umweltgrundsätzen interne Vorgaben für unsere Produkte und deren Fertigung festgeschrieben.

Wir integrieren den Umweltschutz verstärkt in unsere Prozesse, um den Einsatz von nachgeschalteten Reinigungsanlagen künftig zwar nicht überflüssig zu machen, ihn aber immer weiter zu verringern. Seit 1995 beteiligt sich Volkswagen an seinen deutschen Standorten freiwillig am Öko-Audit-Verfahren der Europäischen Union und weltweit am Umweltzertifizierungsverfahren gemäß der internationalen Norm ISO 14001. In regelmäßigen internen und externen Umweltaudits werden alle Umweltsystemen ständig überprüft und optimiert. Alle Standorte sind unter Beachtung konzernweiter einheitlicher Mindeststandards zur eigenverantwortlichen Festlegung von Umweltzielen und Programmen und zur ständigen Verbesserung der Umweltleistung verpflichtet. Darüber hinaus führen wir an unseren Standorten außerhalb von

Europa zusätzlich Regionalkonferenzen durch und stellen mit den in Workshops erarbeiteten Umweltaktionsplänen ein einheitlich hohes Niveau im betrieblichen Umweltschutz sicher.

Umweltschonende Verfahren in der Produktion

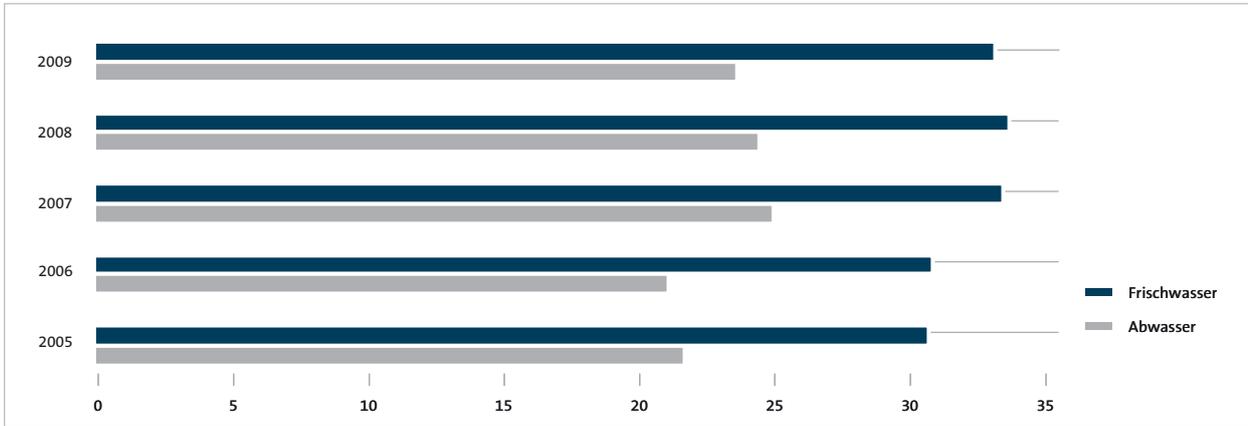
Vor dem Hintergrund der Klimadebatte und knapper werdender Rohstoffe setzt Volkswagen nicht nur auf kraftstoffsparende Produkte, sondern auch auf eine umweltfreundliche Produktion. Im Geschäftsjahr 2009 konnten wesentliche Umweltkennzahlen der Produktion verbessert werden. Einen Überblick geben die Grafiken auf der folgenden Seite. Die Umweltdaten der fertigen Konzernstandorte werden gemäß einer internen Norm und eines Prozessstandards ermittelt, geprüft und freigegeben. Durch die jährlichen Fortschreibungen der Umweltdaten lassen sich so die Entwicklungstendenzen der Umweltbelastungen durch den Konzern erkennen. Die Datenerfassung schließt 58 Fertigungsstandorte ein.

Im Bereich der Lackierereitechnik gibt es Neuentwicklungen, die die Umwelt schonen und zur Kostenreduktion beitragen. Bei den neuen Prozessen werden Lacknebel, die sich trotz modernster elektrostatischer Auftragsverfahren nicht vermeiden lassen, nunmehr trocken oder unter geringem Einsatz von Trennmitteln abgeschieden und nicht mehr, wie bisher üblich, mit viel Umlaufwasser unter Einsatz von Entklebungsmitteln. Die wasserfreien beziehungsweise -armen Verfahren erlauben eine intensivere und effizientere Umluftführung mit bereits konditionierter Zuluft, wodurch eine erhebliche Energieeinsparung erzielt werden kann. Zudem wird die Ressource

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

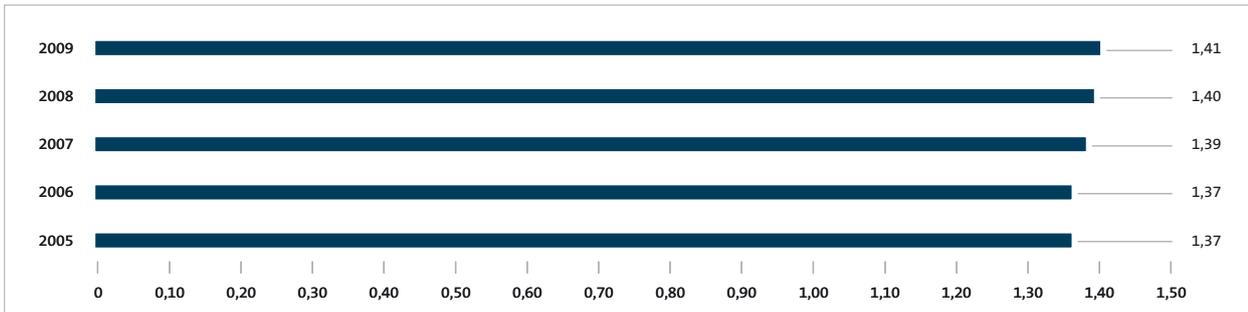
FRISCHWASSERBEZUG UND ABWASSER DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

in Mio. Kubikmeter pro Jahr



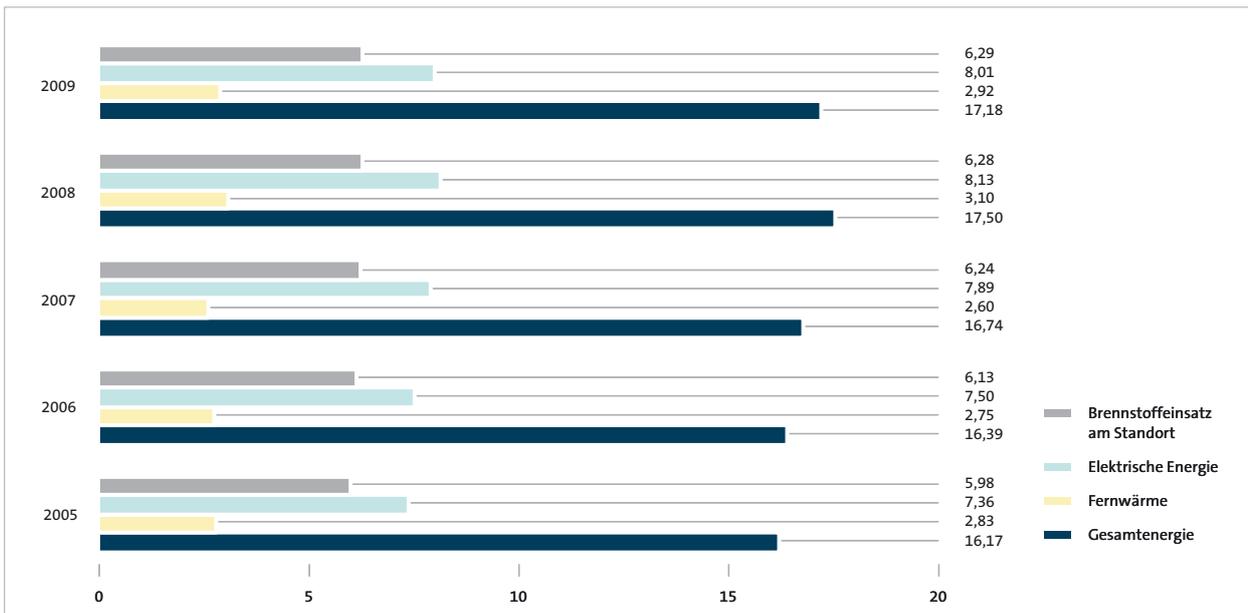
DIREKTE CO₂-EMISSION DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

in Mio. Tonnen pro Jahr



ENERGIEVERBRAUCH DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

in Mio. Megawattstunden pro Jahr



* Folgende Fertigungsstandorte beziehungsweise Gesellschaften konnten nicht berücksichtigt werden: Sitech Sitztechnik GmbH mit den Werken Wolfsburg und Polkowice, FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. mit dem Werk Chengdu sowie die Volkswagen Kraftwerk GmbH. Aufgrund externer Einflussfaktoren war es für fünf Standorte nicht möglich, bis zum Redaktionsschluss dieses Berichts alle Indikatoren mit Stand 31.12.2009 zu ermitteln. In diesen Fällen wurden Kumulativwerte November 2009 um eine qualifizierte Schätzung der Dezemberwerte 2009 ergänzt.

Wasser durch den Wegfall des Umlaufwassers geschont. Auch auf teure Präventionsmaßnahmen zum Grundwasser- und Bodenschutz kann weitgehend verzichtet werden, da die neuen Verfahren trocken arbeiten oder mit nur sehr geringen Flüssigkeitsmengen auskommen. So können bei einer Lackiererei mit einer Kapazität von 150.000 Karosserien pro Jahr rund 8.000 t CO₂ eingespart werden. Volkswagen wird das verbesserte Verfahren in den neuen Werken in Chattanooga, USA, und Chengdu, China, einsetzen und damit der erste Automobilhersteller der Welt sein, der es in der Serienlackierung anwendet. Sämtliche weiteren in der Planung befindlichen Lackieranlagen des Unternehmens werden nach diesem neuen Standard realisiert.

Im Motorenwerk Chemnitz haben wir den Einsatz von Kühl- und Kaltwasser effizienter gestaltet, um die Energiekosten und den Ausstoß von CO₂ zu vermindern. Dabei wird die natürliche Ressource Wasser zweifach genutzt: Im ersten Schritt werden die Produktionshallen gekühlt, bevor das Wasser seiner eigentlichen Bestimmung im technischen Prozess, zum Beispiel in den Kühltürmen, zugeführt wird. Die Doppelnutzung reduziert Investitionen und spart Betriebskosten.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Die zentralen Handlungsfelder der Antriebs- und Kraftstoffstrategie des Volkswagen Konzerns liegen insbesondere auf dem Gebiet der nachhaltigen Mobilisierung der Gesellschaft. Das unveränderte Ziel unserer Entwicklungsarbeit ist, von fossilen Brennstoffen unabhängiger zu werden und die Schadstoffe, die Fahrzeuge emittieren, zu reduzieren.

Aus unserer Sicht wird der Verbrennungsmotor, ob Diesel oder Ottomotor, in den nächsten 20 Jahren vor allem in den aufstrebenden Märkten in Fernost, Indien und Lateinamerika weiterhin dominieren. Daraus leiten wir die Notwendigkeit ab, die Effizienz der Motoren kontinuierlich zu steigern, gleichzeitig aber auch kompatibel für zukünftige CO₂-neutralere Brennstoffe zu machen. Zentrale Bausteine unserer Antriebsstrategie bleiben daher die erfolgreich im Markt agierenden TSI- und TDI-Motoren in Kombination mit unseren innovativen Doppelkupplungsgetrieben.

Mit der Markteinführung des neuen Polo Anfang 2009 haben wir die Bandbreite der hubraumreduzierten Motoren mit Benzindirektspritzung und Aufladung nach unten erweitert. Damit hält die im Markt sehr erfolgreiche Downsizing-Strategie des Konzerns in ein neues Fahrzeugsegment Einzug. Mittlerweile gilt die auf den effizienten TSI-Motoren basierende Strategie für beinahe alle Hubraumklassen und Konzernmarken.

Durch die Markteinführung der CleanDiesel-Technologie sowie des 1,6 l TDI-Common-Rail-Motors haben wir im Geschäftsjahr 2009 bei den Dieselmotoren bedeutende

Meilensteine erreicht. Sie sichern uns künftig die Innovationsführerschaft auf dem Gebiet der Dieselmotorenentwicklung. Die CleanDiesel-TDI-Common-Rail-Motoren erfüllen bereits heute die Euro-6-Abgasnorm, die erst im Jahr 2014 in Kraft tritt. Beachtlich sind vor allem die Erfolge dieser Aggregate auf dem eher dieselmotorkritischen Markt in Nordamerika. Die hohe Kraftstoffeffizienz verbunden mit herausragenden Fahreigenschaften und niedrigen Emissionen wurde dort mit der Verleihung des „Green Car of the Year“-Award 2009 auf der Motorshow in Los Angeles gewürdigt. Aber auch auf dem europäischen Markt konnten wir durch den Einsatz des Common-Rail-Motors in unseren Modellen Polo, Golf und Multivan/Transporter sowie durch den Dreizylinder-TDI im neuen Polo BlueMotion* erneut die herausragenden Eigenschaften moderner Dieselmotoren unter Beweis stellen.

Erfolgreich gestaltete sich darüber hinaus die Fortführung unserer Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet der alternativen Kraftstoffe. Mit der Markteinführung des neuen TSI EcoFuel-Motors in den Modellen Passat und Touran erreicht Volkswagen eine immer breitere Käuferschicht, die aus ökologischen aber auch ökonomischen Gesichtspunkten alternative Kraftstoffe bevorzugt. Die Kombination aus zweifacher Aufladung des TSI-Twin-Chargers und Erdgas (CNG) wurde mit der Verleihung von fünf Sternen im ADAC-Eco Test für den Passat EcoFuel gewürdigt. Diese Bestnote hatte zuvor noch kein anderes Fahrzeug erreicht. Das Aggregateprogramm des Konzerns wurde darüber hinaus um einen BiFuel-Motor für den Golf, der mit dem kostengünstigen Autogas LPG betrieben werden kann, sowie um einen Audi flexible fuel-Motor für den Audi A4 ergänzt.

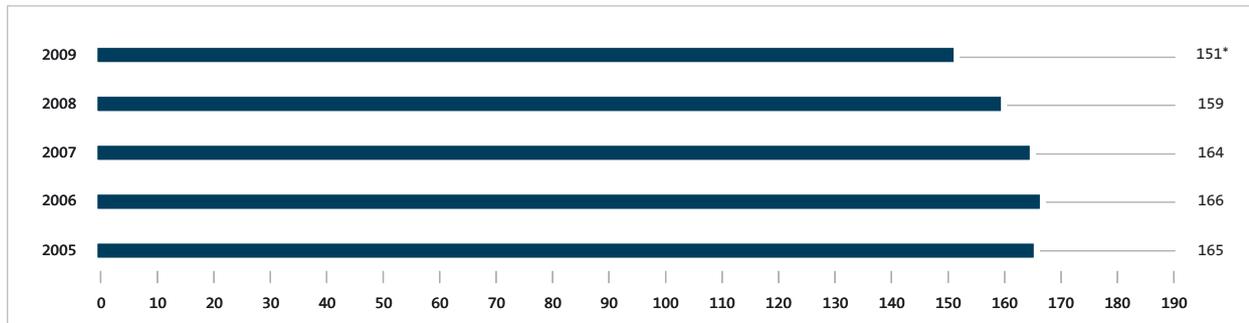
Die Elektrifizierung des Antriebs in unseren Fahrzeugen hat im abgelaufenen Geschäftsjahr weitere Fortschritte gemacht. Mit dem Golf und Tiguan sowie dem Audi A3, A4 und A5 sind Modelle mit großem Marktvolumen angelaufen, die sowohl mit Start-Stopp-Technik als auch mit der Fähigkeit zur Rekuperation ausgestattet sind. Damit hält die Technologie der Bremsenergieerückgewinnung Einzug in das Produktportfolio von Volkswagen und steigert die Effizienz unserer Aggregate. Ergänzend zu diesen Hybridkonzepten haben wir den Touareg Hybrid entwickelt; wir streben seine Markteinführung für das Jahr 2010 an. Die Kombination aus TSI-Motor und einem 38 kW leistenden Elektromotor verspricht einen Verbrauch von 8,1 l/100 km und eine CO₂-Emission von 193 g/km – das sind Bestwerte im Fahrzeugsegment der Sport Utility Vehicles. Mit dem Touareg Hybrid werden wir unser Aggregateprogramm zukunftsorientiert in Richtung einer vollständigen Elektrifizierung des Antriebsstranges erweitern.

Einen Ausblick auf diese vollständige Elektrifizierung des Antriebsstranges zeigte Volkswagen mit dem E-UP! auf

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

CO₂-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU 27) NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

in Gramm pro Kilometer



* Basis Januar – November 2009.

der IAA in Frankfurt am Main. Ausgestattet mit einem 60-kW-Elektromotor und einer Lithium-Ionen-Batterie erzielt der E-UP! eine Reichweite von bis zu 140 km, seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 135 km/h. Diese Werte beeindruckten Zuschauer wie Fachbesucher gleichermaßen. Trotzdem gibt es auf dem Gebiet der Batterietechnologie unverändert große Herausforderungen, die den Weg zur Serientauglichkeit von Elektrofahrzeugen erschweren. In Zusammenarbeit mit unseren Entwicklungspartnern werden wir uns diesen Herausforderungen stellen. Unserer Ansicht nach werden Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb in den nächsten Jahren vorerst nur eine Nische besetzen und sich in erster Linie im urbanen Einsatz bewähren.

Weitere Modelle mit Umweltprädikat

Der ökologische Fortschritt, den Fahrzeuge und Technologien gegenüber ihren Vorgänger- beziehungsweise Vergleichsmodellen erzielen, wird bei Volkswagen mit Umweltprädikaten ausgezeichnet. Diese informieren unsere Kunden, Aktionäre und weitere Interessenten innerhalb und außerhalb des Unternehmens darüber, inwiefern wir unsere Fahrzeuge, Komponenten und Prozesse umweltfreundlich gestalten. Dem Umweltprädikat liegt eine Umweltbilanz zugrunde, die vom TÜV NORD geprüft und gemäß der Norm ISO 14040/44 zertifiziert ist. Dabei wird nicht nur die reine „Fahrzeit“ des Autos erfasst, sondern sein gesamter Lebenszyklus, von der ersten Designskizze über Produktion und Nutzungsphase bis zum Recycling. Zusätzlich beziehen wir auch die Herstellung des während der Nutzungsphase verbrauchten Kraftstoffs mit ein. Nachdem in den Vorjahren bereits der Golf, der Passat und das Doppelkupplungsgetriebe ausgezeichnet worden waren, erhielten im Geschäftsjahr 2009 der neue Polo und der Passat EcoFuel das Umweltprädikat.

Biodiversität

Als global tätiges Industrieunternehmen mit Vorbildfunktion bekennt sich Volkswagen zu seiner Verantwortung für den Schutz der Biodiversität. In enger Zusammenarbeit mit Naturschutzverbänden und -initiativen engagieren wir uns an unseren Standorten in aller Welt mit mannigfaltigen Projekten im Natur- und Artenschutz. Im Jahr 2009 waren dies vor allem Maßnahmen zum unmittelbaren Schutz bedrohter Arten, die innovative Biotop-Förderung im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen, Programme der Umweltbildung und -erziehung sowie die Unterstützung von Forschungsvorhaben.

Als Mitglied der „Business and Biodiversity Initiative“ hat sich das Unternehmen überdies verpflichtet, das Thema Biodiversität auch im Hinblick auf die Prozesse im Unternehmen weiter voranzutreiben. Im Jahr 2009 hat Volkswagen zunächst an seinen westdeutschen Standorten ökologische Gutachten erstellen lassen, um die Auswirkungen seiner Produktion auf schützenswerte Arten im Umfeld dieser Standorte zu messen. Außerdem haben wir die Integration des Naturschutzes in die Umweltaktionspläne der Standorte vorangetrieben. Ein Steuerkreis Biodiversität hat die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen begleitet.

Im Jahr 2010 findet in Japan die zehnte Naturschutzkonferenz der Vereinten Nationen statt. Als Mitglied der „Business and Biodiversity Initiative“ haben wir 2009 an der Vorbereitung einer breit angelegten Informationskampagne mitgewirkt, die die Öffentlichkeit auf den notwendigen Schutz der Biodiversität aufmerksam machen soll. Dazu wurde eine Wanderausstellung produziert, die seit Dezember 2009 in Brasilien, Japan und Deutschland gezeigt wird.

Kooperation mit LichtBlick

Volkswagen und das Energieunternehmen LichtBlick haben im Geschäftsjahr 2009 eine Kooperation vereinbart und wollen gemeinsam neue Wege auf dem Gebiet der intelligenten Energieversorgung gehen. Für die weltweit exklusive Partnerschaft fertigt Volkswagen die hoch effizienten Blockheizkraftwerke „EcoBlue“. Sie werden von modernen Erdgasmotoren aus dem Hause Volkswagen angetrieben. LichtBlick vertreibt diese „ZuhauseKraftwerke“ und vernetzt sie untereinander zu einem virtuellen Großkraftwerk. Der erzeugte Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist. Die dabei entstehende Wärme wird gespeichert und zur Versorgung des Haushalts mit Warmwasser und Heizenergie verwendet. Dank der effizienten Motorentechnologie von Volkswagen emittiert ein EcoBlue-Kraftwerk im Vergleich zur herkömmlichen Strom- und Wärmeerzeugung bis zu 60 % weniger CO₂. Die Partnerschaft sichert zudem die Beschäftigung im Volkswagen Motorenwerk Salzgitter und an weiteren Konzernstandorten. Nach einer Anlaufphase, in der die Verfügbarkeit auf das Stadtgebiet Hamburg beschränkt ist, sollen die „ZuhauseKraftwerke“ im Laufe des Jahres 2010 schrittweise im gesamten Bundesgebiet vertrieben werden.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY UND NACHHALTIGKEIT

Für Volkswagen ist die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung (Corporate Social Responsibility, CSR) der unternehmerische Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung. Das Leitbild der Nachhaltigkeit ist heute international voll akzeptiert. In seiner Kurzform lautet es: Wir dürfen durch unsere Wirtschaftsweise und unseren Ressourcenverzehr die Chancen der nachfolgenden Generationen nicht mindern. Ökologische, ökonomische und soziale Ziele sind in Einklang zu bringen.

Als ein weltweit tätiges Unternehmen bekennt sich Volkswagen zu dieser Unternehmensverantwortung und bringt seine ganze Innovationskraft ein, um einen wirkungsvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität zu leisten: mit Technologien für die saubersten und sparsamsten Automobile. Beschäftigungssicherung und Wirtschaftlichkeit sind dabei im Unternehmenshandeln von Volkswagen gleichrangige Ziele.

CSR bedeutet daher für den Volkswagen Konzern, die ökonomischen Kernprozesse stets mit den ökologischen und sozialen Belangen zu verbinden. Es sollen Risiken vermieden, Entwicklungschancen frühzeitig erkannt und die Reputation des Unternehmens weiter verbessert werden. Damit leistet CSR einen Beitrag zur langfristigen Sicherung und Wertsteigerung des Unternehmens.

Als „good corporate citizen“ fühlt sich Volkswagen seit jeher dem gesellschaftlichen Engagement verpflichtet. An den weltweiten Standorten des Konzerns werden soziale Entwicklung, Kultur und Bildung ebenso unterstützt wie Projekte der regionalen Strukturentwicklung, der Gesundheitsförderung, im Sport und im Naturschutz.

Geschäftsstelle Koordination CSR und Nachhaltigkeit

Die Unternehmensaktivitäten rund um CSR und Nachhaltigkeit werden im Volkswagen Konzern von der CSR-Geschäftsstelle koordiniert. Sie hat die Aufgabe, CSR strategisch auszurichten und das Nachhaltigkeitsmanagement konzernweit zu optimieren. Die Geschäftsstelle berichtet an den Lenkungskreis CSR, dem alle zentralen Konzernabteilungen ebenso wie der Konzernbetriebsrat angehören. Ziel ist es, die internen Bereiche zu vernetzen und die Austauschprozesse zwischen den Fachabteilungen zu stärken. Ein bereichsübergreifendes CSR-Projektteam, das regelmäßig tagt, beschäftigt sich mit aktuellen Themen. Mit der Pilotphase eines IT-basierten CSR-Kennzahlensystems im Jahr 2009 wurde ein wichtiger Schritt zu einer verbesserten Steuerungseffizienz und Transparenz getan. Es wird in den nächsten Jahren sukzessive ausgebaut und weiterentwickelt.

Volkswagen beteiligt sich engagiert an nationalen, europäischen und internationalen Unternehmensnetzwerken und bringt seine technologische und soziale Kompetenz in deren Projekte ein. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Informationsaufbereitung der ökologischen und sozialen Standards für Zulieferer. Mit dem Online-Portal von CSR Europe existiert hier eine wichtige und anerkannte Kommunikationsplattform.

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

Volkswagen in Nachhaltigkeitsrankings und -indizes

Die Auskünfte der Unternehmen hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeitsprofile sind neben den Finanzzahlen für Finanzmarktteilnehmer zunehmend Grundlage von Empfehlungen und Entscheidungen. Nachhaltigkeitsratings sind sehr gut geeignet, um die Leistungen des Unternehmens in den Dimensionen Ökologie, Soziales und Ökonomie abzubilden. Gute Leistungen in den Nachhaltigkeitsratings und -indizes haben nicht nur eine Signalfunktion für die Stakeholder, sondern erhöhen auch unternehmensintern die Motivation. Im Jahr 2009 konnte Volkswagen in den wichtigsten internationalen Ratings und Indizes seine branchenweite Spitzenposition behaupten.

Wie im Vorjahr ist das Unternehmen im Dow Jones Sustainability World Index und im Dow Jones STOXX Sustainability Index gelistet. Vor allem die Leistung des Konzerns in den Bereichen Innovationsmanagement, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit sowie in der Kommunikation des Themas Nachhaltigkeit brachte Spitzenwerte in der Beurteilung. Auch die Klimastrategie und das gesellschaftliche Engagement des Konzerns trugen zum guten Ergebnis bei. Die Resultate der Befragung, die die Schweizer Vermögensverwaltungsgesellschaft SAM im Auftrag von Dow Jones im Jahr 2009 durchgeführt hat, sind der folgenden Grafik zu entnehmen.

Derzeit ist Volkswagen in den folgenden Nachhaltigkeitsindizes gelistet (Stichtag 31. Dezember 2009): ASPI (Advanced Sustainability Performance Indices), Dow Jones STOXX Sustainability Index, Dow Jones World Sustainability Index, Ethibel Sustainability Index, FTSE4Good und FTSE4Good Environmental Leaders Europe 40.

Global Compact

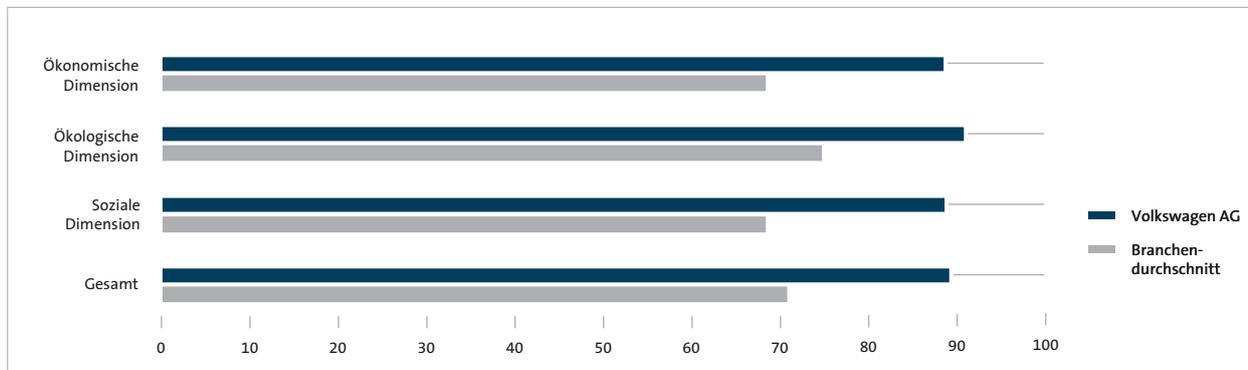
Volkswagen unterstützt seit dem Jahr 2002 den vom früheren UN-Generalsekretär Kofi Annan initiierten Global Compact (GC). Er ist mit 5.000 Unternehmen aus 135 Ländern die größte und wichtigste CSR-Allianz und verfolgt das Ziel, eine nachhaltigere und gerechtere Weltwirtschaft zu verwirklichen. Volkswagen will mit seinem Engagement dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

Der GC basiert auf zehn Prinzipien zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung. Auch im Jahr 2009 hat sich Volkswagen an allen seinen Standorten an diesen Grundsätzen orientiert und sein Know-how zur Verfügung gestellt. Damit befähigt der Konzern andere, mit an der Umsetzung der GC-Ziele zu arbeiten. Volkswagen dokumentiert seine aktive Mitwirkung in einem jährlichen Fortschrittsbericht.

Volkswagen Argentinien ist 2009 für seine umfangreichen Aktivitäten im Rahmen des GC ausgezeichnet worden. Die Mitarbeit im Deutschen Netzwerk des GC wird in einer Publikation des Umweltprogramms der Vereinten Nationen und des Wuppertal Institute Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (CSCP) zum Thema nachhaltiger Konsum dokumentiert. Des Weiteren ist ein Vertreter von Volkswagen in den Beirat zum GC-Projekt „Nachhaltige Zuliefererkette“ berufen worden. Die Projektergebnisse werden im Rahmen des GC-Gipfels im Juni 2010 in New York vorgestellt.

ERGEBNISSE DER SAM-BEWERTUNG 2009

in Prozent



Risikobericht

Mit effektiven Systemen den Risiken begegnen

Ein nachhaltiger geschäftlicher Erfolg kann sich nur einstellen, wenn Risiken aus der operativen Tätigkeit frühzeitig erkannt und vorausschauend gesteuert werden. Unser internes Kontrollsystem trägt zusammen mit dem umfassenden Risikomanagement-System zum verantwortungsvollen Umgang mit den Risiken bei.

In diesem Kapitel beschreiben wir zunächst das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem und das Risikomanagement-System. Im weiteren Verlauf gehen wir auf die Einzelrisiken ein, die unsere Geschäftstätigkeit beeinflussen. Chancen, die sich aus unseren Aktivitäten ergeben, beschreiben wir im Prognosebericht auf den Seiten 192 bis 200.

INTEGRIERTES INTERNES KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Das für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll- und Risikomanagement-System umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts notwendig sind. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des integrierten Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. In einigen Fällen werden Aufgaben des Rechnungswesens von einzelnen Tochtergesellschaften an Dienstleister vergeben. Die Einzelabschlüsse der Volkswagen AG und der Tochtergesellschaften werden nach dem jeweiligen Landesrecht erstellt, in einen Abschluss gemäß IFRS überleitet und grundsätzlich verschlüsselt

an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen geltenden Vorschriften wird durch die Konzernbilanzierungsrichtlinie gewährleistet. Durch diese und weitere konzernweite Bilanzierungsvorschriften werden zusätzlich zu den Regelungen für den HGB-Abschluss der Volkswagen AG konkrete formale Anforderungen auch an den Konzernabschluss nach IFRS gestellt. Hierzu zählen insbesondere Konkretisierungen zur Anwendung von gesetzlichen Vorschriften sowie die Festlegung des Konsolidierungskreises für den Konzernabschluss. Auch die Bestandteile der durch die Konzerngesellschaften zu erstellenden Berichtspakete werden im Detail festgelegt und Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und der darauf aufbauenden Saldenabstimmung definiert.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Korrektur der durch Tochtergesellschaften vorgelegten Einzelabschlüsse unter Beachtung der von Abschlussprüfern vorgelegten Berichte und der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften, in denen sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch kritische Einzelsachverhalte der Tochtergesellschaften diskutiert werden. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung des Abschlusses der Volkswagen AG Anwendung finden.

Zudem wird das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem von der Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

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

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Seit Februar 2009 wird im Konzern-Rechnungswesen mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) ein neues System eingesetzt, das zurzeit um Planungsfunktionalitäten erweitert wird. Das Ziel des Gesamtprojekts ist, ein leistungsstarkes integriertes Konzernsystem zu schaffen, mit dem sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftsgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden können. Durch eine zentrale Stammdatenpflege, ein vereinheitlichtes Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen wird eine zukunftssichere technische Plattform geschaffen, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren werden. Zur Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die Vollständigkeitsüberprüfung des angelieferten Datenmaterials sowie inhaltliche Plausibilitätsüberprüfungen zwischen Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zum Gegenstand hat. Zur Durchführung von weiteren Plausibilitätskontrollen unterstützt VoKUs Wesentlichkeitsanalysen und Screenings hinsichtlich Auffälligkeiten im Datenmaterial.

RISIKOMANAGEMENT GEMÄSS KONTRAG

Die Risikolage des Unternehmens wird jährlich gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) dokumentiert. Diese Dokumentation wird vom Abschlussprüfer auf ihre Angemessenheit hin beurteilt. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse soll Risiken zeitnah identifizieren, deren Ausmaß beurteilen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten. Die seit dem 22. Juli 2008 konsolidierte Marke Scania ist aufgrund von Gegebenheiten des schwedischen Gesellschaftsrechts derzeit nicht in das Risikomanagement-System des Volkswagen Konzerns integriert. Laut dem Corporate Governance Report von Scania sind Risikomanagement und Risikobewertung integrale Bestandteile der Unternehmensführung. Risikofelder werden dort innerhalb der finanziellen Berichterstattung durch das Controlling behandelt und bewertet.

Aktualisierung der Risikodokumentation

Standardisierte Anfragen zur Risikosituation werden jährlich sowohl an die Risikobeauftragten der einzelnen Funktionsbereiche als auch an die Vorstände und Geschäftsführer der Beteiligungsgesellschaften gerichtet. Anhand der Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert. Dabei werden jedem identifizierten

Risiko die qualitative Eintrittswahrscheinlichkeit und die relative Schadenshöhe zugeordnet sowie für jede Risikokategorie geeignete Maßnahmen in Form von Richtlinien und Organisationsanweisungen vorgegeben, um dem jeweiligen Risiko zu begegnen. Die fortlaufende Aktualisierung der Risikodokumentation wird zentral vom Konzern-Controlling in Abstimmung mit der Konzern-Revision koordiniert. Die Risikomeldungen werden stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Federführung der Abschlussprüfer auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer hat die Wirksamkeit unseres Risikofrüherkennungssystems auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maßnahmen und Regelungen vollständig und angemessen zugeordnet sind. Damit entsprechen wir den Anforderungen des KonTraG. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus regelmäßigen Sonderprüfungen nach § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sowie Kontrollen durch Verbandsprüfer.

Die ablauforganisatorischen Regelungen, Richtlinien und Anweisungen sowie Beschreibungen sind systematisch niedergelegt und zum größten Teil online verfügbar. Die Einhaltung dieser Regelungen stellen interne Kontrollen durch die Leiter der Organisationseinheiten Konzern-Revision, Qualitätssicherung, Konzern-Treasury sowie Marken- und Konzern-Controlling sicher.

Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

Das Risikomanagement des Konzerns ist darauf ausgerichtet, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten Gegensteuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation und eingebettet in die täglichen Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein potenzielles Risiko bergen, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet und in ihren Auswirkungen bewertet sowie zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Diese Ergebnisse des Risikomanagements begleiten laufend die Planungs- und Kontrollrechnungen. In den Planungsrunden vereinbarte Zielvorgaben unterliegen innerhalb von revolvierenden monatlichen Planungsüberarbeitungen einer permanenten Überprüfung.

In gleicher Weise fließen die Auswirkungen der Risikobewältigungsmaßnahmen zeitnah in die Vorausschau ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege jederzeit ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

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

Kontinuierliche Weiterentwicklung

Im Rahmen unserer kontinuierlichen Verbesserungsprozesse werden unser Internes Kontrollsystem und unser Risikomanagement-System ständig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen – zum Beispiel den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) – gleichermaßen Bedeutung zugeteilt. Ziel der Verbesserung der Systeme ist die fortlaufende Überwachung der relevanten Risikofelder einschließlich der verantwortlichen Organisationseinheiten. Dabei steht die Überprüfung der Wirksamkeit der identifizierten Steuerungs- und Überwachungsinstrumente im Fokus. Diese Konzeption mündet in eine sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

EINZELRISIKEN

Nachfolgend erläutern wir die einzelnen Risiken unserer Geschäftstätigkeit.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Das Hauptrisiko für die mittelfristige Entwicklung der Weltwirtschaft besteht in einer längeren Phase schwachen Wachstums. Erhebliche Risiken resultieren auch aus der weiterhin angespannten Situation an den Finanzmärkten, den nicht ausgelasteten Produktionskapazitäten und der sich nur allmählich verbessernden Situation auf den internationalen Arbeitsmärkten. Wesentliche Risiken sind weiterhin hohe Energie- und Rohstoffpreise, zunehmender Protektionismus sowie andauernde hohe außenwirtschaftliche Ungleichgewichte. Auch Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen sowie ein dauerhaft höherer Staatsinterventionismus können die internationalen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns erheblich beeinträchtigen.

Branchenrisiken

Entscheidend für das Wachstum der weltweiten Pkw-Nachfrage sind vor allem die Märkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa. In einigen Ländern dieser Regionen existieren jedoch hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen an die lokale Fertigung, die eine Erhöhung unseres Absatzvolumens erschweren. Die hohe Marktdeckung auf den wichtigsten etablierten Märkten

birgt Risiken, die vor allem das Preisniveau betreffen. So setzen insbesondere massive Preisnachlässe, die vor allem auf dem Automobilmarkt in den USA, aber auch in Westeuropa und China zur Absatzförderung genutzt werden, die gesamte Branche anhaltend unter Druck. Als Anbieter von Volumenmodellen wären wir von einer weiteren Verstärkung der Kaufanreize anderer Hersteller besonders betroffen.

Im Bereich der Gütertransportleistungen besteht das Risiko der Verlagerung von Transportumfängen vom Nutzfahrzeug auf andere Verkehrsmittel.

Der größte Teil unserer Fahrzeugverkäufe entfällt auf Westeuropa. Deshalb würde uns ein anhaltender Nachfragerückgang oder ein Preisverfall in dieser Region in besonderem Maße belasten. Diesem Risiko begegnen wir mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik. Außerhalb Westeuropas ist unser Auslieferungsvolumen jedoch insgesamt breit gestreut und umfasst die Märkte Nordamerika, Südamerika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa. Darüber hinaus haben wir in zahlreichen bestehenden und aufstrebenden Märkten eine führende Position inne oder streben diese an. Strategische Partnerschaften eröffnen uns zudem die Möglichkeit, regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich das Geschäftsklima für unsere Handels- und Vertriebsgesellschaften erheblich verschlechtert. Insbesondere die Finanzierung der Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften über Bankkredite ist deutlich teurer und schwieriger geworden. Mit einem konzerneigenen Unterstützungsangebot, das den Händlern und Autohäusern über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften attraktive Finanzierungsbedingungen gewährt, minimieren wir das Risiko der Insolvenz dieser Betriebe. Darüber hinaus haben wir ein Risikomanagement installiert, um Liquiditätsengpässe, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig zu erkennen und ihnen entgegenzuwirken.

Im Hinblick auf die mögliche Änderung der Gruppenfreistellungsverordnung für Verkauf und Kundendienst werden wir weitere Vorkehrungen treffen, um die Chancen, die sich daraus ergeben, zu nutzen und möglichen Risiken zu begegnen.

Die Europäische Kommission plant, den Designschutz für sichtbare Fahrzeugteile aufzuheben. Sollte das Vorhaben tatsächlich umgesetzt werden, könnte sich dies negativ auf das Originalteilegeschäft des Volkswagen Konzerns auswirken.

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

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Dem Risiko, die Kundenbedürfnisse bei der Entwicklung unzureichend zu berücksichtigen, begegnen wir mit umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten. Dadurch stellen wir sicher, dass Trends frühzeitig erkannt werden und dass ihre Relevanz für unsere Kunden rechtzeitig überprüft wird.

Darüber hinaus besteht das Risiko, dass Produkte oder Module nicht im geplanten Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Um dies zu vermeiden, überprüfen wir fortlaufend und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte und gleichen die Ergebnisse mit den Zielvorgaben ab. Hierdurch können im Falle von Abweichungen rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche wird darüber hinaus durch eine übergreifende Projektorganisation unterstützt. Damit schaffen wir die Möglichkeit, individuelle Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess einzubringen und ihre Umsetzung rechtzeitig zu planen.

Aufgrund des breiten Spektrums unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sind wir einer Risikokonzentration auf bestimmte Patente oder Lizenzen nicht ausgesetzt.

Risiken aus der Beschaffung

Die Versorgungssituation an den Rohstoffmärkten hat sich wegen der krisenbedingt rückläufigen Nachfrage zu Beginn des Jahres 2009 deutlich entspannt. Die strategische Auswahl der Lieferanten hat in dieser Marktphase zu neuen Vertragsabschlüssen geführt. Volkswagen beobachtet das Marktumfeld und die Marktentwicklung weiterhin mit großer Aufmerksamkeit, um im Bedarfsfall frühzeitig reagieren zu können. Des Weiteren wird intensiv daran gearbeitet, den Materialeinsatz zu reduzieren und die Materialnutzungsgrade zu erhöhen. Ebenso konsequent verfolgen wir Leichtbaustrategien, zum Beispiel die Substitution bewährter Werkstoffe durch anwendungsspezifisch optimierte Alternativen.

Der mit der weltweiten Wirtschaftskrise verbundene Absatzrückgang hat die Konsolidierungsaktivitäten in der internationalen Zulieferindustrie weiter verschärft. Dieser Situation hat die Volkswagen AG rechtzeitig durch den Auf- und Ausbau eines umfassenden Risikomanagements in der Beschaffung Rechnung getragen und dabei einen besonderen Schwerpunkt auf die Risikoprävention gelegt. Das Risikomanagement beobachtet kontinuierlich die Entwicklung der wirtschaftlichen Stabilität der Lieferanten. Deuten sich hier Fehlentwicklungen an, werden Maßnahmen eingeleitet, um die Versorgung sicherzustellen und weitere Risiken zu reduzieren. Durch eine kontinuier-

liche Risikoklassifizierung und Risikobeobachtung konnten Versorgungsrisiken aufgrund von Lieferantenausfällen bisher vermieden werden.

Nachfrageabhängige Produktionsrisiken

Die Unruhe an den weltweiten Pkw-Märkten, die aus dem Einbruch der Weltwirtschaft resultierte, führte an den Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns zu erheblichen Stückzahlschwankungen einzelner Fahrzeugmodelle. Für 2010 erwarten wir keine wesentliche Verbesserung der weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Wegen der instabilen Absatzmärkte sind Prognosen in Bezug auf Einbauraten von Ausstattungsmerkmalen beziehungsweise Komponenten zunehmend risikobehaftet. Diesem Risiko begegnen wir durch die situationsgerechte Anwendung umfangreicher Flexibilitätsmaßnahmen im Rahmen der bestehenden Arbeitszeitmodelle. Im Zusammenspiel mit unserem intelligenten Drehscheibenkonzept und den höchst flexiblen Lieferanten sind wir zuversichtlich, das Programm unserer Fahrzeug- und Komponentenwerke bestmöglich an die volatilen Marktverhältnisse anpassen zu können. Wirtschaftliche Risiken, die sich aus Unterbrechungen der Produktion ergeben können, haben wir durch entsprechende Versicherungsverträge abgesichert. Durch regelmäßige, vorbeugende Wartungsmaßnahmen stellen wir eine hohe Anlagenverfügbarkeit und damit eine stabile Ausbringung sicher.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Das Nachfrageverhalten der Konsumenten ist nicht nur von realen Einflussgrößen wie dem verfügbaren Einkommen, sondern auch in hohem Maße von nicht planbaren psychologischen Faktoren abhängig. So können steigende Kraftstoff- und Energiepreise – verbunden mit der Unsicherheit über die künftige Besteuerung von CO₂-Emissionen – zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, die durch Medienberichte noch verschärft werden kann. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat deutlich negative Auswirkungen auf die globale wirtschaftliche Entwicklung und damit auf die gesamte Automobilindustrie. Viele Automobilmärkte sind in eine zum Teil dramatische Abwärtsspirale geraten, andere konnten nur durch staatliche Eingriffe gestützt werden. Nach dem Auslaufen der Förderprogramme vieler Regierungen besteht insbesondere in gesättigten Märkten wie Nordamerika und Westeuropa das Risiko einer verlängerten Haltedauer der Fahrzeuge und eines damit einhergehenden Rückgangs der Nachfrage. Dieser Kaufzurückhaltung wirken wir mit unserer attraktiven Modellpalette und einer intensiven Kundenorientierung entgegen.

Eine CO₂-basierte Kraftfahrzeugsteuer, die bereits in einigen europäischen Ländern ausgestaltet ist, sowie hohe Öl- und Energiepreise können darüber hinaus dazu führen, dass sich die Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren verschiebt und dadurch das finanzielle Ergebnis des Konzerns beeinträchtigt. Diesem Risiko treten wir mit der Entwicklung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe im Rahmen unserer Kraftstoff- und Antriebsstrategie entgegen.

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

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Im Geschäftsjahr 2009 hat sich der Anteil der gewerblichen Großkunden an den Gesamtzulassungen in Deutschland auf 7,7 % verringert. Die Ursachen hierfür sind die wegen der Umweltprämie stark gestiegene Zahl der Privatzulassungen und die konjunkturbedingte Kaufzurückhaltung der gewerblichen Kunden. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns stieg bei diesen Kunden dennoch auf 46,3 %. Aufgrund seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung hat der Volkswagen Konzern die Marktführerschaft in Europa weiter ausgebaut. Die Zulassungen auf gewerbliche Großkunden gingen um 23,8 % zurück, der Marktanteil des Konzerns verbesserte sich auf 25,9 %. Auch in Bezug auf die zunehmende Bedeutung der CO₂-Thematik und den Trend zum Downsizing ist der Konzern mit seinem breiten Produktportfolio gut aufgestellt. Das Großkundengeschäft ist weiterhin durch eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung gekennzeichnet. Aufgrund seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung hat der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft in Europa weiter ausgebaut. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Durch den kontinuierlich steigenden Wettbewerbsdruck kommt der Produktqualität eine immer größere Bedeutung zu. Darüber hinaus stellen die stetig wachsende Komplexität der Fahrzeuge und die Etablierung neuer Antriebstechnologien die Qualitätssicherung vor neue Herausforderungen. Möglichen Risiken aus Qualitätsmängeln begegnen wir bereits in der Konzept- und Entwicklungsphase für neue Fahrzeuge, indem wir fortlaufend neue Kompetenzen und

weitgehende Absicherungsmechanismen entwickeln. Die Qualitätssicherung gewährleistet so, dass Kundenerwartungen bereits in die Konzeption neuer Fahrzeuge einfließen und Erfahrungen aus der Praxis gezielt in den Entwicklungsprozess eingebracht werden. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit allen Geschäftsbereichen und den Lieferanten.

Personalrisiken

Die individuellen Fähigkeiten und das Wissen der Belegschaft tragen wesentlich zum Erfolg des Volkswagen Konzerns bei. Mit unserem Bestreben, auf allen Ebenen des Unternehmens Top-Arbeitgeber der Automobilindustrie zu werden, verbessert sich für Volkswagen die Perspektive, die besten Talente ins Unternehmen zu holen und dort dauerhaft zu halten.

Unsere strategisch ausgerichtete und ganzheitlich angelegte Personalentwicklung eröffnet allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen. Dabei spielt die Stärkung der Fachkompetenz in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens eine besondere Rolle. Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnen wir durch intensive und fachbereichsspezifische Qualifizierung. Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgen wir mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund dafür, dass hochqualifizierter Nachwuchs im eigenen Haus heranwächst. Darüber hinaus haben wir den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut und stellen damit den Transfer des wertvollen Erfahrungswissens unserer ausscheidenden Mitarbeiter sicher.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Mit Inkrafttreten der neuen Energieeinsparverordnung (EnEV 2009) zum 1. Oktober 2009 in Deutschland soll die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele unterstützt werden. Die Verordnung soll wirtschaftlich nutzbare Potenziale im Gebäudebereich erschließen und damit die Energieeffizienz verbessern. Hierzu werden die energetischen Anforderungen an Gebäude im Rahmen der wirtschaftlichen Vertretbarkeit dem Stand der Technik und der Energiepreisentwicklung angepasst. Durch erhöhte bauliche Wärmeschutzanforderungen an die Gebäudehülle soll zukünftig der Jahres-Primärenergieverbrauch abgesenkt werden. Daneben werden die energieeffizienten Anforderungen an die Ausrüstung der Gebäudetechnik erhöht.

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

Diese Verordnung wird sich auf die baulichen Ausführungen und versorgungstechnischen Anlagen für die Industriebauwerke von Volkswagen auswirken.

Die G20-Staaten haben sich dem Ziel verpflichtet, die Erderwärmung auf 2° C zu begrenzen und streben an, die weltweiten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 50 % zu reduzieren.

2013 wird die dritte Handelsperiode des europäischen Emissionshandels beginnen. In diesem bis 2020 geltenden Regime wird die kostenlose Zuteilung von CO₂-Emissionszertifikaten deutlich reduziert; zugleich wird eine große Zahl von Branchen neu einbezogen, die bisher nicht der Emissionshandelspflicht unterlagen. Dies bedeutet auch für Volkswagen eine zusätzliche Belastung. Um eine Verlagerung der Produktion und der damit verbundenen CO₂-Emissionen in Nicht-EU-Länder zu vermeiden, gibt es für besonders betroffene Branchen Ausnahmeregelungen. Das Hauptkriterium der Handelsintensität mit Nicht-EU-Ländern von mindestens 30 % erreicht der Automobilsektor laut EU-Kommission nicht. Neben höheren Kosten wird Volkswagen somit in naher Zukunft auch einen stark erhöhten Verwaltungs- und Überwachungsaufwand zu bewältigen haben.

Höhere Preise für Energie und Emissionsberechtigungen gelten dabei nicht nur für die eigenen Anlagen, sondern führen auch zu einer Verteuerung von Materialien, insbesondere von Stahl und Aluminium. Den möglichen finanziellen Folgen und Imagorisiken wird bei Volkswagen mit einem Energiemanagement-System und mit Energiesparprogrammen entgegengewirkt. Außerdem betreibt Volkswagen eigene, hoch effiziente Kraftwerke zur Erzeugung von Strom und Wärme und kann seine Energieversorgung dadurch zum Teil selbst sicherstellen.

Gemäß den produktbezogenen Klimaschutzregulierungen wird die europäische Regulierung zur Begrenzung der CO₂-Emissionen von Pkw derzeit auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt. Begleitende Maßnahmen zur Lenkung des Verbraucherverhaltens und fiskalische Maßnahmen in den EU-Mitgliedsstaaten mittels einer CO₂-orientierten Fahrzeugbesteuerung schaffen stringente Rahmenbedingungen in der EU mit einem Planungshorizont bis circa 2020. Gleichzeitig entwickelt sich der europäische Regulierungsrahmen zum Vorbild für weitere internationale Vorschriften, beispielsweise in Indien. Auch die aktuellen Regulierungsvorhaben zu den CO₂-Emissionen und zum Kraftstoffverbrauch in China, den USA und Korea werden von den Entwicklungen in der EU beeinflusst. Hier zeich-

net sich eine zunehmende globale Konvergenz der Regulierungsmethodik und der Zielvorgaben ab. Dieser Trend kam 2009 sogar in den weltweit eingesetzten Konjunkturbelebungsmaßnahmen in Form ähnlicher Umwelt- oder Verschrottungs-Prämienregelungen zum Ausdruck. Damit wird der seitens der Automobilindustrie erhobenen Forderung nach Reduzierung von Handelshemmnissen und nach globaler Harmonisierung der technischen Vorschriften und politischen Rahmenbedingungen entsprochen.

Vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Produktdifferenzierung in den globalen Märkten trägt die Harmonisierung der Rahmenbedingungen wesentlich dazu bei, die Wettbewerbsneutralität auf allen Märkten zu verbessern. In der Folge wird sich der Bedarf für weltweit verfügbare innovative Technologien erhöhen. Volkswagen hat dies erkannt und für sich das Ziel formuliert, die weltweite Technologieführerschaft in der Automobilbranche zu erringen und dauerhaft auszubauen. Der Volkswagen Konzern befindet sich hier auf einem erfolgreichen Weg mit kosteneffizienten Technologien, deren Größenvorteile im Konzernverbund erfolgreich genutzt werden.

Die weitere Entwicklung insbesondere der Klimaschutzregulierungen in der Nachfolge des Kyoto-Protokolls wird den gesamten Verkehrssektor einbeziehen. Der bisher bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nicht angewandte Emissionshandel wird in neuem Zusammenhang in Bezug auf die CO₂-Minderungspotenziale des Güterverkehrs beziehungsweise der gesamten Logistikkette diskutiert werden. Gleichzeitig werden auch Luftverkehr und maritimer Transport in künftige Reduktionsverpflichtungen eingebunden, sodass die Wirtschaftlichkeit vorhandener Industrie- und Handelsstrukturen neu bewertet werden muss.

Auf dem Weg, weltweit möglichst einheitliche Rahmenbedingungen im Klimaschutz zu schaffen konnte die Weltklimakonferenz in Kopenhagen die hochgesteckten Erwartungen nicht erfüllen. Aufgrund der fehlenden Vereinbarungen über konkrete Minderungsziele der einzelnen Regionen und Länder besteht weiterhin keine langfristige Perspektive bezüglich der Stringenz von Klimaschutzanforderungen. Es werden weiterhin regional sehr unterschiedliche Anforderungen gestellt. Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass alle Vertragsstaaten das Ziel anerkennen, die Erderwärmung auf 2° C zu begrenzen, und somit eine tragfähige Basis für den weiteren Verhandlungsprozess geschaffen wurde. Damit besteht die Chance auf einen sinnvollen und ökonomisch akzeptablen Interessenausgleich.

Rechtsfälle

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden oder Investoren auftreten. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich daraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden sowie hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken folgen auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Soweit übersehbar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen beziehungsweise für die verbliebenen erkennbaren Risiken angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des Unternehmens werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Strategien zur Risikoabsicherung im Finanzbereich

Die Ausübung unserer Geschäftstätigkeit birgt Finanzrisiken, die sich aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und Rohstoffpreisen sowie Fondspreisen ergeben können. Das Management dieser Finanzrisiken wie auch der Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern-Treasury. Der Konzernvorstand wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation informiert. Wir managen diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente.

Zinsrisiken und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten im Konzern sichern wir durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten betrags- und fristenkongruent ab. Dies gilt auch für Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Währungsrisiken reduzieren wir in erster Linie durch das „Natural Hedging“, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten flexibel anpassen, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufbauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen – aktuell etwa in Indien, Russland und den USA. Das verbleibende Währungsrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen sowie kombinierte Zins-Währungs-Swaps. Mit diesen Geschäften begrenzen wir das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und aus konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen. Diese Kontrakte können eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren haben. Wir sichern damit unsere wesentlichen Fremdwährungsrisiken aus erwarteten Zahlungsströmen vor allem in den folgenden Währungen ab: US-Dollar, britisches Pfund, mexikanischer Peso, russischer Rubel, schwedische Krone, tschechische Krone, polnischer Zloty, brasilianischer Real, chinesischer Renminbi, australischer Dollar, sowie Schweizer Franken und japanischer Yen. Diese Absicherungen wurden hauptsächlich gegenüber dem Euro eingegangen.

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

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

acht Jahren abgesichert. Ähnliche Geschäfte wurden zur Ergänzung und Optimierung der Zuteilungen von CO₂-Emissionszertifikaten abgeschlossen. Im Jahr 2009 kamen Absicherungen für das Kohleinkaufsvolumen neu hinzu.

Die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Unternehmens stellen wir durch ausreichende Vorhalteliquidität, Verfügbarkeit von beständigen Kreditlinien sowie durch unsere bewährten Geld- und Kapitalmarktprogramme sicher. Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft decken wir überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten. Die mit Ausbruch der Finanzkrise deutlich erhöhten Refinanzierungskosten blieben auch im ersten Halbjahr 2009 hoch, haben sich in der zweiten Jahreshälfte aber wieder in Richtung des Niveaus vor Ausbruch der Finanzkrise normalisiert. Aufgrund der breiten Diversifizierung der Refinanzierungsstruktur waren wir über das ganze Jahr 2009 fortlaufend in der Lage, uns in den verschiedenen Märkten ausreichend Liquidität zu beschaffen.

Mit der Diversifizierung bei der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss sichernder Finanzinstrumente gewährleisten wir, dass der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig ist, selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen.

Kreditlinien von Banken werden im Konzern grundsätzlich nur für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital in Anspruch genommen. Für Projektfinanzierungen nutzen wir unter anderem zinsgünstige Darlehen, die uns von Förderbanken wie der Europäischen Investitionsbank oder der European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) beziehungsweise nationalen Entwicklungsbanken wie der KfW oder dem Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund dieser umfangreichen Maßnahmen ist das Liquiditätsrisiko für den Volkswagen Konzern äußerst gering.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Anhang auf den Seiten 272 bis 281. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 dar.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität entstehen Kontrahentenrisiken. Ein teilweiser oder sogar vollständiger Ausfall eines Kontrahenten bei seiner Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital hätte einen negativen Einfluss auf die Ergebnisrechnung und auf die Liquidität. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, das im Abschnitt „Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements“ ab Seite 272 näher erläutert wird.

Bei den zu Sicherungszwecken eingegangenen Finanzinstrumenten kommen zu den Kontrahentenrisiken noch bilanzielle Risiken hinzu. Diese bilanziellen Risiken begrenzen wir durch die Anwendung von Hedge Accounting.

Die Risiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie aus Finanzdienstleistungen werden im Anhang auf Seite 274 erläutert.

Liquiditätsrisiken

Die Konditionen der Außenfinanzierung für den Volkswagen Konzern könnten durch eine Herabstufung des Ratings beeinträchtigt werden. Ein wesentlicher Umstand hierbei ist die Beteiligung der Volkswagen AG an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, aus der ein hoher Abfluss von Liquidität resultierte. Zur Erhaltung der bestehenden Ratings hat die Volkswagen AG für das erste Halbjahr 2010 eine Kapitalerhöhung durch die Ausgabe neuer Vorzugsaktien angekündigt. Durch die zufließenden Mittel und wegen der darüber hinaus aktuell vorhandenen Liquidität sind Liquiditätsrisiken nicht absehbar.

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

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

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Die Art der Prozessgestaltung gewährleistet neben einem professionellen Restwertrisikomanagement auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Im Rahmen der Risikosteuerung überprüfen wir mit Hilfe von Restwertprognosen regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial. Dabei werden den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten generiert werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt.

Weitere Informationen zu Restwertrisiken und anderen Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft wie zum Beispiel Adressenausfall-, Marktpreis- oder Liquiditätsrisiko finden Sie im Geschäftsbericht 2009 der Volkswagen Financial Services AG.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichtetem Unternehmen kommt der konzernweit in

allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnik (IT) eine wachsende Bedeutung zu. Risiken können in der IT durch unbefugten Zugriff auf sensible elektronische Unternehmensdaten und -informationen, durch mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und durch Katastrophen entstehen. Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs auf Unternehmensdaten begegnen wir durch den Einsatz von Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen sowie durch Virens Scanner. Die restriktive Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände erhöhen die Sicherheit zusätzlich. Die ständige Verfügbarkeit und die Sicherheit unserer Systeme werden durch den professionellen Betrieb der IT-Anlagen gewährleistet. Dazu setzen wir – im Rahmen der unternehmensweit gültigen Standards – die am Markt bewährten technischen Mittel ein. Durch die redundante Auslegung von IT-Infrastrukturen sichern wir Risiken ab, die sich im Katastrophenfall ergeben können.

Die Intensität und die Qualität von Angriffen auf unsere IT-Systeme und Datenbestände nehmen mit der steigenden Bedeutung von Volkswagen als global agierendem Unternehmen stetig zu. Daher werden schon während der Softwareentwicklung, bei der Absicherung der IT-Infrastruktur und auch bei der Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Datenbestände fortlaufend Maßnahmen gegen identifizierte und antizipierte Risiken ergriffen.

Aufgrund der rasant fortschreitenden technischen Entwicklung ist ein Restrisiko vor allem in Bezug auf die Gefährdung der IT-Sicherheit vorhanden und nicht vollständig zu beherrschen.

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

Sonstige Einflüsse

Über die zuvor beschriebenen Risiken hinaus bestehen Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer beherrschbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir Naturkatastrophen, Epidemien und Terroranschläge.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION DES KONZERNS

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken. Unser umfangreiches Risikomanagement-System gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. Darüber hinaus bestehen nach den uns heute bekannten Informationen keine Risiken, die den Fortbestand des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

NACHTRAGSBERICHT

Der Volkswagen Konzern ist über seinen 50 % Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, mittelbar zu 50 % an dem Gemeinschaftsunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, beteiligt. Die Co-Investoren haben am 22. Dezember 2008 ihre gegenüber der Volkswagen AG bestehende Verkaufsoption ausgeübt. Volkswagen hat sich zwischenzeitlich mit der Fleet Investments B.V.,

Amsterdam, Niederlande, einer Beteiligungsgesellschaft der Familie von Metzler, auf den Einstieg als neuer Co-Investor für zunächst zwei Jahre verständigt. Basierend auf einer im September 2009 getroffenen Vereinbarung haben die bisherigen Co-Investoren ihre Anteile am 1. Februar 2010 auf Geheiß der Volkswagen AG auf die Fleet Investments B.V. zum gleichen Kaufpreis von 1,4 Mrd. € zu übertragen. Die Volkswagen AG gewährt dem neuen Co-Investor ein Andienungsrecht über seine Anteile, bei dessen Ausübung Volkswagen den ursprünglichen Kaufpreis zuzüglich anteiliger thesaurierter Vorzugsdividenden oder gegebenenfalls höherem Zeitwert zu leisten hat. Das Andienungsrecht wird mit seinem beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Daneben verpfändet Volkswagen Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,4 Mrd. € für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit. Durch diese Verpfändung wird das Risiko des Volkswagen Konzerns aus der vorgenannten Stillhalterposition nicht erhöht.

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation, Tokio, haben am 9. Dezember 2009 eine Rahmenvereinbarung zur Aufnahme einer langfristigen strategischen Partnerschaft unterzeichnet. Mit Wirkung zum 15. Januar 2010 hat Volkswagen 19,89 % der Aktien an Suzuki zu einem Kaufpreis von 1,7 Mrd. € erworben. Die zuständigen Behörden haben der Transaktion zugestimmt.

Prognosebericht

Leichte Erholung auf den Automobilmärkten

Die Weltwirtschaft wird sich im Jahr 2010 langsam von der globalen Rezession erholen. Das größte Potenzial sieht der Volkswagen Konzern in den Schwellenländern. Neue Modelle und Technologien sollen helfen, die Chancen des Konzerns zu nutzen.

Nachdem wir im vorangegangenen Kapitel die wesentlichen Risiken der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns dargestellt haben, skizzieren wir im Folgenden die voraussichtliche künftige Entwicklung. Die daraus resultierenden Chancen und Potenziale werden in den Planungen des Konzerns fortlaufend berücksichtigt, um sie zeitnah nutzen zu können. Chancen ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus der Erschließung neuer Märkte, aus neuen und zusätzlichen Produkten sowie aus technischen Innovationen.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Wir gehen in unseren Planungen davon aus, dass sich die Erholung der Weltwirtschaft, die Mitte des Jahres 2009 begonnen hat, im Verlauf des Jahres 2010 fortsetzen wird. Das stärkste Wachstum erwarten wir in den asiatischen Schwellenländern, während es in den Industrieländern nur leicht aufwärts gehen wird.

Unsere Prognosen erstellen wir unter Berücksichtigung der aktuellen Einschätzung externer Institutionen. Dazu gehören vor allem Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

Nordamerika

In den USA und in Kanada rechnen wir für das Jahr 2010 mit einem moderaten Wachstum. Die mexikanische Wirtschaft wird sich dagegen nach der tiefen Rezession im Berichtsjahr voraussichtlich deutlich positiver entwickeln.

Südamerika

Für Brasilien erwarten wir im Jahr 2010 ein kräftiges Wachstum, während die Erholung der argentinischen Wirtschaft weniger stark ausfallen wird.

Asien-Pazifik

Das Wachstum Chinas wird 2010 voraussichtlich im hohen einstelligen Bereich liegen. Für Japan rechnen wir mit einem leicht positiven Wachstum bei weiterhin deflationärer Entwicklung; das kräftige Wachstum Indiens wird sich noch etwas verstärken.

Europa/Übrige Märkte

Für die westeuropäischen Länder gehen wir von einem moderaten Wachstum aus. Etwas dynamischer wird sich dagegen die Erholung in Zentral- und Osteuropa gestalten.

Die südafrikanische Wirtschaft wird ein deutlich positives Wirtschaftswachstum erreichen.

Deutschland

Obwohl sich der Erholungsprozess in Deutschland im Verlauf des Jahres 2010 fortsetzen wird, steigen die Arbeitslosenzahlen voraussichtlich weiter an.

ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

Vor allem in unseren europäischen Kernmärkten erwarten wir für 2010 trotz der generellen Erholung der Wirtschaft eine schwierige Entwicklung. Viele Fahrzeugkäufe wurden aufgrund staatlicher Anreizprogramme in das Jahr 2009 vorgezogen. Die negativen Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf den Automobilmarkt werden damit teilweise in das Jahr 2010 verlagert. Darüber hinaus werden steigende Rohstoffpreise und verschärfte Emissionsstandards die Automobilmachfrage beeinträchtigen.

Da in Westeuropa viele Konjunktur- und Arbeitsmarktprogramme auslaufen, rechnen wir im Jahr 2010 mit einer rückläufigen Entwicklung des Pkw-Marktes. Vor allem in

Deutschland gehen wir von einer deutlich schwächeren Nachfrage aus. In den strategisch wichtigen Märkten China und Indien erwarten wir hingegen eine weiterhin positive Entwicklung. In Nordamerika rechnen wir mit einer leichten Erholung des Marktes. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird im Jahr 2010 voraussichtlich etwas über dem Niveau des Vorjahres liegen.

Der Volkswagen Konzern ist für die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gut gerüstet. Unsere breite Produktpalette mit verbrauchsoptimierten Motoren der neuesten Generation verschafft uns einen weltweiten Wettbewerbsvorteil. Unser Ziel, Mobilität und Innovationen für alle anbieten zu können, trägt ebenfalls dazu bei, unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Nordamerika

Wir rechnen damit, dass das Konjunkturklima in den USA, bedingt durch die Finanz- und Wirtschaftskrise, weiterhin geschwächt bleibt. Die Marktentwicklung wird zusätzlich von höheren Kraftstoffpreisen und der zurückhaltenden Kreditvergabe beeinträchtigt. Aufgrund von verbesserten volkswirtschaftlichen Aussichten erwarten wir für das Jahr 2010 dennoch eine leicht positive Tendenz auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt. Auch auf dem kanadischen und dem mexikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird es voraussichtlich erste Signale für eine Erholung der Nachfrage geben.

Südamerika

Die südamerikanischen Märkte werden ebenfalls von der weltweiten wirtschaftlichen Stabilisierung profitieren. Trotz der stufenweise auslaufenden Förderprogramme erwarten wir im Jahr 2010 vor allem in Brasilien eine moderat steigende Nachfrage.

Asien-Pazifik

Auf den Märkten im Raum Asien-Pazifik sehen wir für 2010 insgesamt weiterhin Wachstumspotenzial. Vor allem die Märkte in China und Indien werden vom steigenden Bedarf nach individueller Mobilität profitieren. In Japan erwarten wir im Jahr 2010, trotz der Förderung von verbrauchsarmen Fahrzeugen, eine anhaltend negative Marktentwicklung.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa (ohne Deutschland) gehen wir davon aus, dass die Pkw-Nachfrage aufgrund auslaufender Förderprogramme deutlich rückläufig sein wird. Die Märkte Zentral- und Osteuropas werden im Jahr 2010 weiterhin unter den Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise leiden. Obwohl in einigen Ländern Tendenzen zur Stabilisierung erkennbar sind, erwarten wir insgesamt einen Rückgang der Nachfrage in dieser Region.

Der südafrikanische Automobilmarkt wird sich nach einem schwachen Jahr 2009 voraussichtlich auf niedrigem Niveau stabilisieren.

Deutschland

Für den deutschen Markt rechnen wir mit einem schwierigen Jahr 2010. Trotz der leicht verbesserten Wirtschaftslage wird die Nachfrage nach Neufahrzeugen deutlich zurückgehen. Die staatliche Umweltprämie hat im Berichtsjahr für eine starke Nachfrage im Privatsektor gesorgt. In vielen Fällen wurde aber die Kaufentscheidung lediglich vorgezogen, um von den günstigeren Kaufbedingungen zu profitieren. Wir gehen davon aus, dass der deutsche Pkw-Markt im Jahr 2010 seinen Tiefpunkt erreicht, die weitere Entwicklung wird aber auch in den kommenden Jahren von den Auswirkungen der Krise beeinträchtigt werden.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Das Geschäftsjahr 2009 war von der Unsicherheit über die wirtschaftliche Entwicklung in Europa und den USA geprägt. Der Euro konnte gegenüber dem US-Dollar im Jahresverlauf deutlich an Wert gewinnen. Auch gegenüber anderen für Volkswagen wichtigen Währungen verbuchte der Euro Kursgewinne. Für das Jahr 2010 muss mit einer anhaltenden Volatilität der Wechselkursverhältnisse gerechnet werden.

ZINSENTWICKLUNG

Für das Jahr 2010 rechnen wir in den USA und Europa mit weiterhin niedrigen Zinsen im kurzfristigen Bereich. Im Jahresverlauf gehen wir in diesen Regionen von einem Anstieg der langfristigen Zinsen und einer deutlich steileren Zinskurve aus.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Der im vorigen Geschäftsbericht prognostizierte Preisanstieg für börsennotierte Rohstoffe ist in der zweiten Jahreshälfte 2009 eingetreten. Aufgrund erheblicher Unsicherheiten über die weitere Entwicklung des Zinsszenarios muss bei den Preisen gehandelter Rohstoffe mit einer unverändert hohen Preisvolatilität gerechnet werden.

MOBILITÄTSFORSCHUNG

Ein leistungsfähiges Mobilitätssystem ist für das Funktionieren und die Entwicklung von Volkswirtschaften unverzichtbar. Der Straßenverkehr als bedeutendster Verkehrsträger macht Menschen und Güter gleichermaßen mobil. Er bietet Flexibilität, Individualität und Qualität der Transportleistung sowie eine nahezu uneingeschränkte Zugänglichkeit. Er verursacht jedoch auch eine zunehmende Belastung beziehungsweise Überlastung unserer Straßen. Der weltweite Trend zur Urbanisierung verschärft vielerorts die Verkehrs- und Umweltprobleme.

Volkswagen befasst sich mit grundlegenden und übergreifenden Fragestellungen zu Mobilität und Verkehr. Wir verfolgen das Ziel, neue Wege im Straßenverkehr zu gehen und dadurch aktiv an der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität mitzuwirken. Gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik entwickelt Volkswagen immer wieder Innovationen, die den Verkehrsfluss verbessern. Ein aktuelles Beispiel ist der sogenannte „Baustellenlotse“. Hier generieren Fahrzeuge, die sich virtuell zu einer Gruppe zusammenschließen, Informationen zur Baustellen- und Verkehrssituation. Spezielle Fahrerassistenzsysteme, zum Beispiel Abstands- und Geschwindigkeitsregler, optimieren daraufhin die Fahrt im Engpassbereich, sodass Staus reduziert oder sogar ganz vermieden werden können.

Eine wichtige Erkenntnis unserer Arbeit ist, dass Einzellösungen nicht ausreichen, um den Verkehr der Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Vielmehr bedarf es einer Vielzahl ineinandergreifender Lösungsbausteine aus Fahrzeug- und Verkehrstechnik. Volkswagen wird auch in Zukunft nach Lösungen suchen, die den Verkehr umweltschonender und effizienter machen.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2010

Der Volkswagen Konzern wird seine Modelloffensive auch im Jahr 2010 fortsetzen und das Angebot mit attraktiven neuen Modellen sinnvoll erweitern und modernisieren. Dabei stehen stets die Kundenwünsche im Vordergrund.

Die Marke Volkswagen Pkw wird die Polo-Baureihe um die neue Version des Polo BlueMotion¹, des Cross Polo sowie des Polo GTI erweitern. Die Nachfolger von Touareg, Touran und Sharan werden in ihren Segmenten innovative Funktionalität mit attraktivem Design und wegweisender Qualität verbinden. Die Nachfolgemodelle von Passat Limousine und Passat Variant kombinieren Eleganz und Komfort mit dynamischen und verbrauchsarmen Motoren. Der Nachfolger des Jetta wird zum Jahresende 2010 erhältlich sein. Mit dem New Compact Sedan wird Volkswagen im Herbst 2010 erstmals eine eigens für den US-Markt entwickelte Limousine vorstellen.

Audi wird den Auto-Frühling 2010 gleich mit vier Modellneueheiten bereichern: Neben dem neuen Audi R8 Spyder, dem Audi S5 Sportback und dem Audi RS5 Coupé wird auch der Audi A8-Nachfolger in den Markt eingeführt. Im Verlauf des Jahres folgt mit dem Audi A7 ein Sportback der Superlative. Ein weiterer Höhepunkt des Audi Modellfeuerwerks wird die Markteinführung des Audi A1 sein, mit dem die Marke ihre innovative Kraft auch in der Welt der Kleinwagen beweisen wird.

Škoda hat zu Beginn des Jahres 2010 den Superb Combi in den Markt eingeführt, der mit seinem Konzept hohen Komfort und Nutzen verspricht. Die Modellfamilie des Fabia wird erneuert und durch den Fabia Combi RS ergänzt. Ebenfalls erneuert wird die Roomster-Baureihe.

Die Marke SEAT erweitert mit dem Ibiza ST die Erfolgsbaureihe um ein drittes Modell. Der kompakte Kombi vereint Funktionalität mit stilvollem Design und ist das perfekte Fahrzeug für einen jugendlichen und sportlichen Lebensstil. Der Nachfolger des Alhambra wird darüber hinaus dem MPV-Segment hinsichtlich Spitzentechnologie und Familienfreundlichkeit neue Impulse geben.

Bentley wird mit dem Mulsanne² das neue Flaggschiff der Marke präsentieren: eine Limousine mit großzügigem,

1 Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 304 dieses Berichts.

2 Für diese Modelle sind zurzeit noch keine verbindlichen Verbrauchs- und Emissionsangaben verfügbar.

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

edlem Innenraum und handgefertigtem Luxus, gepaart mit dem für Bentley typischen Leistungsvermögen. Ein weiteres Highlight sind die neuen Modelle der Continental-Serie Supersports¹, Speed¹ und Series 51.

Noch dynamischer, noch leichter, noch stärker und noch faszinierender wird der Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera², das neue Topmodell der Gallardo-Baureihe.

Volkswagen Nutzfahrzeuge wird im Jahr 2010 sein Angebotsspektrum um den Pick-up Amarok erweitern und damit in einem weiteren Segment Maßstäbe setzen. Darüber hinaus werden die Modelle Caddy und Caddy Maxi überarbeitet.

GEPLANTE PRODUKTPOLITISCHE MASSNAHMEN

Vor dem Hintergrund weiter verstärkter Abgas- und Emissionsvorschriften sowie einer CO₂-abhängigen Kfz-Besteuerung wird der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs ein immer wichtigeres Kaufkriterium. Volkswagen wird die Offensive bei effizienten Antriebstechnologien konsequent fortführen und so seinen Status als Innovationsführer in Sachen umweltgerechter Mobilität weiter ausbauen. Aktuell hat der Volkswagen Konzern 176 Modelle im Fahrzeugportfolio, die den Grenzwert von 140 g/km CO₂ unterschreiten. 60 Modelle davon unterbieten die Grenze von 120 g/km CO₂, sechs Modelle liegen sogar unterhalb von 100 g/km.

Unter der Dachmarke „BlueMotionTechnologies“ sind bei der Marke Volkswagen Pkw sämtliche Aktivitäten zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung gebündelt. Dieser Technologiebaukasten setzt mit BlueMotion, BlueMotion Technology, BlueTDI sowie TSI EcoFuel Maßstäbe in puncto Verbrauch und CO₂-Emission. Dabei werden Innovationen wie Hybrid-/Elektroantrieb, Start-Stopp-System und Bremsenergieerückgewinnung genutzt. Auch andere Marken des Konzerns, wie Audi mit den „e“-Modellen, Škoda mit der „GreenLine“ und SEAT (ECOMOTIVE), bedienen sich dieser Technologien.

Ein perspektivischer Meilenstein ist die auf der IAA 2009 in Frankfurt am Main vorgestellte Studie L1 – das 1-Liter-Auto von Volkswagen. Angetrieben von einem neu

entwickelten Common-Rail-Turbodiesel, verbraucht der L1 nur 1,38 l Diesel auf 100 km und emittiert lediglich 36 g/km CO₂ (kombiniert). Dank seiner mit Karbonfasern verstärkten Kunststoffkarosserie wiegt das Fahrzeug nur 380 kg. Auf der IAA 2009 haben sowohl Audi mit dem e-tron als auch Volkswagen mit dem E-UP! Studien von „Zero Emission“-Fahrzeugen präsentiert.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG IM VERTRIEB

Der Volkswagen Konzern zeichnet sich durch seine Mehrmarkenstruktur mit weitgehend eigenständigen Marken unter Nutzung größtmöglicher Synergien aus. Im Jahr 2009 haben wir trotz schwieriger Rahmenbedingungen unseren Weltmarktanteil ausgebaut und damit gute Voraussetzungen geschaffen, um unser Ziel zu erreichen, im Jahr 2018 Weltmarktführer zu sein. Mit Hilfe eines strikten Kostenmanagements werden wir die Renditeorientierung des Vertriebs weiter forcieren; der Abbau und die damit verbundene Optimierung von Lagerbeständen stärken den Cash-flow des Konzerns. Die geschaffenen Strukturen unterstützen die erfolgreiche Integration weiterer Marken in die Organisation.

In den Jahren 2010 bis 2013 können sich aus der EU-Gruppenfreistellungsverordnung Änderungen für unser Vertriebsnetz ergeben. Aus diesem Grund reduzieren wir sukzessive nicht wertschöpfende Tätigkeiten in der Vertriebsstruktur, um damit Kosten zu senken, die Attraktivität des Groß- und Einzelhandelssystems zu erhöhen und letztlich die Gesamtrentabilität zu steigern. Wir bereiten uns mit unseren Marken darauf vor, Chancen, die sich aus der weiteren Liberalisierung im europäischen Binnenmarkt ergeben werden, zu nutzen sowie mögliche Risiken rechtzeitig zu erkennen und abzuwenden. Nicht nur im reinen Fahrzeuggeschäft, sondern beispielsweise auch im Kundendienst sowie bei Finanz- und Versicherungsdienstleistungen werden die Geschäftsfelder ihre Aktivitäten ausweiten.

MARKTCHANCEN

Neben den etablierten Märkten in Brasilien und China zeigen sich für den Volkswagen Konzern die größten Wachstumspotenziale vor allem in Indien, Russland, USA und in der ASEAN-Region. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat die Entwicklung der genannten Märkte im abgelaufenen Geschäftsjahr unterschiedlich stark beeinträchtigt und zu teilweise hohen Absatzeinbrüchen geführt. Die Region Asien-Pazifik ist bereits heute der größte Automobilmarkt der Welt.

Der chinesische Automobilmarkt ist von den Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise weitgehend verschont geblieben und im Jahr 2009 erneut stark gewachsen. Damit hat China erstmals die USA als größten Automobilmarkt der Welt abgelöst. Die Zahl der Fahrzeugverkäufe stieg im Jahr 2009 auf 8,5 Mio. Einheiten. Auch in den kommenden Jahren rechnen wir mit einem weiteren massiven Wachstum. Der Automobilmarkt in China ist für Volkswagen der weltweit größte Absatzmarkt und bietet zukünftig weiteres Wachstumspotenzial. Durch die Ausweitung unserer Produktpalette, eine leichte Erhöhung der Investitionen und den weiteren Ausbau der Produktionskapazitäten schaffen wir beste Voraussetzungen, um an den großen Wachstumschancen dieses Marktes zu partizipieren und die Marktführerschaft zu verteidigen.

Auch Brasilien gehört zu den wenigen Automobilmärkten, die im Jahr 2009 gewachsen sind. Die Maßnahmen, die die Regierung zur Stützung der Automobilnachfrage ergriffen hat, zeigten deutliche Wirkung und trugen dazu bei, dass die Auslieferungen das Rekordniveau von mehr als 2,5 Mio. Einheiten erreichten. Für den Volkswagen Konzern bleibt Brasilien ein strategisch wichtiger Markt, der trotz einer verlangsamten Entwicklung im Jahr 2010 viel Wachstumspotenzial bietet. Mit lokal produzierten und speziell für den Markt entwickelten Modellen werden wir an diesem Wachstum teilhaben und unsere Marktposition erfolgreich ausbauen.

Indien ist einer der bedeutendsten Potenzialmärkte weltweit. Die Nachfrage nach Neufahrzeugen stieg 2009 trotz der Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise gegenüber dem Vorjahr um 17,3 % auf 1,4 Mio. Einheiten und wird sich in den nächsten zehn Jahren voraussichtlich mehr als verdoppeln. Damit wird Indien zukünftig zu den wichtigsten Automobilmärkten der Welt gehören. Mit dem Aufbau neuer Fertigungskapazitäten und der Aufnahme der Produktion von Modellen der Marken Škoda und Volkswagen Pkw im indischen Pune ergeben sich für den Volkswagen Konzern besondere Wachstumschancen.

Der russische Automobilmarkt zählt zu den von der Finanz- und Wirtschaftskrise am stärksten betroffenen

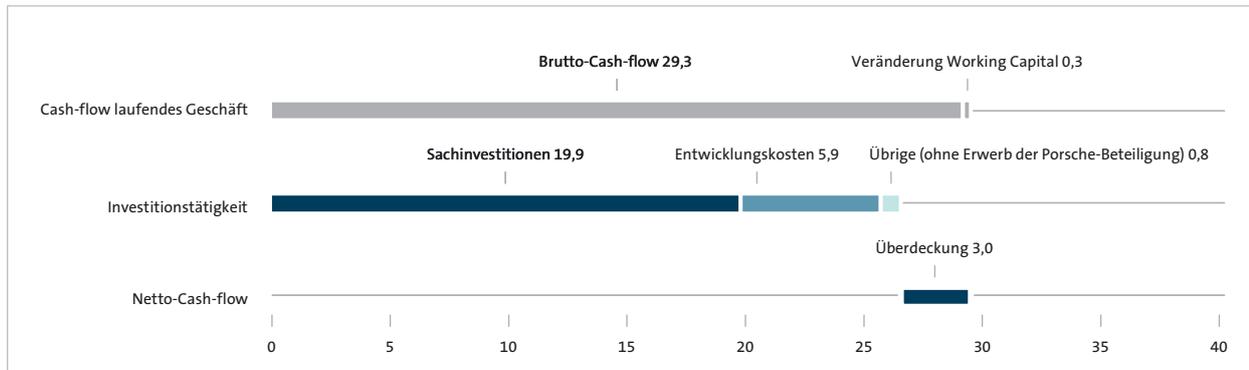
Märkten. Die Zahl der dort verkauften Fahrzeuge halbierte sich 2009 auf 1,3 Mio. Einheiten. Dem Volkswagen Konzern gelang es, in diesem schwierigen Umfeld seinen Marktanteil in Russland deutlich auf 6,5 % zu steigern. Zukünftig erwarten wir jedoch eine merkliche Erholung und ein stetiges Wachstum, sodass sich Russland zu einem der größten Automobilmärkte der Welt entwickeln wird. Um die sich bietenden Wachstumchancen dieses Marktes zu nutzen, hat der Konzern in Kaluga, 160 km südwestlich von Moskau, ein Werk errichtet und im Oktober 2009 nach der zuvor erfolgten SKD-Montage mit der Vollproduktion von Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw und Škoda begonnen. Die Jahreskapazität des Werkes liegt bei 150.000 Fahrzeugen.

Die nachhaltige Erschließung des Wirtschaftsraums ASEAN ist ein wesentliches Ziel des Volkswagen Konzerns. Die Automobilmärkte dieser Region verfügen insgesamt über ein sehr hohes Wachstumspotenzial. Die einzelnen Märkte der ASEAN-Region sind sehr heterogen: Während der thailändische Automobilmarkt von Pick-up-Modellen dominiert wird, sind in den Märkten Indonesien und Malaysia die Segmente der MPV- beziehungsweise der Kurz- und Stufenheck-Fahrzeuge besonders stark ausgeprägt. Zusätzlich zu den bereits vorhandenen Vertriebsgesellschaften in Malaysia und Singapur werden wir in Zukunft weitere Vertriebsgesellschaften aufbauen. Aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der hohen Preissensitivität der Region können wir diese Märkte derzeit nur über eine lokale Montage beziehungsweise Produktion erschließen. Daher prüfen wir verschiedene Optionen mit potenziellen Partnern, um unsere Ziele in dieser Region zu erreichen. In Indonesien haben wir bereits im Mai 2009 mit der lokalen Montage des Touran begonnen.

Die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise haben zu einem dramatischen Rückgang der Fahrzeugverkäufe in den USA geführt. Die Nachfrage lag 2009 bei 10,4 Mio. Einheiten (-21,3 %). Der Volkswagen Konzern konnte seinen Marktanteil 2009 dennoch auf 2,9 % erhöhen. Wir verfolgen das Ziel, uns auf diesem Markt vom Nischen- zum Volumenanbieter mit lokaler Produktion marktspezifischer Produkte sowie effizienten Vertriebsstrukturen zu entwickeln. Durch den Aufbau einer Produktion in Chattanooga im US-Bundesstaat Tennessee wollen wir den US-Dollar-Raum nachhaltig erschließen und unter anderem Vertriebsrisiken aus Währungskursschwankungen minimieren. Ab dem Jahr 2011 werden in der Fabrik speziell für den US-Markt entwickelte Fahrzeuge gefertigt; die jährliche Kapazität ist wie im russischen Kaluga auf 150.000 Einheiten ausgelegt.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2010 BIS 2012 IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

in Mrd. €



INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2010 BIS 2012

Im Konzernbereich Automobile werden sich die Investitionen in den Jahren 2010 bis 2012 auf 26,6 Mrd. € belaufen. Neben den Sachinvestitionen umfasst diese Summe mit 5,9 Mrd. € auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie die Investitionen in Finanzanlagen, die Veränderung des Vermietvermögens und die Erlöse aus Sachanlagenabgängen in Höhe von insgesamt 0,8 Mrd. €. Auf Sachinvestitionen entfallen 19,9 Mrd. €. Etwa die Hälfte davon wird allein in Deutschland investiert. Damit wird sich die Investitionsquote in den Jahren 2010 bis 2012 infolge der Vorleistungen für neue Produkte, Aggregate und Standorte auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von durchschnittlich rund 6 % bewegen.

Mit 13,3 Mrd. € wendet der Konzern den wesentlichen Teil der Sachinvestitionen des Automobilbereichs für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette auf. Schwerpunkte sind neue Fahrzeuge, Nachfolgemodelle und Modellvarianten in nahezu allen Fahrzeugklassen auf Basis der markenübergreifenden modularen Baukastentechnologie. Damit setzt der Volkswagen Konzern seine Modelloffensive konsequent fort, um neue Märkte und Segmente zu erschließen. Im Bereich Aggregate werden neue Motorengenerationen mit weiteren Verbesserungen bei Leistung, Verbrauch und Emissionswerten eingeführt. Bei den Automatikgetrieben werden die Kapazitäten an die steigende Nachfrage angepasst.

Darüber hinaus investiert das Unternehmen in den kommenden drei Jahren produktübergreifend 6,6 Mrd. €. Die neuen Produkte erfordern auch aufgrund der Qualitäts- und Kostenziele Anpassungen in den Presswerken, Lackierereien und Montagen. Außerhalb der Fertigung sind im Wesentlichen Investitionen in den Bereichen

Entwicklung, Qualitätssicherung, Originalteilerversorgung und Informationstechnologie vorgesehen. Der Bau der neuen Fabrik in Nordamerika befindet sich in der Umsetzung; die Produktion wird im Jahr 2011 anlaufen. Die neuen Fertigungsstätten in Russland und Indien sind bereits in der Anlaufphase. Dadurch werden diese Wachstumsmärkte mit Fahrzeugen aus lokaler Produktion versorgt.

Wir verfolgen das Ziel, die Investitionen im Automobilbereich aus den selbst erwirtschafteten Mitteln zu finanzieren. Für den Prognosezeitraum erwarten wir einen Cash-flow aus dem laufenden Geschäft in Höhe von 29,6 Mrd. €. Damit werden die erwirtschafteten Mittel den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile um 3,0 Mrd. € übertreffen und so die Liquiditätssituation kontinuierlich verbessern.

Porsche ist mit einer 49,9-prozentigen Beteiligung als at-Equity-bewertetes Unternehmen in die Planung eingegangen. Suzuki ist in der Planung noch nicht berücksichtigt.

Nicht im Konsolidierungskreis und damit ebenso nicht in den oben genannten Zahlen enthalten sind die Gemeinschaftsunternehmen in China. Diese Gesellschaften werden in den Jahren 2010 bis 2012 insgesamt 4,4 Mrd. € investieren. Diese Investitionen werden aus eigenen Mitteln der Joint-Venture-Gesellschaften finanziert.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind für den Zeitraum 2010 bis 2012 Investitionen in Höhe von insgesamt 17,1 Mrd. € geplant. Davon entfallen auf das Vermietvermögen (saldiert mit Abgängen) 8,1 Mrd. € und auf den Anstieg der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierung 8,6 Mrd. €*. Die Investitionen können – wie in der Branche üblich – nicht vollständig aus dem geplanten Cash-flow der laufenden Geschäftstätigkeit von 8,9 Mrd. € gedeckt werden. Den zusätzlichen Mittelbedarf

* Abweichend hiervon werden erstmals mit dem Jahresabschluss 2009 die Veränderungen des Vermietvermögens und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen gemäß den überarbeiteten IAS 7.14 und IAS 7.15 im Cash-flow der laufenden Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

in Höhe von 8,2 Mrd. € finanzieren wir vor allem durch im Geld- und Kapitalmarkt etablierte Daueremissionsprogramme und durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft.

ZIELGRÖSSEN DER WERTORIENTIERTEN STEUERUNG

Basierend auf den vom Kapitalmarkt abgeleiteten langfristigen Zinssätzen und der Zielkapitalstruktur (Marktwert des Eigenkapitals zu Fremdkapital = 2:1) liegt der für den Konzernbereich Automobile definierte Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen unverändert bei 9 %. Mittelfristig streben wir im Rahmen unserer Strategie 2018 mit dem Programm „18 plus“ im Konzernbereich Automobile eine deutlich über dem Mindestverzinsungsanspruch liegende Kapitalrendite an. Infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise werden wir allerdings, wie im Berichtsjahr, auch 2010 einen temporären Rückgang der Kapitalrendite verkraften müssen und den Mindestverzinsungsanspruch von 9 % nicht erreichen.

ZUKÜNFTIGE RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat im Jahr 2009 die Pläne des Vorstands gebilligt, einen integrierten Automobilkonzern mit Porsche unter der Führung von Volkswagen zu schaffen. In einer mehrstufigen Transaktionsstruktur beteiligt sich Volkswagen an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Im ersten Schritt hat Volkswagen dazu im Dezember 2009 über die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, 49,9 % der Anteile an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erworben. Als weiteres Element der Transaktionsstruktur ist vorgesehen, das operative Vertriebsgeschäft der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, einschließlich damit zusammenhängender Dienstleistungen der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, in die Porsche Automotive Gesellschaft m.b.H. auszugliedern und die Anteile an dieser Gesellschaft anschließend im Rahmen einer Put Option auf eine österreichische Tochter der Volkswagen AG zu übertragen. Im Laufe des Jahres 2011 sollen anschließend die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE verschmolzen werden. Dies würde die vorherige Zustimmung der Hauptversammlungen beider Unternehmen erfordern. Die Bildung eines integrierten Konzerns mit zehn starken Marken, der hohes Wachstums-, Ertrags- und Synergiepotenzial besitzt und gleichzeitig Beschäftigungssicherung bietet, folgt einer überzeugenden industriellen Logik.

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation haben am 9. Dezember 2009 eine langfristige strategische

Partnerschaft vereinbart. Synergien sollen dabei unter anderem beim Ausbau der Präsenz auf den dynamischen automobilen Wachstumsmärkten sowie bei der Entwicklung und Produktion von innovativen und umweltfreundlichen Kleinwagen entstehen. Am 15. Januar hat Volkswagen als Basis für die Zusammenarbeit 19,9 % der Suzuki Aktien erworben. Suzuki beabsichtigt, im Gegenzug die Hälfte des erhaltenen Kaufpreises in Volkswagen Aktien zu investieren.

Die neu gegründete Volkswagen Osnabrück GmbH, eine unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, wird von der Wilhelm Karmann GmbH & Co KG Maschinen und Anlagen erwerben und ab 2011 ein neues Fahrzeugprojekt starten.

STRATEGIE 2018

Die Ausrichtung des Volkswagen Konzerns als ökonomisch und ökologisch weltweit führendes Automobilunternehmen ist das zentrale Element unserer Strategie 2018. Der Volkswagen Konzern soll im Jahr 2018 das erfolgreichste und faszinierendste Automobilunternehmen der Welt sein. Um das zu erreichen, haben wir uns vier Ziele gesetzt:

- Volkswagen will durch den Einsatz von intelligenten Innovationen und Technologien bei Kundenzufriedenheit und Qualität weltweit führend sein.
- Der Absatz soll langfristig auf mehr als 10 Mio. Fahrzeuge pro Jahr anwachsen; an der Entwicklung der großen Wachstumsmärkte will Volkswagen überproportional partizipieren.
- Mit einer Umsatzrendite vor Steuern von mehr als 8,0 % stellt Volkswagen auch in schwierigen Marktphasen finanzielle Solidität und Handlungsfähigkeit sicher.
- Volkswagen entwickelt sich zum Top-Arbeitgeber in allen Marken, Gesellschaften und Regionen; das ist die Voraussetzung für den Aufbau einer Spitzenmannschaft.

Um den eingeschlagenen Kurs auch in Zeiten der wirtschaftlichen Krise erfolgreich fortzusetzen, hat der Vorstand seine Anstrengungen mit dem Programm „18 plus“ verstärkt. Der ökologischen Relevanz und der Rendite der Fahrzeugprojekte haben wir dabei die höchste Priorität eingeräumt. Auf diese Weise kann das Unternehmen auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten mit den richtigen Produkten wachsen und gleichzeitig das Investitionsvolumen kontrollieren. Dank unserer ökologisch ausgerichteten und stetig wachsenden Fahrzeugpalette sowie der hervorragenden Position der einzelnen Marken auf den Weltmärkten

können wir die Stärken des Konzerns nutzen und unsere Wettbewerbsvorteile konsequent ausbauen. Auf den Gebieten Fahrzeuge, Aggregate und Leichtbau wollen wir neue ökologische Maßstäbe setzen. Der verstärkte Einsatz unseres modularen Baukastensystems und dessen Erweiterung werden die Effizienz und die Flexibilität der Produktion stetig verbessern und so die Profitabilität des Konzerns erhöhen. Darüber hinaus haben wir im Bereich Marketing und Management von Kundenbeziehungen umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um weltweit neue Kunden hinzuzugewinnen und die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern. Auch unter den aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden wir die eingeleiteten Schritte zur Steigerung von Produktivität und Qualität unverändert fortsetzen. Die Standardisierung von Prozessen und die Reduzierung der Durchlaufzeiten sind dabei wesentliche Elemente. Damit und mit einer konsequenten Kosten- und Investitionsdisziplin schaffen wir die nötigen Voraussetzungen, um unsere langfristigen Renditeziele zu erreichen und dauerhaft eine hohe Liquidität zu sichern.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Der Vorstand der Volkswagen AG geht davon aus, dass das Klima in der Automobilbranche in den kommenden Jahren rau bleibt. Wir rechnen im Jahr 2010 mit einer leichten Erholung des Weltmarktes, das Volumen des Jahres 2007 wird aber voraussichtlich nicht vor 2012 wieder erreicht werden. Das größte Wachstum verzeichnen bis dahin die Märkte in Asien-Pazifik sowie in Nord- und Südamerika. Der Volkswagen Konzern ist auf vielen Märkten dieser Regionen bereits mit einem hohen Marktanteil vertreten und kann deshalb von dieser Entwicklung überproportional profitieren. Durch den Aufbau von neuen Produktionsstandorten in Ländern mit geringerem Marktanteil des Konzerns sowie der Produktion von eigens für diese Länder entwickelten Fahrzeugen nutzen wir zusätzlich die Chancen aus dem starken Wachstum dieser Märkte. Die neue Produktionsstätte im US-amerikanischen Chattanooga wird dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Für den westeuropäischen Markt erwarten wir eine ab 2011 einsetzende Erholung. Der Volkswagen Konzern wird die Marktführerschaft in dieser Region auch in den kommenden Jahren

behaupten und seinen Marktanteil ausweiten. Wir gehen deshalb davon aus, dass unsere weltweiten Auslieferungen an Kunden auch 2011 über dem Niveau der Vorjahre liegen werden. Mittelfristig sollen die Verkäufe von Neufahrzeugen auf 8,0 Mio. Einheiten pro Jahr ansteigen. Die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften werden zu diesem Volumenwachstum erheblich beitragen. Der weltweite Marktanteil des Konzerns wird kontinuierlich wachsen.

Die schwächere Entwicklung auf den Märkten in Westeuropa wird sich jedoch belastend auf das Ergebnis der kommenden Jahre auswirken. Außerdem werden die volatilen Zins- und Wechselkursverläufe das Ergebnis beeinträchtigen. Wir gehen deshalb davon aus, dass wir das hohe Profitabilitätsniveau des Jahres 2007 erst nach dem Jahr 2011 wieder erreichen können. Im Automobilbereich erwarten wir – ohne Berücksichtigung der für 2011 vorgesehenen Integration von Porsche – mittelfristig eine operative Umsatzrendite von mehr als 5 %. Die Investitionsquote wird sich auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von durchschnittlich rund 6 % bewegen. Wir streben außerdem an, das im Branchenvergleich gute Rating zu halten und die hohe Liquidität zu wahren.

Mit unserem einzigartigen Markenportfolio, der jungen und innovativen Modellpalette, der breiten internationalen Aufstellung mit lokaler Wertschöpfung in wichtigen Regionen, den Synergien bei der konzernweiten Entwicklung von Modellen und neuen Technologien sowie mit unserer finanziellen Stärke sehen wir uns auch für die Zukunft gut gerüstet. Die in der jüngeren Vergangenheit unternommenen Schritte wie der Aufbau neuer Produktionsstandorte, die Erweiterung des Markenportfolios und die Vereinbarung zur strategischen Partnerschaft mit Suzuki sind dabei entscheidende Wettbewerbsvorteile.

Den wachsenden Kundenanforderungen nach verbrauchs- und emissionsoptimierten Fahrzeugen bei gleichzeitig hohem Fahrspaß kommen wir mit den Entwicklungen im Rahmen unserer Antriebs- und Kraftstoffstrategie nach. Verbrennungsmotoren werden auch für die zukünftige Mobilität eine wichtige Rolle spielen. Dennoch wird Elektrotraktion mehr und mehr an Bedeutung gewinnen und in der Zukunft eine wichtige Antriebsform sein.

AUSSICHTEN FÜR DAS JAHR 2010

Nach dem starken Einbruch der Weltwirtschaft im Jahr 2009 erwarten wir für das laufende Jahr in den meisten Ländern positive Wachstumsraten. Das größte Potenzial sehen wir in den Schwellenländern, während es in den Industrieländern nur moderat aufwärts gehen wird. Das Auslaufen der Konjunkturprogramme in vielen Ländern und die anhaltend restriktive Kreditvergabe bergen jedoch Unsicherheiten, die diese Erholung belasten könnten.

Die weltweiten Automobilmärkte werden im Jahr 2010 – beeinträchtigt durch die weiterhin unsichere Konjunkturentwicklung – voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. Dabei entwickeln sich die großen Automobilmärkte sehr unterschiedlich. In Westeuropa, vor allem in Deutschland, rechnen wir mit einer deutlich schwächeren Nachfrage, während der chinesische Markt weiter stark wachsen wird. Wir gehen außerdem davon aus, dass sich die Märkte in Zentral- und Osteuropa auf niedrigem Niveau stabilisieren können und dass auf dem nordamerikanischen Markt eine leichte Erholung einsetzt. Der südamerikanische Markt wird das hohe Vorjahresvolumen vermutlich noch übertreffen.

Unsere Präsenz in allen wichtigen Regionen der Welt, die Mehrmarkenstrategie sowie unsere Technologiekompetenz und die daraus resultierende jüngste, umweltfreundlichste und breiteste Fahrzeugpalette sind entscheidende Vorteile für unser Unternehmen. Die neun Marken des Volkswagen Konzerns werden im Jahr 2010 eine große Zahl neuer Modelle präsentieren und damit unsere Stellung auf den Weltmärkten konsequent ausbauen. Wir gehen deshalb davon aus, dass unsere Auslieferungen an Kunden über denen des Jahres 2009 liegen werden.

Die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis des Konzerns werden 2010 trotz Volumenverschiebungen zwischen den Märkten über den Werten des Vorjahres erwartet. Volatile Zins- und Wechselkursverläufe werden sich unverändert belastend auf das Ergebnis auswirken. Wir setzen weiterhin auf eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung unserer Prozesse. Die ökologische Relevanz und die Rendite unserer Fahrzeugprojekte als zentrale Elemente der Strategie „18 plus“ werden dabei konsequent verfolgt.

Wolfsburg, den 16. Februar 2010

Der Vorstand



Martin Winterkorn



Francisco Javier Garcia Sanz



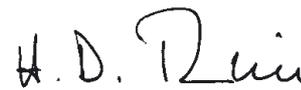
Jochem Heizmann



Christian Klingler



Horst Neumann



Hans Dieter Pötsch



Rupert Stadler

ERKLÄRUNG DES VORSTANDS DER VOLKSWAGEN AG

Der Vorstand der Volkswagen AG ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Die Berichterstattung erfolgt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC). Der Konzernlagebericht wird unter Beachtung der Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) erstellt. Die Volkswagen AG ist nach §315a HGB verpflichtet, ihren Konzernabschluss nach den Vorschriften des International Accounting Standards Board (IASB) zu erstellen.

Die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts wird durch interne Kontrollsysteme, den Einsatz konzernweit einheitlicher Richtlinien sowie durch Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter sichergestellt. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und konzerninternen Richtlinien sowie die Zuverlässigkeit und Funktionsfähigkeit der Kontrollsysteme werden kontinuierlich konzernweit geprüft. Die vom

Gesetzgeber geforderte Frühwarnfunktion wird durch ein konzernweites Risikomanagement-System erreicht, das dem Vorstand ermöglicht, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, hat gemäß Beschluss der Hauptversammlung den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht als unabhängiger Wirtschaftsprüfer geprüft und den im Anschluss an den Anhang abgedruckten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

In Anwesenheit des Abschlussprüfers sind der Konzernabschluss, der Konzernlagebericht, der Prüfungsbericht sowie die vom Vorstand zu treffenden Maßnahmen zur frühzeitigen Erkennung von Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats und im Aufsichtsrat der Volkswagen AG eingehend erörtert worden. Das Ergebnis dieser Prüfung geht aus dem Bericht des Aufsichtsrats hervor.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, insbesondere für die Automobilindustrie, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet, und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollte es daher in unseren wichtigsten Absatzmärkten, wie Westeuropa (darunter insbesondere Deutschland), USA, Brasilien, China oder Russland zu unerwarteten Nachfragerückgängen oder zu einer Stagnation kommen, wird das unsere Geschäftsentwicklung ent-

sprechend beeinflussen. Das Gleiche gilt im Falle wesentlicher Veränderungen der zurzeit bestehenden Wechselkursverhältnisse zum US-Dollar, zum britischen Pfund, zum russischen Rubel, zum mexikanischen Peso, zur schwedischen Krone, zum australischen Dollar, zum Schweizer Franken, zum japanischen Yen, zum brasilianischen Real, zum polnischen Zloty, zum chinesischen Renminbi und zur tschechischen Krone. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn die in diesem Bericht dargestellten Einschätzungen zu wertsteigernden Faktoren und Risiken sich anders entwickeln als derzeit von uns erwartet.

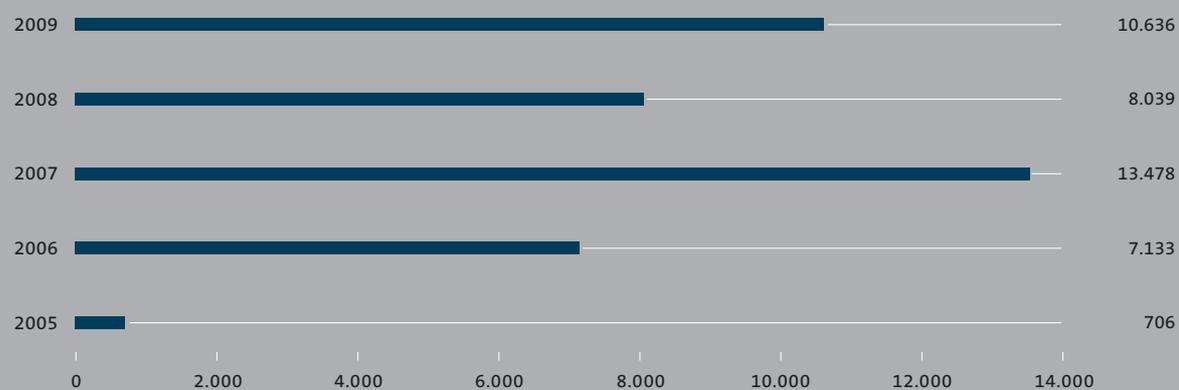
Konzernabschluss

10,6

→ Obwohl sich der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2009 an Porsche beteiligte und dafür rund 3,9 Mrd. € abflossen, belief sich die Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile am Ende des Jahres auf 10,6 Mrd. €.

NETTOLIQUIDITÄT IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2005 – 2009

in Mio. €



204 Gewinn- und Verlustrechnung

205 Gesamtergebnisrechnung

206 Bilanz

207 Eigenkapitalentwicklung

208 Kapitalflussrechnung

210 Anhang

301 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

302 Bestätigungsvermerk

Abschluss Volkswagen Konzern

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Mio. €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	1	105.187	113.808
Kosten der Umsatzerlöse	2	-91.608	-96.612
Bruttoergebnis		13.579	17.196
Vertriebskosten	3	-10.537	-10.552
Verwaltungskosten	4	-2.739	-2.742
Sonstige betriebliche Erträge	5	7.904	8.770
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-6.352	-6.339
Operatives Ergebnis		1.855	6.333
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	7	701	910
Finanzierungsaufwendungen	8	-2.268	-1.815
Übriges Finanzergebnis	9	972	1.180
Finanzergebnis		-595	275
Ergebnis vor Steuern		1.261	6.608
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-349	-1.920
tatsächlich		-1.145	-2.338
latent		796	418
Ergebnis nach Steuern		911	4.688
Ergebnisanteil von Minderheiten		-49	-65
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG		960	4.753
Ergebnis je Stammaktie unverwässert in €	11	2,38	11,92
Ergebnis je Vorzugsaktie unverwässert in €	11	2,44	11,98
Ergebnis je Stammaktie verwässert in €	11	2,38	11,88
Ergebnis je Vorzugsaktie verwässert in €	11	2,44	11,94

- > Gewinn- und Verlustrechnung
- > Gesamtergebnisrechnung
- Bilanz
- Eigenkapitalentwicklung
- Kapitalflussrechnung
- Anhang
- Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- Bestätigungsvermerk

Gesamtergebnisrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Mio. €	2009	2008
Ergebnis nach Steuern	911	4.688
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	917	-1.445
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	57	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-860	190
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	683	1.054
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-908	-1.427
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	200	-330
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	71	100
Latente Steuern	216	145
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen von At-Equity-Gesellschaften nach Steuern	30	-188
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	406	-1.901
Gesamtergebnis	1.317	2.787
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Volkswagen AG	1.138	3.310
Minderheiten	179	-523

Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2009

Mio. €	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	12	12.907	12.291
Sachanlagen	13	24.444	23.121
Vermietete Vermögenswerte	14	10.288	9.889
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	216	150
At Equity bewertete Anteile	15	10.385	6.373
Sonstige Beteiligungen	15	543	583
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	33.174	31.855
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	17	3.747	3.387
Ertragsteuerforderungen	18	685	763
Latente Ertragsteueransprüche	18	3.013	3.344
		99.402	91.756
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	19	14.124	17.816
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	5.692	5.969
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	27.403	27.035
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	17	5.927	10.068
Ertragsteuerforderungen	18	762	1.024
Wertpapiere	21	3.330	3.770
Zahlungsmittel	22	20.539	9.474
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	23	–	1.007
		77.776	76.163
Bilanzsumme		177.178	167.919
Passiva			
Eigenkapital			
	24		
Gezeichnetes Kapital		1.025	1.024
Kapitalrücklage		5.356	5.351
Gewinnrücklage		28.901	28.636
Eigenkapital vor Minderheiten		35.281	35.011
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		2.149	2.377
		37.430	37.388
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	25	36.993	33.257
Sonstige Verbindlichkeiten	26	3.028	3.235
Latente Ertragsteuerpflichtungen	27	2.224	3.654
Rückstellungen für Pensionen	28	13.936	12.955
Ertragsteuerrückstellungen	27	3.946	3.555
Sonstige Rückstellungen	29	10.088	9.073
		70.215	65.729
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	25	40.606	36.123
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30	10.225	9.676
Ertragsteuerverbindlichkeiten	27	73	59
Sonstige Verbindlichkeiten	26	8.237	8.545
Ertragsteuerrückstellungen	27	973	1.160
Sonstige Rückstellungen	29	9.420	8.473
Zur Veräußerung gehaltene Schulden	23	–	766
		69.534	64.802
Bilanzsumme		177.178	167.919

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung

> Bilanz

> Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

Eigenkapitalentwicklung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Mio. €	GEWINNRÜCKLAGEN										Summe Eigen- kapital
	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rück- lage	Ange- sammelte Gewinne	Währungs- umrech- nung	Versiche- rungsmathe- matische Gewinne und Verluste	Cash- flow- Hedges	Markt- bewert- ung Wert- papiere	At Equity bewer- tete Anteile	Anteile der Aktionäre der VW AG	Anteile von Minder- heiten	
Stand am 01.01.2008	1.015	5.142	27.166	-1.500	-823	1.264	-30	-359	31.875	63	31.938
Kapital- erhöhung	9	209	-	-	-	-	-	-	218	-	218
Dividenden- ausschüt- tung	-	-	-720	-	-	-	-	-	-720	-2	-722
Kapitaltrans- aktionen mit Änderung Beteiligungs- quote	-	-	-162	-	-	-	-	-	-162	-200	-362
Gesamt- ergebnis	-	-	4.753	-1.113	214	-227	-230	-188	3.209	-567	2.642
Latente Steuern	-	-	-	-	-63	96	68	-	101	44	145
Übrige Veränderung	-	-	485	-108	0	5	-	108	490	3.039	3.529
Stand am 31.12.2008	1.024	5.351	31.522	-2.721	-672	1.138	-192	-439	35.011	2.377	37.388
Stand am 01.01.2009	1.024	5.351	31.522	-2.721	-672	1.138	-192	-439	35.011	2.377	37.388
Kapital- erhöhung	0	4	-	-	-	-	-	-	4	-	4
Dividenden- ausschüt- tung	-	-	-779	-	-	-	-	-	-779	-95	-874
Kapitaltrans- aktionen mit Änderung Beteiligungs- quote	-	-	-76	-	-	-	-	-	-76	-316	-392
Gesamt- ergebnis	-	-	960	839	-851	-361	271	30	888	214	1.102
Latente Steuern	-	-	-	-	247	83	-80	-	250	-34	216
Übrige Veränderung	-	-	-21	-	2	-	-	-	-18	4	-15
Stand am 31.12.2009	1.025	5.356	31.607	-1.881	-1.274	860	-1	-409	35.281	2.149	37.430

Die übrigen Veränderungen resultierten im Vorjahr im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung von Scania. Im laufenden Geschäftsjahr überwiegend aus Konsolidierungskreisänderungen. Die im Vorjahr ebenfalls enthaltenen Umgliederungsbeträge aus Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote werden ab 2009 gesondert dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe 24 erläutert.

Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Mio. €	2009	2008 ²
Zahlungsmittel Anfangsbestand (ohne Termingeldanlagen)	9.443	9.914
Ergebnis vor Steuern	1.261	6.608
Ertragsteuerzahlungen	- 529	- 2.075
Abschreibungen auf Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ¹	5.028	5.198
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten ¹	1.586	1.392
Abschreibungen auf Beteiligungen ¹	16	32
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte ¹	2.247	1.816
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	- 547	37
Ergebnis aus der at Equity Bewertung	- 298	- 219
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	727	765
Veränderung der Vorräte	4.155	- 3.056
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	465	- 1.333
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	260	815
Veränderung der Rückstellungen	1.660	509
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	- 2.571	- 2.734
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 719	- 5.053
Cash-flow laufendes Geschäft	12.741	2.702
Investitionen in Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	- 5.963	- 6.896
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	- 1.948	- 2.216
Erwerb von Beteiligungen	- 3.989	- 2.597
Veräußerung von Beteiligungen	1.320	1
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen, Immateriellen Vermögenswerten und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	153	95
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	989	2.041
Veränderung der Darlehen und Termingeldanlagen	- 236	- 1.611
Investitionstätigkeit	- 9.675	- 11.183
Kapitaleinzahlungen	4	218
Dividendenzahlung	- 874	- 722
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	- 392	- 362
Sonstige Veränderungen	23	- 3
Aufnahme von Anleihen	15.593	7.671
Tilgung von Anleihen	- 10.202	- 8.470
Veränderung der übrigen Finanzschulden	1.405	9.806
Leasingzahlungen	- 23	- 15
Finanzierungstätigkeit	5.536	8.123
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	190	- 113
Veränderung der Zahlungsmittel	8.792	- 471
Zahlungsmittel Endbestand (ohne Termingeldanlagen)	18.235	9.443
Zahlungsmittel Endbestand (ohne Termingeldanlagen)	18.235	9.443
Wertpapiere und Darlehen (mit Termingeldanlagen)	7.312	7.875
Brutto-Liquidität	25.547	17.318
Kreditstand	- 77.599	- 69.555
Netto-Liquidität	- 52.052	- 52.237

1 Saldiert mit Zuschreibungen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst.

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bilanz
Eigenkapitalentwicklung
> Kapitalflussrechnung
Anhang
Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Bestätigungsvermerk

ERLÄUTERUNGEN ZUR NEBENSTEHENDEN KAPITALFLUSSRECHNUNG

Gemäß dem geänderten IAS 7 sind Cash-flows aus der Anschaffung und Herstellung von Vermögenswerten, die ausschließlich zur Weitervermietung und dem anschließenden Verkauf vorgesehen sind, genauso wie die Cash-flows aus deren Vermietung und Verkauf dem laufenden Geschäft zuzuordnen. Dementsprechend weisen wir ab dem Geschäftsjahr 2009 die Liquiditätsbewegungen, die aus der Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte resultieren, im Cash-flow aus laufendem Geschäft aus (bisher: Ausweis in der Investitionstätigkeit). Korrespondierend dazu werden auch die Veränderungen der Forderungen aus Finanzdienstleistungen dem Cash-flow aus laufendem Geschäft zugeordnet. Dies führt zu einem einheitlichen Ausweis der Finanzierungs- und Leasingtransaktionen in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Durch die verpflichtende Umgliederung der Zahlungsströme aus Vermieteten Vermögenswerten und der zusätzlichen Umgliederung der Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen verminderte sich der Cash-flow aus laufendem Geschäft um 2.869 Mio. € bzw. 719 Mio. € (2008: Verminderung um 3.044 Mio. € bzw. 5.053 Mio. €). Gegenläufig veränderte sich der Cash-flow aus Investitionstätigkeit in beiden Perioden in gleicher Höhe.

Des Weiteren werden Transaktionsbewegungen aus Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit denen des Sachanlagevermögens und der Immateriellen Vermögenswerte zusammengefasst. Die Darstellung des Vorjahres wurde entsprechend angepasst.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 31 erläutert.

Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2009

Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2009 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei haben wir alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch neue beziehungsweise geänderte Standards erforderlichen Änderungen, beibehalten worden.

Darüber hinaus haben wir bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht, zu deren Anwendung wir zusätzlich verpflichtet sind, sowie den deutschen Corporate Governance Kodex beachtet.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

Ab dem Geschäftsjahr 2009 sind alle Beträge jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualvermögen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle ab dem Geschäftsjahr 2009 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Der geänderte IFRS 7, Finanzinstrumente: Angaben, erweitert die Angaben zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts von Finanzinstrumenten und die Angaben zum Liquiditätsrisiko aus finanziellen Verbindlichkeiten.

Der neue IFRS 8, Geschäftssegmente, führt zu einer Neugliederung der Segmentdarstellung. Entsprechend dem Management Approach weist Volkswagen drei berichtspflichtige Segmente aus. Darüber hinaus werden einzelne den Geschäftssegmenten intern nicht zugeordnete Bereiche sowie die Konsolidierung in einer Überleitungsrechnung dargestellt.

Der geänderte IAS 1, Darstellung des Abschlusses, führt zu einer Neugliederung der Abschlussbestandteile. Außerdem wurden die Bezeichnungen zum Teil angepasst.

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bilanz
Eigenkapitalentwicklung
Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Bestätigungsvermerk

Der in Folge des jährlichen Improvements-Projekts geänderte IAS 7 sieht die Zuordnung des Cash-flow aus der Veränderung des Vermietvermögens zum Cash-flow aus laufender Tätigkeit vor. In diesem Zusammenhang wurde die Darstellung des Cash-flow aus der Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ebenfalls angepasst, um eine einheitliche Darstellung von Finanzierungs- und Leasingtransaktionen in der Konzern-Kapitalflussrechnung zu gewährleisten. Ansonsten ergeben sich aus dem Improvements-Projekt 2008 keine nennenswerten Änderungen.

Der geänderte IAS 23, Fremdkapitalkosten, fordert für qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Anschaffung oder Herstellung am oder nach dem 1. Januar 2009 begonnen wurde, die Aktivierung von zurechenbaren Fremdkapitalkosten. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist. Auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns hat der geänderte IAS 23 keine wesentliche Auswirkung.

Des Weiteren waren die folgenden Standards und Interpretationen im laufenden Geschäftsjahr erstmals anzuwenden, ohne dass dies wesentliche Auswirkungen auf die Darstellung im Konzernabschluss hatte.

- > IFRS 1/IAS 27: Anschaffungskosten von Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen
- > IFRS 2: Anteilsbasierte Vergütungen – Ausübungsbedingungen und Annullierungen
- > IFRS 4: Versicherungsverträge
- > IFRS 7/IAS 39: Umgliederung finanzieller Vermögenswerte – erstmalige Anwendung
- > IAS 1/IAS 32: Kündbare Finanzinstrumente und Verpflichtungen aus Liquidation
- > IFRIC 9/IAS39: Neubeurteilung eingebetteter Derivate
- > IFRIC 11/IFRS 2: Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen
- > IFRIC 13: Kundentreueprogramme
- > IFRIC 14/IAS 19: Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2009 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/Interpretation ¹	Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht ²	Übernahme durch EU ¹	Voraussichtliche Auswirkungen	
IFRS 1	Erstmalige Anwendung der IFRS	25.11.2008	01.01.2010	Ja	Keine
IFRS 1	Weitere Ausnahmen für erstmalige Anwender	23.07.2009	01.01.2010	Nein	Keine
IFRS 1 / IFRS 5	Improvements 2008	22.05.2008	01.01.2010	Ja	Keine
IFRS 2	Vergütung auf Basis der Anteile von Konzernunternehmen	18.06.2009	01.01.2010	Nein	Keine
IFRS 3/ IAS 27	Unternehmenszusammenschlüsse/Konzernabschluss	10.01.2008	01.01.2010	Ja	Veränderte Abbildung von Unternehmenszusammenschlüssen
IFRS 9	Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung	12.11.2009	01.01.2013	Nein	Veränderte Erfassung von Fair-Value-Änderungen bisher als zur Veräußerung verfügbar eingestufte Finanzinstrumente
IAS 24	Nahe stehende Personen und Unternehmen	04.11.2009	01.01.2011	Nein	Vereinfachung der Berichterstattung gegenüber öffentlichen Institutionen und deren Tochterunternehmen
IAS 32	Klassifizierung von Bezugsrechten	08.10.2009	01.01.2011	Ja	Keine
IAS 39	Risikopositionen, die für das Hedge Accounting qualifizieren	31.07.2008	01.01.2010	Nein	Keine
	Improvements 2009 ³	16.04.2009	01.01.2010	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IFRIC 12	Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen	30.11.2006	01.01.2010	Ja	Keine
IFRIC 14	IAS 19 - Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes – Änderungen	26.11.2009	01.01.2011	Nein	Keine
IFRIC 15	Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien	03.07.2008	01.01.2010	Ja	Keine
IFRIC 16	Absicherungen einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	03.07.2008	01.01.2010	Ja	Keine
IFRIC 17	Sachausschüttungen an Eigentümer	27.11.2008	01.01.2010	Ja	Keine
IFRIC 18	Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden	29.01.2009	01.01.2010	Ja	Keine
IFRIC 19	Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente	26.11.2009	01.01.2010	Nein	Keine

1 Bis zum 31.12.2009.

2 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Volkswagen AG.

3 Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an Standards (IFRS 2, IFRS 5, IFRS 8, IAS 1, IAS 7, IAS 17, IAS 18, IAS 36, IAS 38, IAS 39, IFRIC 9, IFRIC 16) und daraus sich ergebende Folgeänderungen.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar über die Möglichkeit verfügt, deren Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass sie aus der Tätigkeit dieser Unternehmen (Tochterunternehmen) Nutzen ziehen kann. Die Tochterunternehmen umfassen auch Wertpapierfonds und andere Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), deren Vermögen bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise dem Konzern zuzurechnen ist. Die Einbeziehung von Tochterunternehmen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beherrschung besteht; sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder nur geringer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows des Volkswagen Konzerns nur von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Da für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen, werden sie mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten oder niedrigeren Zeitwerten im Konzernabschluss bilanziert. Die Summe der Eigenkapitalbeträge dieser Tochtergesellschaften beträgt 1,1 % (Vorjahr: 0,8 %) des Konzern-Eigenkapitals; das gesamte Ergebnis nach Steuern dieser Gesellschaften beläuft sich auf –0,5 % (Vorjahr: –0,1 %) des Ergebnisses nach Steuern des Volkswagen Konzerns.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen rechnen auch Gesellschaften, bei denen der Volkswagen Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden grundsätzlich mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten oder niedrigeren Zeitwerten angesetzt.

Die Zusammensetzung des Volkswagen Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2009	2008
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	53	54
Ausland	307	288
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	54	56
Ausland	78	79
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	30	25
Ausland	49	52
	571	554

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes ist beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagenag.com/ir unter dem Punkt Pflichtveröffentlichungen in der Rubrik Jahresabschluss der Volkswagen AG abrufbar.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben durch die Einbeziehung in den Konzernabschluss die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift in Anspruch:

- › Audi Retail GmbH, Ingolstadt
- › Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt
- › Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin
- › Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg
- › Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- › Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden
- › Autostadt GmbH, Wolfsburg
- › AutoVision GmbH, Wolfsburg
- › Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
- › quattro GmbH, Neckarsulm
- › Volim Volkswagen Immobilien Vermietgesellschaft für VW-/Audi-Händlerbetriebe mbH, Braunschweig
- › Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
- › Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg
- › Volkswagen Business Services GmbH, Braunschweig
- › Volkswagen Financial Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Braunschweig,
- › Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Hannover
- › Volkswagen Gewerbegrund GmbH, Wolfsburg
- › Volkswagen Individual GmbH, Wolfsburg
- › Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- › Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
- › VOLKSWAGEN Retail GmbH, Wolfsburg
- › Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- › Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH, Zwickau
- › Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich
- › VW Wohnungs GmbH & Co. KG, Wolfsburg

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Volkswagen hat im 3. Quartal 2008 erstmalig die Scania AB, Södertälje, Schweden, in den Konzernabschluss einbezogen. Die Kaufpreisallokation wurde inzwischen abgeschlossen. Die ermittelten Werte entsprechen den im Konzernanhang des Geschäftsberichtes 2008 genannten Beträgen. Aus der Fortschreibung der Werte der Kaufpreisallokation ergab sich ein Verlust nach Steuern in Höhe von 209 Mio. € (Vorjahr: 398 Mio. €), der im laufenden Jahr im Wesentlichen aus der planmäßigen Abschreibung der langfristigen Vermögenswerte in Höhe von 201 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €) resultierte.

Die Volkswagen AG hat am 20. Februar 2009 von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, die von dieser im Rahmen eines Pflichtangebotsverfahrens übernommenen Aktien an der Scania AB (2,34 % der Stimmrechte beziehungsweise 7,93 % der Kapitalanteile) zu einem Preis von 0,4 Mrd. € erworben und damit ihren Anteil an Scania auf 49,29 % des Kapitals und 71,81 % der Stimmrechte erhöht. Ein sich ergebender Unterschiedsbetrag wurde direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Volkswagen hat mit Wirkung zum 31. März 2009 die Übertragung aller Geschäftsanteile an der Volkswagen Caminhões e Ônibus Indústria e Comércio de Veículos Comerciais Ltda., Resende, Brasilien, an die MAN Gruppe abgeschlossen. Damit ist Volkswagen Caminhões aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Aufgrund des Veräußerungserlöses in Höhe von 1.323 Mio. € erhöhte sich das sonstige betriebliche Ergebnis im ersten Quartal um rund 556 Mio. €.

Folgende Hauptgruppen von Vermögenswerten und Schulden wurden veräußert:

Mio. €	2009*
Langfristige Vermögenswerte	321
Kurzfristige Vermögenswerte	633
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12
Langfristige Schulden	310
Kurzfristige Schulden	370

* Bis zum Ausscheiden aus dem Konsolidierungskreis.

Des Weiteren wurden eine im Vorjahr nicht konsolidierte und eine neu gegründete inländische Gesellschaft sowie drei nicht konsolidierte und zweiundzwanzig neu gegründete ausländische Gesellschaften erstkonsolidiert. Die erstmalige Einbeziehung dieser Tochterunternehmen hatte auf die Darstellung der Unternehmenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Daneben hat sich der Kreis der inländischen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften durch Fusion um drei Gesellschaften verringert. Bei den ausländischen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften waren fünf Abgänge aufgrund von Verkauf, Liquidation und Verschmelzung sowie eine Entkonsolidierung zu verzeichnen.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die Volkswagen AG hielt zum Bilanzstichtag unverändert 29,9 % der Stimmrechte und 28,67 % des gezeichneten Kapitals an der MAN SE, München. Am Bilanzstichtag betrug der Börsenwert dieser Anteile 2.295 Mio. € (Vorjahr: 1.632 Mio. €).

Aufgrund der Anteilsquote sind dem Volkswagen Konzern folgende Werte an MAN zuzurechnen:

Mio. €	2009	2008
Langfristige Vermögenswerte	2.272	1.723
Kurzfristige Vermögenswerte	2.286	3.016
Langfristige Schulden	1.225	816
Kurzfristige Schulden	1.862	2.376
Erlöse*	3.448	5.407
Periodenergebnis*	-77	486

* Enthält für das Vorjahr Scania bis zum Zeitpunkt der Vollkonsolidierung.

Dem Volkswagen Konzern ist zum Stichtag ein Anteil an den Eventualschulden des assoziierten Unternehmens in Höhe von 138 Mio. € (Vorjahr: 44 Mio. €) zuzurechnen.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Im Dezember 2009 hat die Volkswagen AG 49,9 % der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, erworben. Die Porsche Zwischenholding GmbH hält 100 % der Anteile an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart. Volkswagen teilt sich auf Basis gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen mit der Porsche Automobil Holding SE die Beherrschung der Porsche Zwischenholding GmbH und deren unmittelbaren und mittelbaren Tochterunternehmen. Die Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH wurden nach der Equity-Methode bewertet.

Aufgrund der Anteilsquote an den Gemeinschaftsunternehmen (im Wesentlichen Shanghai-Volkswagen Automotive Company, FAW-Volkswagen Automotive Company, Global Mobility Holding und Porsche Zwischenholding GmbH) sind dem Volkswagen Konzern anteilig folgende Werte zuzurechnen:

Mio. €	2009	2008
Langfristige Vermögenswerte	11.092	9.022
Kurzfristige Vermögenswerte	15.532	7.145
Langfristige Schulden	8.025	6.045
Kurzfristige Schulden	15.942	7.097
Erträge*	10.135	7.926
Aufwendungen*	9.314	7.435

* Enthält im Geschäftsjahr 2009 die Porsche Zwischenholding GmbH ab dem Zeitpunkt der Equity-Bewertung.

Der Anteil des Volkswagen Konzerns an den Eventualschulden der Gemeinschaftsunternehmen beträgt zum Stichtag 999 Mio. € (Vorjahr: 930 Mio. €).

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

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 at Equity bewerteten Unternehmen legen wir dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde. Dabei wird auf den letzten geprüften Jahresabschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt.

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Die Wertansätze werden in Folgejahren fortgeführt. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Goodwill. Dieser wird einem einmal jährlich durchzuführenden Impairmenttest unterzogen, bei dem die Werthaltigkeit des Goodwill überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Anderenfalls wird der Wertansatz des Goodwill unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz ertragswirksam im Erwerbsjahr vereinnahmt. Goodwills werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Forderungen und Schulden sowie Aufwendungen und Erträge zwischen den konsolidierten Unternehmen werden gegeneinander aufgerechnet. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen bereinigen wir um Zwischenergebnisse. Ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der Volkswagen AG und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz setzen wir monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Mittelkurses am Bilanzstichtag an, wobei die eingetretenen Kursgewinne und -verluste ergebniswirksam erfasst werden. Die Abschlüsse ausländischer Gesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Aktiv- und Passivposten werden mit dem Bilanzstichtagskurs umgerechnet. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen geführt. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung rechnen wir mit gewichteten Durchschnittskursen nach der modifizierten Stichtagskursmethode in Euro um. Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

	1 € =	BILANZ MITTELKURS AM 31.12.		GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS	
		2009	2008	2009	2008
Argentinien	ARS	5,46811	4,80624	5,21069	4,63951
Australien	AUD	1,60080	2,02740	1,77270	1,74162
Brasilien	BRL	2,51130	3,24360	2,76742	2,67428
Großbritannien	GBP	0,88810	0,95250	0,89094	0,79628
Indien	INR	67,04000	67,39307	67,34999	63,59206
Japan	JPY	133,16000	126,14000	130,33660	152,45406
Kanada	CAD	1,51280	1,69980	1,58496	1,55942
Mexiko	MXN	18,92230	19,23330	18,79886	16,29157
Polen	PLN	4,10450	4,15350	4,32762	3,51210
Republik Korea	KRW	1.666,97000	1.839,13000	1.772,90387	1.606,08719
Russland	RUB	43,15400	41,28300	44,13764	36,42072
Schweden	SEK	10,25200	10,87000	10,61905	9,61524
Slowakische Republik*	SKK	–	30,12600	–	31,26167
Südafrika	ZAR	10,66600	13,06670	11,67366	12,05899
Tschechische Republik	CZK	26,47300	26,87500	26,43491	24,94632
USA	USD	1,44060	1,39170	1,39482	1,47103
Volksrepublik China	CNY	9,83500	9,49560	9,52771	10,22361

* Einführung des Euro zum 1. Januar 2009.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die über drei Jahre abgeschrieben wird.

Forschungskosten sind gemäß IAS 38 als laufender Aufwand ausgewiesen.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte haben wir mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sofern die Herstellung dieser Produkte dem Volkswagen Konzern wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Falls die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht gegeben sind, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam verrechnet.

Aktiviert Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle beziehungsweise Aggregate, die im Allgemeinen zwischen fünf und zehn Jahren liegt.

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres haben wir den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden nicht planmäßig abgeschrieben.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwills und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer wird im Volkswagen Konzern grundsätzlich der Nutzungswert der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit (Marken beziehungsweise Produkte) herangezogen. Basis hierfür ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst. Dabei werden angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Für die Ermittlung der Cash-flows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Automobilmärkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cash-flows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert auf einer Wachstumsrate von maximal 2 % p. a.. Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Geschäfts- oder Firmenwert bei Scania und Škoda, für immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer bei Scania und für sonstige immaterielle Vermögenswerte verwenden wir länderspezifische Abzinsungsfaktoren vor Steuern von mindestens 9,1 % (Vorjahr: 9,9 %).

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen bewerten wir zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Spezialwerkzeuge werden unter Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	25 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10 bis 18 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge	3 bis 15 Jahre

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Die Ermittlung des Nutzungswerts folgt den für immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Grundsätzen. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, nehmen wir entsprechende Zuschreibungen vor.

Entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt werden auch Vermögenswerte, die formal im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion mit Rückkaufsoption auf Dritte übertragen wurden, weiterhin als eigene Vermögenswerte bilanziert.

Bei der Nutzung gemieteter Sachanlagen sind die Voraussetzungen des Finanzierungsleasings nach IAS 17 erfüllt, wenn alle wesentlichen Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum in Verbindung stehen, auf die betreffende Konzerngesellschaft übertragen wurden. In diesen Fällen werden die jeweiligen Sachanlagen zu Anschaffungskosten beziehungsweise zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind diskontiert als Verbindlichkeit passiviert.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle wesentlichen Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum übergegangen sind, werden Leasingraten beziehungsweise Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminderungen, die aufgrund des Impairmenttests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und Anpassung der Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, wobei die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen. Bei Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten sind die Fair Values im Anhang anzugeben. Grundlage für die Fair-Value-Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren. In diesem Verfahren wird auf Basis des Rohertrages unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines wohnimmobilienspezifischen Vervielfältigers der Ertragswert gebäudebezogen ermittelt.

AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Anschaffung am oder nach dem 1. Januar 2009 begonnen wurde, werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE

Die Anschaffungskosten von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen werden entsprechend dem auf den Volkswagen Konzern entfallenden Anteil der nach dem Erwerb bei den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen eingetretenen Eigenkapitalmehrungen und -minderungen fortgeschrieben. Zusätzlich wird bei Vorliegen entsprechender Indikatoren ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und bei Bedarf eine außerplanmäßige Abschreibung

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

auf den niedrigeren erzielbaren Betrag erfasst. Die Bestimmung des erzielbaren Betrags folgt den für die sonstigen immateriellen Vermögenswerte beschriebenen Prinzipien. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die außerplanmäßige Abschreibung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der außerplanmäßigen Abschreibung ergeben hätte.

FINANZINSTRUMENTE

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

IAS 39 unterteilt finanzielle Vermögenswerte in folgende Kategorien:

- > erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- > bis zur Endfälligkeit zu haltende finanzielle Vermögenswerte,
- > Kredite und Forderungen sowie
- > zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Schulden werden in nachstehende Kategorien eingeordnet:

- > erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden und
- > zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden.

Finanzinstrumente bilanzieren wir zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet,

- > mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- > abzüglich eventueller Tilgungen und
- > etwaiger außerplanmäßiger Abschreibungen für Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit sowie
- > zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Die Fair-Value-Option wird im Volkswagen Konzern nicht angewendet.

KREDITE UND FORDERUNGEN SOWIE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

Kredite und Forderungen, Verbindlichkeiten sowie bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen. Insbesondere handelt es sich dabei um

- › Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- › Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- › Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- › Finanzschulden.

ZUR VERÄUßERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden entweder konkret dieser Kategorie zugeordnet oder es handelt sich um finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zuzuordnen sind.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst.

Anteile an nicht vollkonsolidierten Tochtergesellschaften und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode bewertet werden, gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden jedoch grundsätzlich mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten gezeigt, da für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente vor allem Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen. Voraussetzung für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) ist, dass der eindeutige Sicherungszusammenhang zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument dokumentiert und deren Effektivität nachgewiesen ist.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Gegebenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwertes wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Bewertungsänderungen des effektiven Teils des Derivats werden zunächst erfolgsneutral in der Rücklage für Cash-flow-Hedges und erst bei Realisierung des Grundgeschäfts erfolgswirksam erfasst; der ineffektive Teil eines Cash-flow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien der Zins-, Währungs-, Rohstoff- oder Preissicherung dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IAS 39 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet. Dies gilt auch für Optionen für Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls dieser Kategorie zuzuordnen.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

FORDERUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASING-VERTRÄGEN

Als Leasinggeber – im Allgemeinen von Fahrzeugen – bilanzieren wir im Falle von Finanzierungsleasing, das heißt, wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum auf den Leasingkunden übergegangen sind, eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes.

SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivate) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Im Einzelnen werden bei signifikanten individuellen Forderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Händlerfinanzierung und mit Großkunden) nach konzerneinheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred-loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen.

Bei nicht-signifikanten Forderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Kundenfinanzierung) werden in einem pauschalierten Verfahren nach Erkennen des Ausfalls Einzelwertberichtigungen ermittelt.

Für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen werden nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Solange noch keine gesicherte Erkenntnis vorliegt, welche Forderung ausgefallen ist, werden für die Ermittlung der Wertminderungshöhe durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen der Automobil-Segmente erfolgt grundsätzlich durch Einzelwertberichtigungen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden außerplanmäßig abgeschrieben, wenn objektive Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung vorliegen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes (mehr als 20 %) oder dauerhaftes (mehr als 10 % der durchschnittlichen Marktpreise über ein Jahr) Absinken des Zeitwerts unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine Wertminderung vorliegt, wird der kumulative Verlust zugunsten der Eigenkapitalrücklage erfolgswirksam berücksichtigt. Bei Eigenkapitalinstrumenten werden Wertaufholungen erfolgsneutral erfasst. Für Schuldinstrumente werden Wertminderungen erfasst, wenn ein Rückgang der künftigen Cash-flows aus dem finanziellen Vermögenswert erwartet wird. Ein Anstieg des risikofreien Zinssatzes oder ein Anstieg von Bonitätsaufschlägen im Allgemeinen stellt für sich genommen hingegen keinen objektiven Hinweis auf Wertminderung dar.

LATENTE STEUERN

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung beziehungsweise -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Aktive latente Steuern verrechnen wir mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und soweit sich die Laufzeiten entsprechen.

VORRÄTE

In den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Grundsätzlich bewerten wir gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode.

ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte beziehungsweise Schulden ausgewiesen.

Nicht fortgeführte Aktivitäten sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Die Vermögenswerte und Schulden von zur Veräußerung vorgesehenen Aktivitäten stellen Veräußerungsgruppen dar, die nach den gleichen Prinzipien wie zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu bewerten und darzustellen sind. Die Erträge und Aufwendungen nicht fortgeführter Aktivitäten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis fortgeführter Geschäftsbereiche – in einer Position als Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen. Entsprechende Veräußerungsergebnisse sind im Ergebnis nicht fortgeführter Aktivitäten enthalten. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden entsprechend angepasst.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste erfassen wir nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital.

ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen, die nicht schon im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Inland wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von 3,4 % verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Im Rahmen des Versicherungsgeschäfts bilanzieren wir die Versicherungsverträge nach den Vorschriften des IFRS 4. Das in Rückdeckung übernommene Versicherungsgeschäft wird periodengerecht bilanziert. Für die Ermittlung der Schadenrückstellung werden Schätzmethoden auf Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet. Die Anteile Dritter an den Rückstellungen sind unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

VERBINDLICHKEITEN

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von Personengesellschaften aus Kapitalüberlassung werden erfolgswirksam zum Barwert des Abfindungsanspruchs am Bilanzstichtag bewertet.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen weisen wir mit dem Barwert der Leasingraten aus.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise die Waren oder Erzeugnisse geliefert worden sind, das heißt, wenn der Gefahrenübergang auf den Kunden stattgefunden hat. Beinhaltet ein Vertrag mehrere abgrenzbare Bestandteile (Mehrkomponentenverträge), werden diese entsprechend voran stehender Prinzipien separat realisiert. Forderungen sind zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufpreis rätierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte in den Vorräten bilanziert.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistung enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Staatliche Zuwendungen werden grundsätzlich von den Anschaffungskosten der betreffenden Vermögenswerte abgesetzt.

Für die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen an Mitarbeiter mit dem Recht auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG wird Personalaufwand gebucht.

Dividendenerträge erfassen wir zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Beurteilung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, die konzerneinheitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern für Sachanlagen und Vermietvermögen, die Einbringlichkeit von Forderungen sowie die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Aufgrund der anhaltend unsicheren Konjunktur-entwicklung mit entsprechenden Auswirkungen auf den Automobilmärkten sind unsere Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cash-flows sowie die verwendeten Diskontierungssätze. In Hinblick auf die ungewöhnliche Kursentwicklung der Stammaktie der Volkswagen AG haben wir der Bestimmung unseres eigenen systematischen Risikos (Marktrisikos) eine mehrjährige Betrachtung zugrunde gelegt.

Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Für das Geschäftsjahr 2010 gehen wir von einem voraussichtlich leichten Anstieg der weltweiten Automobilmärkte – beeinträchtigt durch die weiterhin unsichere Konjunktorentwicklung – gegenüber dem Vorjahr aus. Volkswagen wird seine Stellung auf den Weltmärkten konsequent ausbauen. Wir gehen deshalb davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden über denen des Vorjahres liegen werden. Daher gehen wir aus heutiger Sicht nicht von einer wesentlichen Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr aus.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen Annahmen zugrunde, die im Prognosebericht erläutert sind.

Segmentberichterstattung

Volkswagen hat im Geschäftsjahr 2009 erstmalig IFRS 8 angewendet. Die neue Segmentberichterstattung umfasst entsprechend der internen Berichterstattung und Steuerung die drei berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Scania und Volkswagen Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und Nutzfahrzeuge sowie das Geschäft mit Originalteilen. In dem Segment werden die einzelnen Pkw-Marken und leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zusammengefasst. Es entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Segment Automobile.

Das Segment Scania umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Lastkraftwagen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie das Angebot von Finanzdienstleistungen. Die Marke Scania wurde erst im 3. Quartal 2008 vollkonsolidiert und im Geschäftsbericht 2008 noch auf die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen aufgeteilt.

Die Tätigkeit des Segments Volkswagen Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Banken- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagementgeschäft. Es entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Segment Finanzdienstleistungen.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des operativen Ergebnisses bestimmt. Die Vermögenswerte der Segmente umfassen alle den einzelnen Bereichen zugeordneten Vermögenswerte.

Die Überleitungsrechnung beinhaltet Bereiche, die definitionsgemäß nicht Bestandteil der Segmente sind. Darin ist auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung enthalten, die bisher im Segment Automobile einbezogen war. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten (einschließlich der Kaufpreisallokation von Scania und der Holdingfunktionen) erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung.

Zur besseren Übersichtlichkeit werden in der Darstellung nach Regionen die Regionen Übriges Europa und Afrika zur Region Europa und sonstige Regionen zusammengefasst.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

BERICHTSSEGMENTE 2008

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Scania	Volkswagen Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	98.710	3.865	10.193	112.768	1.040	113.808
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	4.484	–	736	5.220	–5.220	–
Umsatzerlöse	103.194	3.865	10.929	117.988	–4.180	113.808
Planmäßige Abschreibungen	5.920	317	1.574	7.811	285	8.096
Außerplanmäßige Abschreibungen	229	3	94	326	23	349
Zuschreibungen	8	–	0	8	–	8
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	6.431	417	893	7.741	–1.408	6.333
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	176	1	101	278	632	910
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	–116	–57	–75	–248	–387	–635
Segmentvermögen	91.458	10.074	74.690	176.222	–8.303	167.919
At Equity bewertete Anteile	315	44	1.435	1.794	4.579	6.373
Investitionen in Immaterielle Vermö- genswerte, Sachanlagen, und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	8.667	284	121	9.072	40	9.112

BERICHTSSEGMENTE 2009

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Scania	Volkswagen Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	86.297	6.385	11.095	103.777	1.409	105.187
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	4.952	–	565	5.517	–5.517	–
Umsatzerlöse	91.249	6.385	11.660	109.294	–4.107	105.187
Planmäßige Abschreibungen	5.793	490	1.727	8.009	322	8.331
Außerplanmäßige Abschreibungen	292	3	261	556	39	595
Zuschreibungen	18	–	30	49	–	49
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.020	236	606	2.862	–1.007	1.855
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	106	1	91	198	503	701
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	–587	–82	–25	–694	–602	–1.296
Segmentvermögen	87.786	9.512	76.431	173.730	3.449	177.178
At Equity bewertete Anteile	370	46	1.562	1.978	8.406	10.385
Investitionen in Immaterielle Vermö- genswerte, Sachanlagen, und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	7.331	320	178	7.829	82	7.911

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	2009	2008
Segmentumsätze	109.294	117.988
Nicht zugeordnete Bereiche	2.078	1.627
Konzernfinanzierung	21	24
Konsolidierung	–6.207	–5.831
Konzernumsätze	105.187	113.808
Segmentvermögen	173.730	176.222
Nicht zugeordnete Bereiche	2.497	2.038
Konzernfinanzierung	25.165	12.377
Konsolidierung	–24.213	–22.718
Konzernvermögen	177.178	167.919
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.862	7.741
Nicht zugeordnete Bereiche	79	102
Konzernfinanzierung	15	–82
Konsolidierung	–1.101	–1.428
Operatives Ergebnis	1.855	6.333
Finanzergebnis	–595	275
Konzernergebnis vor Steuern	1.261	6.608

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

NACH REGIONEN 2008

Mio. €	Deutschland	Europa und sonstige Regionen*	Nordamerika	Südamerika	Asien/ Ozeanien	Konsolidierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	27.682	55.173	12.716	9.784	8.453	–	113.808
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	17.604	18.849	7.595	1.253	388	–238	45.451

* Ohne Deutschland.

NACH REGIONEN 2009

Mio. €	Deutschland	Europa und sonstige Regionen*	Nordamerika	Südamerika	Asien/ Ozeanien	Konsolidierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	29.836	45.367	11.396	9.606	8.982	–	105.187
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	18.696	19.451	7.592	1.525	591	–	47.855

* Ohne Deutschland.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

1 | Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	2009	2008
Fahrzeuge	78.621	87.850
Originalteile	7.768	7.254
Sonstige Umsatzerlöse	7.282	8.528
Vermiet- und Leasinggeschäft	6.631	5.819
Zinsen und ähnliche Erträge	4.884	4.357
	105.187	113.808

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt. Die Sonstigen Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen Teile- und Motorenlieferungen.

2 | Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind auch die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.789 Mio. € (Vorjahr: 2.871 Mio. €) ausgewiesen. Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietvermögen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Wertminderungstests und berücksichtigten insbesondere Markt- und Wechselkursrisiken.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 98 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3 | Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 10.537 Mio. € (Vorjahr: 10.552 Mio. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4 | Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 2.739 Mio. € (Vorjahr: 2.742 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen die Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

5 | Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2009	2008
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	577	424
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	945	1.532
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	2.217	2.445
Erträge aus Wechselkursveränderungen	1.624	2.254
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	172	175
Weiterberechnungen	590	770
Erträge aus Investment Property	58	60
Gewinne aus Anlageabgängen	71	29
Übrige betriebliche Erträge	1.651	1.081
	7.904	8.770

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Unter den Übrigen betrieblichen Erträgen wird im laufenden Geschäftsjahr der Erlös aus dem Abgang der Volkswagen Caminhões in Höhe von 556 Mio. € ausgewiesen.

6 | Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2009	2008
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.682	1.021
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	1.336	1.209
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	1.834	2.555
Aufwand aus Weiterberechnungen	161	223
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	41	27
Verluste aus Anlageabgängen	33	59
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.265	1.245
	6.352	6.339

7 | Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2009	2008
Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	850	914
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(849)	(532)
davon aus assoziierten Unternehmen	(1)	(382)
Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen	149	4
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(41)	(4)
davon aus assoziierten Unternehmen	(108)	–
	701	910

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen des laufenden Jahres beinhaltet die Beträge aus der Fortschreibung der neu erworbenen Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH. Die genaue Verteilung des Kaufpreises auf deren Vermögenswerte und Schulden erfolgt in Anbetracht der Größe der Porsche Zwischenholding bisher nur vorläufig. Im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen des Vorjahres sind die Beträge aus der Equity-Bewertung der Anteile an Scania für den Zeitraum bis zum Übergang auf die Vollkonsolidierung enthalten.

8 | Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2009	2008
Sonstige Zinsen und Aufwendungen	1.139	998
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	10	10
Zinsaufwendungen	1.148	1.008
Zinsanteil in den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen	715	669
Aufzinsung von sonstigen Schulden	405	138
Aufzinsung von Schulden	1.120	807
Finanzierungsaufwendungen	2.268	1.815

9 | Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2009	2008
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	23	20
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	56	36
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	44	45
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	31	35
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen *	34	15
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	738	1.475
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	42	– 244
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung hedgeineffektiver Derivate	228	– 52
Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen	– 50	– 8
Übriges Finanzergebnis	972	1.180

* Einschließlich Veräußerungsergebnissen.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

10 | Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2009	2008
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	508	1.355
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	812	1.087
Tatsächlicher Steueraufwand	1.321	2.442
davon periodenfremde Aufwendungen	(-32)	(-41)
Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	-176	-104
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.145	2.338
Latenter Steuerertrag/ -aufwand Inland	-360	-86
Latenter Steuerertrag/ -aufwand Ausland	-436	-332
Latenter Steuerertrag	-796	-418
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	349	1.920

Für die Ermittlung der laufenden Steuern in Deutschland wird ein einheitlicher Körperschaftsteuersatz von 15 % (Vorjahr: 15 %) und darauf ein Solidaritätszuschlag von 5,5 % zugrunde gelegt. Neben der Körperschaftsteuer wird für in Deutschland erzielte Gewinne Gewerbesteuer erhoben. Unter Berücksichtigung der Nichtabzugsfähigkeit der Gewerbesteuer als Betriebsausgabe ab dem Geschäftsjahr 2008 ergibt sich für die Gewerbesteuer ein durchschnittlicher Steuersatz von 13,7 %, so dass hieraus ein inländischer Gesamtsteuersatz von 29,5 % (Vorjahr: 29,5 %) resultiert.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 42 %. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2009 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 65 Mio. € (Vorjahr: 77 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge bestanden in Höhe von 3.141 Mio. € (Vorjahr: 2.172 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 799 Mio. € (Vorjahr: 808 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 828 Mio. € (Vorjahr: 95 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Darüber hinaus bestanden steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.518 Mio. € (Vorjahr: 1.268 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 beziehungsweise 20 Jahren genutzt werden können. Verlustvorträge in Höhe von 198 Mio. € (Vorjahr: 112 Mio. €) wurden als nicht nutzbar eingeschätzt.

Die Zunahme der als nicht nutzbar eingeschätzten Verlustvorträge in Höhe von 86 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus der steuerlichen Situation indischer und italienischer Gesellschaften.

Latente Steuern werden angesetzt, soweit Einkünfte von Tochterunternehmen aufgrund besonderer lokaler steuerlicher Regelungen in der Vergangenheit steuerbefreit waren und soweit die Steuereffekte bei Wegfall der temporären Steuerbefreiung absehbar sind. Die von verschiedenen Staaten zum Ausgleich für den Wegfall der betragsmäßig unbegrenzten Steuerbefreiungen gewährten Steuerguthaben führten zum Ansatz eines Steuervorteils in Höhe von 55 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €). Die aus anderen Gründen gewährten Steuerguthaben betragen 67 Mio. € (Vorjahr: 69 Mio. €).

Für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) und für Steuergutschriften, die in der Zeit von 2011 bis 2023 verfallen würden, wurde in Höhe von 562 Mio. € (Vorjahr: 371 Mio. €) in der Bilanz kein latenter Steueranspruch erfasst.

Im Geschäftsjahr 2006 wurde aufgrund geänderter gesetzlicher Bestimmungen in Deutschland erstmalig ein Körperschaftsteuererstattungsanspruch erfolgswirksam als laufender Ertragsteueranspruch aktiviert und in der Bilanz unter den Ertragsteuerforderungen mit einem Barwert von 951 Mio. € angesetzt. Am Bilanzstichtag betrug der Barwert des Erstattungsanspruchs 783 Mio. €.

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steueraufwendungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: Ertrag 54 Mio. €).

Latente Steuern wurden in Höhe von 453 Mio. € aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

Zum Bilanzstichtag sind insgesamt latente Steuern in Höhe von insgesamt 207 Mio. € (Vorjahr: Minderung um 1 Mio. €) in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen 4 Mio. € (Vorjahr: 44 Mio. €) Minderheitsanteile. Im laufenden Geschäftsjahr ergab sich eine Minderung der latenten Steuern durch Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €).

VERÄNDERUNG DER STEUEREFFEKTE AUF DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

Mio. €	2009		2008	
	BETRAG VOR STEUERN	STEUERN	BETRAG NACH STEUERN	BETRAG NACH STEUERN
Währungsumrechnungsdifferenzen	975	–	975	–1.445
Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste	–860	249	–611	190
Cash-flow-Hedges	–225	46	–179	–373
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)	271	–80	191	–230
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen von At-Equity-Gesellschaften nach Steuern	30	–	30	–188
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	191	216	406	–2.046

LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Immaterielle Vermögenswerte	197	235	2.388	2.271
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	3.699	4.123	2.580	2.729
Langfristige Finanzanlagen	756	1.059	4	2
Vorräte	304	335	324	321
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inkl. Finanzdienstleistungsbereich)*	622	822	5.931	7.103
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	82	129	20	41
Pensionsrückstellungen	1.303	1.050	3	8
Übrige Rückstellungen	2.885	2.723	61	530
Verbindlichkeiten*	1.309	1.657	245	499
Steuerliche Verlustvorträge	929	663	–	0
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	–	0	–	0
Bruttowert	12.084	12.796	11.558	13.504
davon langfristig	(8.544)	(8.871)	(8.070)	(8.941)
Saldierung	9.185	9.885	9.185	9.885
Konsolidierung	113	433	–149	35
Bilanzansatz	3.013	3.344	2.224	3.654

* Das Vorjahr wurde angepasst.

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2009 von 349 Mio. € (Vorjahr: Aufwand 1.920 Mio. €) war um 23 Mio. € (Vorjahr: 29 Mio. €) niedriger als der erwartete Steueraufwand von 372 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Thesaurierungssatzes von 29,5 % auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2009	2008
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.261	6.608
Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 29,5 %; Vorjahr 29,5 %)	372	1.949
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	- 58	- 141
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	- 476	- 286
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	162	183
Effekte aus Verlustvorträgen und tax credits	52	- 47
temporäre Differenzen, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	349	422
Steuerzuschriften	- 47	- 23
Periodenfremde Steuern	- 33	- 41
Effekte aus Steuersatzänderungen	1	- 54
Sonstige Steuereffekte	27	- 42
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	349	1.920
Effektiver Steuersatz (%)	27,7	29,1

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

11 | Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Eine Verwässerung des Ergebnisses je Aktie resultiert aus sogenannten potenziellen Aktien. Hierzu zählen Optionsrechte, die allerdings nur dann ergebnisverwässernd wirken, wenn diese Rechte die Ausgabe von Aktien zu einem Wert unter dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie zur Folge haben.

Eine Verwässerung ergab sich im Geschäftsjahr 2009 aus der sechsten, siebten und achten Tranche des Aktienoptionsplans. Sie war allerdings so geringfügig, dass das ausgewiesene Ergebnis je Aktie dadurch nicht beeinflusst worden ist.

Stück	STÄMME		VORZÜGE	
	2009	2008	2009	2008
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – unverwässert	294.963.231	292.852.751	105.238.280	105.238.280
Verwässernde potentielle Stammaktien aus Aktienoptionsplan	87.163	1.613.743	0	0
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – verwässert	295.050.394	294.466.494	105.238.280	105.238.280

Mio. €	2009	2008
Ergebnis nach Steuern	911	4.688
Ergebnisanteil von Minderheiten	-49	-65
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	960	4.753
Unverwässertes Ergebnis aus Stammaktien	703	3.492
Unverwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	257	1.261
Verwässertes Ergebnis aus Stammaktien	703	3.497
Verwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	257	1.256

€	2009	2008
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert	2,38	11,92
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert	2,44	11,98
Ergebnis je Stammaktie – verwässert	2,38	11,88
Ergebnis je Vorzugsaktie – verwässert	2,44	11,94

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 3 Mio. € (im Vorjahr noch keine Aktivierung) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 4,0% der Aktivierung zu Grunde gelegt.

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

Im Volkswagen Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente und
- Finanzinstrumente nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7.

Zu den Finanzinstrumenten, die nicht im Anwendungsbereich von IFRS 7 liegen, zählen insbesondere Anteile an nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

Mio. €	2009	2008
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	207	- 4
Kredite und Forderungen	3.212	3.297
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	22	- 288
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	- 3.626	- 3.319
	- 185	- 314

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerten beziehungsweise finanziellen Schulden setzen sich aus der Fair-Value-Bewertung von Finanzinstrumenten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerten bestehen vornehmlich aus Erträgen und Aufwendungen aus Wertpapieren einschließlich Veräußerungsergebnissen, Wertberichtigungen auf Beteiligungen sowie Effekten aus der Währungsumrechnung.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Kredite und Forderungen umfassen die Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39 inklusive Effekten aus der Währungsumrechnung. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kredit- und Leasinggeschäft der Finanzdienstleistungsbereiche.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

**GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE
BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE**

Mio. €	2009	2008
Zinserträge	3.957	4.239
Zinsaufwendungen	3.652	3.462
	305	777

WERTMINDERUNGS-AUFWENDUNGEN DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH KLASSEN

Mio. €	2009	2008
Zum Fair Value bewertet	3	266
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	1.622	1.156
	1.625	1.422

Die Wertminderungsaufwendungen betreffen außerplanmäßige Abschreibungen finanzieller Vermögenswerte wie zum Beispiel Wertkorrekturen auf Forderungen, Wertpapiere und nicht konsolidierte Tochtergesellschaften. Die Zinserträge aus wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 69 Mio. € (Vorjahr: 82 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2009 wurden 5 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) als Aufwand und 3 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) als Ertrag für Gebühren und Provisionen erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

Erläuterungen zur Bilanz

12 | Immaterielle Vermögenswerte

Die Übersicht zur Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte wurde teilweise neu gegliedert. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten werden unter den Sonstigen immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen. Der bisher unter den Sonstigen immateriellen Vermögenswerten enthaltene Markenname wird separat gezeigt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2008

Mio. €	Markenname	Goodwill	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2008	–	201	1.938	10.470	1.437	14.046
Währungsänderungen	–132	–384	–54	–366	–97	–1.033
Änderungen						
Konsolidierungskreis	1.027	2.952	12	1.073	713	5.777
Zugänge	–	2	1.842	374	239	2.457
Umbuchungen	–	–	–1.036	1.036	–15	–15
Zur Veräußerung gehalten	–	–	34	65	6	105
Abgänge	–	–	3	1.023	118	1.144
Stand am 31.12.2008	895	2.771	2.665	11.499	2.153	19.983
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2008	–	–	229	6.097	890	7.216
Währungsänderungen	–	–	–	–130	–11	–141
Änderungen						
Konsolidierungskreis	–	–	–	–	0	0
Zugänge planmäßig	–	–	–	1.359	381	1.740
Zugänge außerplanmäßig	–	–	18	15	8	41
Umbuchungen	–	–	–8	8	–1	–1
Zur Veräußerung gehalten	–	–	–	20	6	26
Abgänge	–	–	0	1.021	116	1.137
Stand am 31.12.2008	–	–	239	6.308	1.145	7.692
Nettobuchwert am 31.12.2008	895	2.771	2.426	5.191	1.008	12.291

Durch Sensitivitätsanalysen haben wir festgestellt, dass auch bei innerhalb eines realistischen Rahmens abweichenden wesentlichen Annahmen kein Wertminderungsbedarf für Goodwills und Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer vorliegt.

> Anhang

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2009

Mio. €	Markenname	Goodwill	Aktivier- te Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivier- te Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2009	895	2.771	2.665	11.499	2.153	19.983
Währungsänderungen	54	158	27	188	46	473
Änderungen						
Konsolidierungskreis	–	–	–	–	0	0
Zugänge	–	–	1.600	347	226	2.173
Umbuchungen	–	–	–981	986	–18	–13
Zur Veräußerung gehalten	–	–	–	–	–	–
Abgänge	–	–	99	1.123	85	1.307
Stand am 31.12.2009	949	2.929	3.213	11.896	2.322	21.310
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2009	–	–	239	6.308	1.145	7.692
Währungsänderungen	–	–	–	88	21	109
Änderungen						
Konsolidierungskreis	–	–	–	–	0	0
Zugänge planmäßig	–	–	–	1.417	320	1.737
Zugänge außerplanmäßig	–	–	109	60	3	172
Umbuchungen	–	–	–113	113	–7	–7
Zur Veräußerung gehalten	–	–	–	–	–	–
Abgänge	–	–	98	1.117	85	1.299
Stand am 31.12.2009	–	–	136	6.870	1.397	8.403
Nettobuchwert am 31.12.2009	949	2.929	3.077	5.027	925	12.907

Der ausgewiesene Markenname entfällt auf Scania.

Von dem zum 31. Dezember 2009 ausgewiesenen Goodwill entfallen 2.729 Mio. € (Vorjahr: 2.574 Mio. €) auf Scania und 153 Mio. € (Vorjahr: 151 Mio. €) auf Škoda (Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge). Von dem verbleibenden Betrag betreffen 27 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, 15 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) das Segment Volkswagen Finanzdienstleistungen und 5 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) die nicht zugeordneten Bereiche. Die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills ist auch bei einer Variation der Wachstumsprognose beziehungsweise des Diskontierungssatzes von + / – 0,5 %-Punkte gegeben.

Von den im Jahr 2009 insgesamt angefallenen Forschungs- und Entwicklungskosten erfüllten 1.947 Mio. € (Vorjahr: 2.216 Mio. €) die Aktivierungskriterien nach IFRS.

Folgende Beträge wurden erfolgswirksam verrechnet:

Mio. €	2009	2008
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	3.843	3.710
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	1.586	1.392
Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	5.429	5.102

13 | Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2008

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2008	14.424	25.048	32.620	1.836	73.928
Währungsänderungen	-174	-495	-308	-117	-1.094
Änderungen Konsolidierungskreis	1.389	959	110	294	2.752
Zugänge	437	1.118	2.420	2.676	6.651
Umbuchungen	216	700	629	-1.523	22
Zur Veräußerung gehalten	44	30	111	6	191
Abgänge	71	747	1.433	71	2.322
Stand am 31.12.2008	16.177	26.553	33.927	3.089	79.746
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2008	7.545	19.740	27.297	8	54.590
Währungsänderungen	-33	-238	-239	-8	-518
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	-	0
Zugänge planmäßig	487	1.705	2.415	18	4.625
Zugänge außerplanmäßig	3	7	84	90	184
Umbuchungen	3	-4	-9	11	1
Zur Veräußerung gehalten	25	25	72	2	124
Abgänge	57	712	1.356	-	2.125
Zuschreibungen	-	0	-	-8	-8
Stand am 31.12.2008	7.923	20.473	28.120	109	56.625
Nettobuchwert am 31.12.2008	8.254	6.080	5.807	2.980	23.121
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2008	177	-	16	-	193

Für mittels Finanzierungsleasing-Verträgen geleaste Gebäude und Anlagen bestehen überwiegend Kaufoptionen, die auch ausgeübt werden sollen. Die Zinssätze, die den Verträgen zugrunde liegen, variieren je nach Markt und Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen 2,9 und 13,6 %.

Gewinn- und Verlustrechnung
 Gesamtergebnisrechnung
 Bilanz
 Eigenkapitalentwicklung
 Kapitalflussrechnung
 > Anhang
 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
 Bestätigungsvermerk

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergaben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2009	2010 – 2013	ab 2014	Gesamt
Leasingzahlungen	39	77	124	240
Zinsanteile	7	10	15	32
Buchwert/Barwert	32	67	109	208

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2009

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2009	16.177	26.553	33.927	3.089	79.746
Währungsänderungen	179	429	360	56	1.024
Änderungen Konsolidierungskreis	95	0	1	5	100
Zugänge	378	1.254	1.795	2.251	5.678
Umbuchungen	546	982	801	-2.316	13
Zur Veräußerung gehalten	-	-	-	-	-
Abgänge	60	531	717	54	1.362
Stand am 31.12.2009	17.314	28.686	36.166	3.032	85.199
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2009	7.923	20.473	28.120	109	56.625
Währungsänderungen	61	267	292	4	624
Änderungen Konsolidierungskreis	4	0	0	-	4
Zugänge planmäßig	519	1.734	2.297	24	4.574
Zugänge außerplanmäßig	0	2	136	2	140
Umbuchungen	0	36	54	-84	7
Zur Veräußerung gehalten	-	-	-	-	-
Abgänge	51	492	656	0	1.198
Zuschreibungen	-2	-2	-6	-11	-20
Stand am 31.12.2009	8.454	22.018	30.237	45	60.755
Nettobuchwert am 31.12.2009	8.860	6.668	5.930	2.987	24.444
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2009	166	17	12	-	195

Für mittels Finanzierungsleasing-Verträgen geleaste Gebäude und Anlagen bestehen überwiegend Kaufoptionen, die auch ausgeübt werden sollen. Die Zinssätze, die den Verträgen zugrunde liegen, variieren je nach Markt und Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen 2,0 und 10,1 %.

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2010	2011 – 2014	ab 2015	Gesamt
Leasingzahlungen	30	107	94	230
Zinsanteile	7	16	2	25
Buchwert/Barwert	23	91	92	206

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte erfolgten im laufenden Jahr aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 545 Mio. € (Vorjahr: 366 Mio. €).

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 25 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt beziehungsweise 111 Mio. € als erhaltene Sachzuwendungen nicht als Anschaffungskosten aktiviert.

14 | Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2008

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2008	10.903	301	11.204
Währungsänderungen	-78	1	-77
Änderungen Konsolidierungskreis	1.286	-	1.286
Zugänge	5.335	13	5.348
Umbuchungen	-	-7	-7
Abgänge	4.751	3	4.754
Stand am 31.12.2008	12.695	305	13.000
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2008	2.724	149	2.873
Währungsänderungen	-27	1	-26
Änderungen Konsolidierungskreis	75	-	75
Zugänge planmäßig	1.724	7	1.731
Zugänge außerplanmäßig	92	-	92
Umbuchungen	-	0	0
Abgänge	1.782	2	1.784
Zuschreibungen	0	-	0
Stand am 31.12.2008	2.806	155	2.961
Nettobuchwert am 31.12.2008	9.889	150	10.039

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarteten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2009	2010 – 2013	ab 2014	Gesamt
	1.193	1.233	41	2.467

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2009

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2009	12.695	305	13.000
Währungsänderungen	62	3	64
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	5.230	76	5.306
Umbuchungen	–2	0	–2
Abgänge	4.245	1	4.246
Stand am 31.12.2009	13.740	382	14.122
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2009	2.806	155	2.961
Währungsänderungen	20	0	19
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge planmäßig	2.013	8	2.020
Zugänge außerplanmäßig	262	5	267
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	1.620	1	1.620
Zuschreibungen	–28	–	–28
Stand am 31.12.2009	3.452	166	3.618
Nettobuchwert am 31.12.2009	10.288	216	10.504

Unter den Vermieteten Vermögenswerten weisen wir das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen aus.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 475 Mio. € (Vorjahr: 399 Mio. €) betrug. Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 46 Mio. € (Vorjahr: 45 Mio. €) an, für nicht genutztes Investment Property wurden 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) aufgewandt.

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2010	2011 – 2014	ab 2015	Gesamt
	1.234	1.141	–	2.375

15 | At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2008

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Anschaffungskosten			
Stand am 01.01.2008	8.013	901	8.914
Währungsänderungen	47	2	49
Änderungen Konsolidierungskreis	-1.518	-229	-1.747
Zugänge	862	194	1.056
Umbuchungen	-7	7	-
Abgänge	815	5	820
Zuschreibungen	-	-	-
Ergebnisneutrale Veränderungen	-188	-	-188
Stand am 31.12.2008	6.394	870	7.264
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2008	218	353	571
Währungsänderungen	18	0	18
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-98	-98
Zugänge außerplanmäßig	-	32	32
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	109	0	109
Zuschreibungen	-106	-	-106
Stand am 31.12.2008	21	287	308
Nettobuchwert am 31.12.2008	6.373	583	6.956

Aufgrund verbesserter Ertragsaussichten wurden in Höhe von 106 Mio. € außerplanmäßige Abschreibungen auf mehrere Gemeinschaftsunternehmen zurückgenommen. Der Schätzung des Nutzungswerts war ein Abzinsungsfaktor von 9,4 % zugrunde gelegt worden.

**ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN
 VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2009**

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Anschaffungskosten			
Stand am 01.01.2009	6.394	870	7.264
Währungsänderungen	-14	0	-14
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-140	-140
Zugänge	4.768	95	4.863
Umbuchungen	7	-7	0
Abgänge	780	4	783
Zuschreibungen	-	-	-
Ergebnisneutrale Veränderungen	30	-	30
Stand am 31.12.2009	10.406	815	11.220
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2009	21	287	308
Währungsänderungen	-1	1	1
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-33	-33
Zugänge außerplanmäßig	-	17	17
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	-	0	0
Zuschreibungen	-	-	-
Stand am 31.12.2009	21	271	292
Nettobuchwert am 31.12.2009	10.385	543	10.928

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 7.334 Mio. € (Vorjahr: 2.980 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 3.051 Mio. € (Vorjahr: 3.393 Mio. €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2009 resultieren die Zugänge bei At Equity bewerteten Anteilen im Wesentlichen aus dem Erwerb der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 3.907 Mio. €.

Die wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Gesellschaften sind in der Aufstellung der wesentlichen Konzerngesellschaften am Ende des Anhangs aufgeführt.

16 | Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Mio. €			Buchwert	Zeitwert			Buchwert	Zeitwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2009	31.12.2009	kurzfristig	langfristig	31.12.2008	31.12.2008
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	11.613	22.815	34.428	34.496	9.534	20.302	29.836	30.144
Händlerfinanzierung	8.698	856	9.555	9.550	10.147	981	11.128	11.166
Direktbank-Geschäft	146	–	146	146	133	–	133	133
	20.457	23.672	44.129	44.192	19.814	21.283	41.097	41.443
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	152	–	152	152	125	–	125	125
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	6.793	9.502	16.296	16.322	7.096	10.572	17.668	17.833
	27.403	33.174	60.577	60.667	27.035	31.855	58.890	59.401

Die langfristigen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungsgeschäft sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 0,0 und 24 % (Vorjahr: 0,0 und 22,1 %) zu verzinsen. Sie haben Laufzeiten von bis zu 144 Monaten (Vorjahr: 84 Monate). Der langfristige Teil der Händlerfinanzierung wird länderspezifisch zu Zinssätzen zwischen 1,9 und 18 % (Vorjahr: 3,8 und 20 %) gewährt.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 60,6 Mrd. € (Vorjahr: 58,9 Mrd. €) enthalten eine Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging von 84 Mio. € (Vorjahr: 151 Mio. €).

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 188 Mio. € (Vorjahr: 173 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Den Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen – nahezu ausschließlich für Fahrzeuge – lagen zum 31.12.2008 beziehungsweise liegen zum 31.12.2009 die folgenden erwarteten Zahlungsströme zugrunde:

Mio. €	2009	2010 – 2013	ab 2014	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	7.806	11.586	44	19.436
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	–710	–1.056	–2	–1.768
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	7.096	10.530	42	17.668

Mio. €	2010	2011 – 2014	ab 2015	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	7.470	10.312	67	17.849
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	–677	–870	–6	–1.553
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	6.793	9.442	61	16.296

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

17 | Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €			Buchwert		Zeitwert		Buchwert		Zeitwert	
	kurzfristig	langfristig	31.12.2009	31.12.2009	kurzfristig	langfristig	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2008
Sonstige Forderungen gegenüber										
verbundenen Unternehmen	238	9	247	247	152	15	167	167		
Gemeinschaftsunternehmen	1.195	421	1.616	1.630	2.935	590	3.525	3.548		
assoziierten Unternehmen	21	0	21	21	22	–	22	22		
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	1	1	4	106	110	110		
Sonstige Steueransprüche	1.345	57	1.403	1.403	1.369	40	1.409	1.409		
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	1.349	1.856	3.205	3.205	2.919	1.666	4.585	4.585		
Übrige Vermögenswerte	1.779	1.402	3.181	3.188	2.667	970	3.637	3.644		
	5.927	3.747	9.674	9.694	10.068	3.387	13.455	13.485		

In den Übrigen Vermögenswerten ist Planvermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 54 Mio. € (Vorjahr: 69 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 111 Mio. € (Vorjahr: 100 Mio. €) erfasst.

Für die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen.

In den Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten und sonstigen Beteiligungsgesellschaften enthalten, die mit Zinssätzen bis zu 15,1 % (Vorjahr: 22,1 %) verzinst wurden.

Die Sonstigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Darlehen mit Laufzeiten von bis zu 17 Jahren (Vorjahr: 11 Jahre) und sind zu Zinssätzen zwischen 0,6 und 9,5 % (Vorjahr: 3,4 und 11,2 %) ausgeliehen.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die Übrigen Vermögenswerte beinhalten 385 Mio. € (Vorjahr: 161 Mio. €) gestellte Sicherheiten für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	22	240
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	58	348
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	432	255
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	10	82
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	2.110	3.159
Hedge-Geschäfte	2.631	4.084
Vermögenswerte aus hedgeineffektiven Derivaten	574	501
	3.205	4.585

Die positiven Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) belaufen sich auf 255 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €).

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 4 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 32 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente näher erläutert.

18 | Ertragsteueransprüche

Mio. €			Buchwert			Buchwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2009	kurzfristig	langfristig	31.12.2008
Latente Ertragsteueransprüche	–	3.013	3.013	–	3.344	3.344
Ertragsteuerforderungen	762	685	1.447	1.024	763	1.787
	762	3.698	4.460	1.024	4.107	5.131

Von den latenten Ertragsteueransprüchen sind 970 Mio. € (Vorjahr: 1.333 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

19 | Vorräte

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.030	2.009
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.590	1.656
Fertige Erzeugnisse, Waren	8.842	12.396
Kurzfristiges Vermietvermögen	1.575	1.703
Geleistete Anzahlungen	86	52
	14.124	17.816

Von den gesamten Vorräten waren 2.238 Mio. € (Vorjahr: 2.484 Mio. €) zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 85.303 Mio. € (Vorjahr: 90.617 Mio. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 354 Mio. € (Vorjahr: 435 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge in Höhe von 142 Mio. € (Vorjahr: 94 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

20 | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	4.666	5.481
verbundenen Unternehmen	244	157
Gemeinschaftsunternehmen	777	318
assoziierten Unternehmen	4	11
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	2
	5.692	5.969

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

21 | Wertpapiere

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien, die der Kategorie Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zugeordnet sind.

22 | Zahlungsmittel

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Guthaben bei Kreditinstituten	20.506	9.018
Schecks, Kassenbestand und jederzeit fällige Mittel	33	456
	20.539	9.474

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen.

23 | Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und damit verbundene Schulden

Die Vermögenswerte und Schulden der im laufenden Geschäftsjahr veräußerten Volkswagen Caminhões e Ônibus Indústria e Comércio de Veículos Comerciais Ltda., Resende, Brasilien, wurden im Vorjahr als zur Veräußerung gehalten umgegliedert.

Die Hauptgruppen der Vermögenswerte und Schulden, die als zur Veräußerung gehalten wurden, setzten sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Immaterielle Vermögenswerte	–	79
Sachanlagen	–	67
Vorräte	–	164
Flüssige Mittel und Wertpapiere	–	282
Sonstige Vermögenswerte	–	415
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	1.007

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Rückstellungen	–	313
Finanzschulden	–	175
Sonstige Verbindlichkeiten	–	278
Zur Veräußerung gehaltene Schulden	–	766

Die direkt im Eigenkapital erfassten kumulativen Erträge und Aufwendungen, die in direktem Zusammenhang mit den Veräußerungsgruppen bestehen, lagen wie folgt vor:

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Versicherungsmathematische Gewinne	–	–1
Cash-flow-Hedges	–	–60
Währungsumrechnungsdifferenzen	–	–52
Latente Steuern	–	21

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

24 | Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG lautet auf Euro. Die Aktien sind nennwertlose Stückaktien und lauten auf den Inhaber. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Gesellschaftskapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Aufgrund der im Geschäftsjahr vollzogenen Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus der sechsten, siebten und achten Tranche des Aktienoptionsplanes hat sich das Gezeichnete Kapital insgesamt um 0,2 Mio. € auf 1.025 Mio. € erhöht.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.005.397 nennwertlosen Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen.

ENTWICKLUNG DER STAMM- UND VORZUGSAKTIE UND DES GEZEICHNETEN KAPITALS

	STÜCK		€	
	2009	2008	2009	2008
Stand am 01.01.	400.158.487	396.575.547	1.024.405.726	1.015.233.400
Ausgegebene Aktien (Aktienoptionsplan)	85.190	3.582.940	218.086	9.172.326
Stand am 31.12.	400.243.677	400.158.487	1.024.623.813	1.024.405.726

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2006 besteht bis zum 2. Mai 2011 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien von bis zu 90 Mio. €.

Es besteht noch ein Bedingtes Kapital von 7 Mio. € (ursprünglich 40 Mio. €) aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 16. April 2002. Diese bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber der bis zum 15. April 2007 begebenen Wandelschuldverschreibungen ihr Bezugsrecht ausüben.

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 5.030 Mio. € aus den Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der in 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Aus dem Aufgeld aus der Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelschuldverschreibungen aus dem Aktienoptionsplan erhöhte sich die Kapitalrücklage im Geschäftsjahr um 4 Mio. €. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

Durch Beschluss der Außerordentlichen Hauptversammlung vom 3. Dezember 2009 besteht ein Genehmigtes Kapital bis zum 2. Dezember 2014 zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 345,6 Mio. €. Dieser Beschluss wird erst mit der – zum Bilanzstichtag noch nicht erfolgten – Eintragung in das Handelsregister wirksam.

AKTIENOPTIIONSPLAN

Der Aktienoptionsplan räumt den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Die Wandelschuldverschreibungen werden zum Zeitpunkt der Ausgabe an die Mitarbeiter zum Fair Value bewertet. Die zum Fair Value bewerteten Wandelschuldverschreibungen werden im Personalaufwand und im Eigenkapital erfasst.

Nach dem Auslaufen der ersten fünf Tranchen ergeben sich die Wandelpreise und Wandelzeiträume aus der folgenden Tabelle. Die Angaben zur sechsten Tranche sind als Daten des Berichtsjahres verzeichnet, obwohl auch diese Tranche inzwischen ausgelaufen ist.

WANDELPREISE UND WANDELZEITRÄUME FÜR DIE TRANCHEN DES AKTIENOPTIENSPLANS

€	6. Tranche	7. Tranche	8. Tranche
Basiswandelpreis je Aktie	38,68	37,99	58,18
Wandelpreis			
ab 10. Juli 2006	42,55		
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2006	44,48		
ab 9. Juli 2007		41,79	
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2007	46,42	43,69	
ab 8. Juli 2008			64,00
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2008	48,35	45,59	66,91
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2009		47,49	69,82
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2010			72,73
Beginn der Wandelfrist	10.07.2006	09.07.2007	08.07.2008
Ende der Wandelfrist	02.07.2009	01.07.2010	30.06.2011

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	NOMINALWERT DER WANDEL- SCHULDVER- SCHREIBUNG	ANZAHL DER WANDEL- RECHTE	ANZAHL DER WANDELBAREN STAMMAKTIEN
	€	Stück	Stück
Stand am 01.01.2008	964.648,96	376.816	3.768.160
Im Geschäftsjahr			
ausgeübt	917.232,64	358.294	3.582.940
zurückgegeben	3.875,84	1.514	15.140
Stand am 31.12.2008	43.540,48	17.008	170.080
Stand am 01.01.2009	43.540,48	17.008	170.080
Im Geschäftsjahr			
ausgeübt	21.808,64	8.519	85.190
zurückgegeben	12,80	5	50
Stand am 31.12.2009	21.719,04	8.484	84.840

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

BEWERTUNG DER WANDELSCHULDVERSCHREIBUNGEN DER SECHSTEN BIS ACHTEN TRANCHE

Nach den Übergangsvorschriften des IFRS 2 wurden die Wandelschuldverschreibungen bewertet, die nach der Veröffentlichung des Standardentwurfs am 7. November 2002 gewährt wurden.

Der Fair Value der Wandelschuldverschreibungen wird durch ein Binomial-Optionspreismodell, das auf den oben aufgeführten Ausgabe- und Wandlungsbedingungen basiert, ermittelt. Bezüglich des Wandlungsverhaltens der Berechtigten wurde unterstellt, dass gewandelt wird, wenn der Aktienkurs 50 % über dem Wandelpreis liegt. Für die Ermittlung der Fair Values der Wandelschuldverschreibungen wurden historische und implizite Volatilitäten herangezogen, welche im Hinblick auf die erwartete Restlaufzeit der Wandlungsrechte ermittelt wurden. Die verwendeten Prämissen und der ermittelte Fair Value sind in folgender Tabelle dargestellt:

	6. Tranche	7. Tranche	8. Tranche
Volatilität in %	27,50	27,50	27,50
risikofreier Zinssatz in %	3,49	2,57	3,77
Dividenden in %	3,20	3,20	3,20
Beizulegender Zeitwert pro Wandelschuldverschreibung in €	39,66	48,71	63,49

Der Fair Value der Wandelschuldverschreibungen wird zeitanteilig über die zweijährige Sperrfrist als Personalaufwand erfasst. Da die Sperrfrist für die achte Tranche bereits 2008 abgelaufen war, wurde im Geschäftsjahr 2009 kein Personalaufwand erfasst (Vorjahr: 5 Mio. €).

Nachfolgend werden die Entwicklung der ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen sowie ihre Ausübungspreise dargestellt.

	DURCHSCHNITTLICHER WANDELPREIS JE WANDEL- SCHULDVERSCHREIBUNG*	WANDELSCHULD- VERSCHREIBUNGEN
	€	Stück
Stand am 01.01.2008	603,70	376.816
Im Geschäftsjahr		
gewährt	–	–
zurückgegeben	629,58	1.514
ausgeübt	609,24	358.294
Stand am 31.12.2008	556,27	17.008
davon ausübbar	556,27	17.008
Stand am 01.01.2009	556,27	17.008
Im Geschäftsjahr		
gewährt	–	–
zurückgegeben	669,10	5
ausgeübt	521,41	8.519
Stand am 31.12.2009	618,53	8.484
davon ausübbar	618,53	8.484

* Wandelpreis je zehn Aktien.

Für 9.050 Wandelschuldverschreibungen erhöhte sich im Jahr 2009 der durchschnittliche Wandelpreis um 256,10€.

2009	WANDELPREIS JE WANDELSCHULD- VERSCHREIBUNG*	WANDELSCHULD- VERSCHREIBUNGEN
	€	Stück
6. Tranche	483,50	–
7. Tranche	474,90	3.027
8. Tranche	698,20	5.457
		8.484

* Wandelpreis je zehn Aktien.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist ein Bilanzgewinn von 884 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von insgesamt 647 Mio. €, das bedeutet 1,60€ je Stammaktie und 1,66 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Für den Fall, dass sich die Anzahl der dividendenberechtigten Stückaktien für das Geschäftsjahr 2009 bis zur Hauptversammlung verändern sollte, wird der Hauptversammlung bei unveränderter Ausschüttung von 1,60€ je dividendenberechtigter Stammaktie bzw. 1,66 € je dividendenberechtigter Vorzugsaktie ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag unterbreitet.

Im Geschäftsjahr 2009 wurde eine Dividende in Höhe von 1,93€ je Stammaktie und 1,99 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf Anteilseigner an der Scania AB.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

25 | Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Die Details der lang- und kurzfristigen Finanzschulden ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €			Buchwert			Buchwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2009	kurzfristig	langfristig	31.12.2008
Anleihen	10.817	21.405	32.222	7.125	19.672	26.797
Schuldverschreibungen	7.580	4.240	11.820	9.274	4.877	14.151
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.878	6.864	12.742	7.918	4.662	12.580
Einlagen aus dem Direktbankgeschäft	15.268	3.041	18.309	10.877	1.958	12.835
Darlehen	864	1.260	2.123	762	1.912	2.674
Wechselverbindlichkeiten	0	–	0	0	–	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen	23	183	206	32	176	208
Finanzschulden gegenüber						
verbundenen Unternehmen	177	–	177	130	–	130
Gemeinschaftsunternehmen	–	–	–	–	–	–
assoziierten Unternehmen	–	–	–	5	–	5
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	–	–	–	–	–
	40.606	36.993	77.599	36.123	33.257	69.380

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten sind insgesamt 151 Mio. € (Vorjahr: 168 Mio. € angepasst) im Wesentlichen durch Grundpfandrechte gesichert.

Die Finanzschulden in Höhe von 77,6 Mrd. € enthalten eine Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging von 0,3 Mio. €.

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts über konsolidierte Zweckgesellschaften durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 10.584 Mio. € (Vorjahr: 13.117 Mio. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Als Sicherheit dienen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 12.785 Mio. € (Vorjahr: 15.880 Mio. €).

Sämtliche öffentliche und private Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Volkswagen Financial Services AG Konzerns können vorzeitig zurückgezahlt werden (so genannter clean up call), wenn weniger als 9 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens ausstehen. Bei den Asset-Backed-Securities-Conduit-Transaktionen der Volkswagen Financial Services (UK) und Volkswagen Financial Services Japan handelt es sich um nicht öffentliche Transaktionen, die zu festgelegten Terminen kündbar sind.

26 | Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2009	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2008
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.222	0	1.222	1.158	35	1.193
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber						
verbundenen Unternehmen	66	–	66	141	–	141
Gemeinschaftsunternehmen	255	–	255	25	–	25
assoziierten Unternehmen	–	–	–	0	–	0
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	–	0	0	–	0
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	718	703	1.421	1.189	1.150	2.339
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	833	310	1.143	751	391	1.142
im Rahmen der sozialen Sicherheit	283	28	311	261	28	289
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	1.381	304	1.686	1.444	297	1.741
Übrige Verbindlichkeiten	3.478	1.683	5.161	3.576	1.334	4.910
	8.237	3.028	11.265	8.545	3.235	11.780

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	22	8
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	141	296
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	149	210
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	193	240
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	351	1.178
Hedge-Geschäfte	856	1.932
Verpflichtungen aus hedgeineffektiven Derivaten	565	407
	1.421	2.339

Die negativen Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) belaufen sich auf 7 Mio. € (Vorjahr: 216 Mio. €).

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 73 Mio. € (Vorjahr: 151 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 32 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente näher erläutert.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

27 | Ertragsteuerverpflichtungen

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2009	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2008
Latente						
Ertragsteuerverpflichtungen	–	2.224	2.224	–	3.654	3.654
Ertragsteuerrückstellungen	973	3.946	4.919	1.160	3.555	4.715
Ertragsteuerverbindlichkeiten	73	–	73	59	–	59
	1.046	6.170	7.216	1.219	7.209	8.428

Von den latenten Ertragsteuerverpflichtungen sind 626 Mio. € (Vorjahr: 1.573 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

28 | Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2009 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 983 Mio. € (Vorjahr: 966 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 806 Mio. € (Vorjahr: 804 Mio. €) geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden Trendannahmen für die relevanten Größen, die sich auf die Leistungshöhe auswirken, berücksichtigt. Bei allen Leistungssystemen sind versicherungsmathematische Berechnungen erforderlich. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens-, Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste verrechnen wir erfolgsneutral mit den Rücklagen.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Die Erhöhung oder Verminderung der angenommenen Kostentrends im Bereich der medizinischen Versorgung um einen Prozentpunkt wirkt sich nur geringfügig auf die Höhe der Verpflichtungen aus. Im Geschäftsjahr 2009 wurden 16 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2009 beträgt 142 Mio. € (Vorjahr: 174 Mio. €).

Die betriebliche Altersversorgung im Volkswagen Konzern beruht seit 1996 in Deutschland auf einer Rentenbausteinzusage, die nach IAS 19 als leistungsorientierte Zusage eingestuft wird. Seit dem 1. Januar 2001 ist dieses Modell zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt worden. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den Volkswagen Pension Trust e.V. in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich vollständig ab. Aus diesem Grund haben sich inzwischen fast alle inländischen Konzerngesellschaften hieran beteiligt. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Vermögenswerte (Plan Assets) erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Rückstellungen erfolgt.

Soweit bei den ausländischen Konzerngesellschaften eine Absicherung vorgenommen wird, beruht diese im Wesentlichen auf Aktien, festverzinslichen Wertpapieren und Immobilien.

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2005
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	4.120	3.240	3.330	3.235	2.959
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	3.852	3.153	3.422	3.159	2.690
Finanzierungsstatus (Saldo)	268	87	-92	76	269
Barwert der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	13.552	12.743	12.532	13.652	13.618
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	36	22	31	23	39
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	26	34	31	42	47
Bilanzwerte	13.881	12.886	12.502	13.793	13.973
davon Pensionsrückstellungen	13.936	12.955	12.603	13.854	14.003
davon Sonstige Vermögenswerte	54	69	101	61	30

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

Der Barwert der Verpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2009	2008
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	15.983	15.862
Laufender Dienstzeitaufwand	343	324
Aufzinsung der Verpflichtung	918	884
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	985	-687
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	15	17
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	609	576
Rentenzahlungen aus dem Fonds	117	121
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-33	17
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	-3	1
Konsolidierungskreisänderungen	-14	485
Sonstige Veränderungen	25	17
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	178	-240
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	17.672	15.983

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2009	2008
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	3.153	3.422
Erwartete Erträge aus Planvermögen	203	215
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	136	-473
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	297	277
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	16	12
Rentenzahlungen aus dem Fonds	114	121
Konsolidierungskreisänderungen	-14	120
Sonstige Veränderungen	17	-4
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	157	-295
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	3.852	3.153

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 339 Mio. € (Vorjahr: Verluste 258 Mio. €).

Das Planvermögen enthält 3 Mio. € Anlagen in Vermögenswerte und 14 Mio. € Anlagen in Schuldinstrumente des Volkswagen Konzerns.

Die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen basiert auf den tatsächlichen langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf detaillierten Analysen, die von Versicherungsmathematikern und Experten der Investmentbranche durchgeführt werden. Da die erwartete restliche Dienstzeit als Anlagehorizont dient, wurde die Annahme über die erwartete Verzinsung im Wesentlichen nicht verändert.

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Fondsvermögen voraussichtlich auf 274 Mio. € belaufen.

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

%	2009	2008
Aktien	29,3	20,1
Festverzinsliche Wertpapiere	53,2	54,8
Kasse	7,4	18,7
Immobilien	4,1	2,5
Sonstiges	6,0	3,9

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2009	2008
Laufender Dienstzeitaufwand	343	324
Aufzinsung der Verpflichtung	918	884
Erwartete Erträge aus Planvermögen	203	215
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	- 33	17
Verluste/Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	- 1	2
Verluste/Gewinne aus der Anwendung der Begrenzung des IAS 19,58(b)	4	14
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge	1.028	1.026

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Aufzinsung der Verpflichtung und die erwarteten Erträge aus Planvermögen werden in den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen.

Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld hat sich wie folgt verändert:

Mio. €	2009	2008
Bilanzwerte am 01.01.	12.886	12.502
Konsolidierungskreisänderungen	0	365
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Nettoaufwand	1.028	1.026
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen und Beiträge an den Fonds	910	848
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	849	- 214
Sonstige Veränderungen	40	9
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	- 11	46
Bilanzwerte am 31.12.	13.881	12.886

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bilanz
Eigenkapitalentwicklung
Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Bestätigungsvermerk

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, also die Abweichungen zwischen der gemäß den versicherungsmathematischen Annahmen erwarteten und der tatsächlichen Entwicklung der Verpflichtungen und Vermögenswerte, können folgender Tabelle entnommen werden:

	2009	2008	2007	2006	2005
Unterschiede zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf:					
in % des Barwerts der Verpflichtung	1,16	-1,04	-0,48	0,03	0,25
in % des Fair Value des Planvermögens	3,16	-10,47	-2,44	2,57	2,12

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

%	DEUTSCHLAND		AUSLAND	
	2009	2008	2009	2008
Abzinsungssatz zum 31.12.	5,40	5,75	1,20 – 11,30	2,00 – 9,00
Erwartete Erträge aus Planvermögen	5,00	5,00	4,00 – 11,70	2,00 – 11,30
Entgelttrend	2,50	2,50	1,50 – 8,70	1,50 – 10,00
Rententrend	1,00 – 1,60	1,00 – 1,60	0,80 – 6,00	0,80 – 5,25
Fluktuationsrate	0,75 – 1,00	0,75 – 1,20	2,00 – 18,00	1,50 – 5,75
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	4,50 – 8,00	4,50 – 7,25

29 | Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2008	10.135	3.029	4.394	17.558
Währungsänderungen	- 70	- 23	- 183	- 276
Konsolidierungskreisänderungen	148	3	120	271
Zur Veräußerung gehalten	90	7	127	224
Verbrauch	4.375	1.143	1.173	6.691
Zuführung/Neubildung	5.097	1.079	1.867	8.043
Aufzinsung	118	4	7	129
Auflösung	458	122	684	1.264
Stand am 01.01.2009	10.505	2.820	4.221	17.546
Währungsänderungen	72	21	268	361
Konsolidierungskreisänderungen	2	-	10	12
Zur Veräußerung gehalten	-	-	-	-
Verbrauch	4.374	1.196	677	6.247
Zuführung/Neubildung	5.411	1.012	2.093	8.517
Aufzinsung	312	53	19	384
Auflösung	538	136	392	1.066
Stand am 31.12.2009	11.391	2.574	5.542	19.507
davon kurzfristig	5.570	1.192	2.658	9.420
davon langfristig	5.822	1.382	2.884	10.088

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsansprüche, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden.

In den Übrigen Rückstellungen sind versicherungstechnische Rückstellungen in Höhe von 157 Mio. € (Vorjahr: 139 Mio. €) enthalten.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

30 | Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	10.066	9.571
verbundenen Unternehmen	87	68
Gemeinschaftsunternehmen	51	21
assoziierten Unternehmen	17	9
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	7
	10.225	9.676

Weitere Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	574	878
Kredite und Forderungen	53.093	52.751
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	24.414	13.450
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	565	407
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	90.944	81.728

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Der Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten wie Forderungen und Verbindlichkeiten wird durch Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2008**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	ÜBRIGE – KEIN FINANZ- INSTRUMENT	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2008
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	6.373	–	6.373
Sonstige Beteiligungen	2	581	581	–	–	583
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	31.855	32.366	–	–	31.855
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.666	1.456	1.456	–	265	3.387
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	5.969	5.970	–	–	5.969
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	27.035	27.035	–	–	27.035
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	2.919	4.104	4.104	–	3.045	10.068
Wertpapiere	3.770	–	–	–	–	3.770
Zahlungsmittel	9.474	–	–	–	–	9.474
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	100	33.157	33.410	–	–	33.257
Sonstige Verbindlichkeiten	1.150	436	436	–	1.649	3.235
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	36.123	36.123	–	–	36.123
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	9.676	9.676	–	–	9.676
Sonstige Verbindlichkeiten	1.189	2.544	2.544	–	4.812	8.545

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bilanz
Eigenkapitalentwicklung
Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Bestätigungsvermerk

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2009

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	Fair Value	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	ÜBRIGE – KEIN FINANZ- INSTRUMENT	BILANZ- POSITION ZUM 31.12.2009
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	10.385	–	10.385
Sonstige Beteiligungen	–	543	543	–	–	543
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	33.174	33.264	–	–	33.174
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.858	920	941	–	969	3.747
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	5.692	5.692	–	–	5.692
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	27.403	27.403	–	–	27.403
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.349	2.352	2.352	–	2.226	5.927
Wertpapiere	3.330	–	–	–	–	3.330
Zahlungsmittel	20.539	–	–	–	–	20.539
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	36.993	38.808	–	–	36.993
Sonstige Verbindlichkeiten	703	1.148	1.148	–	1.177	3.028
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	40.606	40.606	–	–	40.606
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	10.225	10.225	–	–	10.225
Sonstige Verbindlichkeiten	718	2.178	2.178	–	5.340	8.237

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE BILANZPOSTEN

Mio. €	31.12.2009	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivate	3.205	–	3.007	198
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Wertpapiere	3.332	3.320	12	–
Zahlungsmittel	20.539	20.539	–	–
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	27.075	23.859	3.019	198
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden				
Derivate	1.421	–	1.357	65
Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	1.421	–	1.357	65

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten, zum Beispiel Zahlungsmittel oder Wertpapiere, gezeigt, für die ein Marktpreis direkt ermittelt werden kann. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten wie Währungskursen oder Zinskurven gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Stufe 3 Fair Values errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 im Wesentlichen langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente gezeigt.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2009	–	64
Gesamtergebnis	184	37
erfolgswirksam	42	5
erfolgsneutral	142	32
Zugänge (Zukäufe)	48	65
Umgliederung in Stufe 2	–34	–27
Stand am 31.12.2009	198	65
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	42	5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte / Schulden	–	–
Finanzergebnis	42	5
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte / Schulden	11	–

Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit wieder beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, so dass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

Für den Fair Value der Waretermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis und das Eigenkapital dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 31. Dezember 2009 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis um 3 Mio. € und das Eigenkapital um 54 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10 % höher (niedriger) werden, würde das Ergebnis um 15 Mio. € höher (niedriger) ausfallen.

ENTWICKLUNG DER WERTBERICHTIGUNGEN AUS KREDITRISIKEN AUF FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Einzelwert- berichtigungen	Portfolio- basierte Wertberich- tigungen	2009		2008	
Stand 01.01.	1.155	619	1.774	991	563	1.554
Währungs- und sonstige Veränderungen	37	18	56	58	5	63
Zuführung	1.348	118	1.467	741	115	856
Inanspruchnahme	347	–	347	368	–	368
Auflösung	249	286	535	182	149	331
Umgliederung	–98	98	0	–85	85	0
Stand 31.12.	1.847	568	2.415	1.155	619	1.774

Die Wertberichtigungen betreffen im Wesentlichen die mit den Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft verbundenen Kreditrisiken.

Sonstige Erläuterungen

31 | Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen die Zuflüsse aus der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2009 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 3.873 Mio. € (Vorjahr: 4.576 Mio. €) und für gezahlte Zinsen von 3.172 Mio. € (Vorjahr: 3.404 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (Anhangangabe 7) Dividenden in Höhe von 407 Mio. € (Vorjahr: 679 Mio. €).

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 779 Mio. € (Vorjahr: 720 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	20.539	9.474
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	–	11
Termingeldanlagen	–2.304	–42
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	18.235	9.443

32 | Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling erfolgt im Bereich Konzern-Treasury. Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Lagebericht Seite 188.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten einwandfreier Bonität. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches auf den Bonitätseinschätzungen der internationalen Rating-Agenturen und der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner aufbaut.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor.

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE DARGESTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN

Mio. €	Weder über- fällig noch wertbe- richtet	Über- fällig und nicht wertbe- richtet	Wertbe- richtet	31.12.2009	Weder über- fällig noch wertbe- richtet	Über- fällig und nicht wertbe- richtet	Wertbe- richtet	31.12.2008
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	56.223	3.760	2.488	62.471	55.838	2.587	1.923	60.348
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.466	1.104	321	5.891	4.724	1.136	388	6.248
Sonstige Forderungen	3.249	101	326	3.677	11.158	161	242	11.561
	63.938	4.966	3.135	72.039	71.720	3.884	2.553	78.157

Innerhalb des Volkswagen Konzerns existieren keine überfälligen zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente. Im Geschäftsjahr 2009 wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 20 Mio. € (Vorjahr: 363 Mio. €) einzelwertberichtet.

**BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER
NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE**

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2009	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2008
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	48.221	8.002	56.223	47.651	8.187	55.838
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.465	0	4.466	4.724	0	4.724
Sonstige Forderungen	3.240	10	3.249	11.153	5	11.158
Zum Fair Value bewertet	6.289	–	6.289	7.395	–	7.395
	62.214	8.012	70.226	70.923	8.192	79.115

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten.

**FÄLLIGKEITSANALYSE DER BRUTTOBUCHWERTE ÜBERFÄLLIGER
NICHT WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE**

Mio. €	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2008
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.843	584	160	2.587
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	668	278	190	1.136
Sonstige Forderungen	74	29	58	161
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	2.585	891	408	3.884

Mio. €	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2009
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.339	1.110	312	3.760
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	645	329	130	1.104
Sonstige Forderungen	54	16	31	101
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.039	1.454	472	4.966

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

**BUCHWERTE DER FINANZINSTRUMENTE, BEI DENEN ZUR VERMEIDUNG EINER ÜBERFÄLLIGKEIT
VERTRAGSÄNDERUNGEN VORGENOMMEN WURDEN**

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.330	849
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	–
Sonstige Forderungen	0	–
Zum Fair Value bewertet	–	–
	1.351	849

Die im Volkswagen Konzern gehaltenen Sicherheiten bestehen im Wesentlichen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen, als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz.

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für überfällige, nicht wertberichtigte sowie für einzelwertberichtigte finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 276 Mio. € (Vorjahr: 225 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

3. LIQUIDITÄTSRISIKO

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Volkswagen Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie weltweit zur Verfügung stehenden Daueremissionsprogrammen jederzeit sichergestellt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten.

**FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE
AUS FINANZINSTRUMENTEN**

Mio. €	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FRISTIGKEITEN				VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FRISTIGKEITEN			
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	2009	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	2008
Finanzschulden	42.098	33.845	5.148	81.091	39.340	31.524	3.535	74.399
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.222	2	0	10.225	9.674	4	1	9.679
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.295	461	613	3.369	2.531	666	538	3.735
Derivate	19.074	20.244	72	39.389	23.666	17.460	14	41.140
	73.688	54.553	5.833	134.074	75.211	49.654	4.088	128.953

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, Anhangangabe 36 zu entnehmen.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch Konzern-Treasury zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	2009	2008
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	- 326	424
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	278	- 427
Ineffektiver Teil von Cash-Flow-Hedges	- 2	- 5

Als ineffektiver Teil von Cash-flow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair-Value-Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen, bei denen aber insgesamt eine Effektivität im zulässigen Rahmen zwischen 80 % und 125 % nachgewiesen wurde. Diese Erträge beziehungsweise Aufwendungen werden unmittelbar im Finanzergebnis erfasst.

Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden im Jahr 2009 - 1.087 Mio. € (Vorjahr: - 1.389 Mio. €) ergebnisverbessernd in das sonstige betriebliche Ergebnis, 76 Mio. € (Vorjahr: - 38 Mio. €) ergebnisvermindernd in das Finanzergebnis und 103 Mio. € ebenfalls ergebnisvermindernd in die Kosten der Umsatzerlöse übernommen.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die Bewertung der Währungs- und Zinsrisiken des Segments Volkswagen Finanzdienstleistungen wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt, während die Marktpreisrisiken der übrigen Segmente mithilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Im Rahmen der Value-at-Risk-Berechnung wird auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 250 Handelstage die potenzielle Veränderung von Finanzinstrumenten bei Variationen von Zinssätzen und Wechselkursen ermittelt. Weitere Berechnungsparameter sind eine Haltedauer von 10 Tagen und die Einstellung eines Konfidenzniveaus von 99 %. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

4.2 MARKTPREISRISIKO IM SEGMENT VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Währungskursrisiko des Segments Volkswagen Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Das im Vorjahr begonnene Fair-Value-Hedging auf Portfoliobasis gemäß IAS 39 wurde fortgeführt. Dabei werden festverzinsliche Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Schwankungen des risikolosen Basiszinssatzes abgesichert. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Vermögenswerte und Schulden werden für die Restlaufzeit zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die resultierenden Auswirkungen in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch gegenläufige Effekte der Zinssicherungsgeschäfte kompensiert.

Zum 31. Dezember 2009 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 55 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €) und für das Währungsrisiko 82 Mio. € (Vorjahr: 95 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Segments Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 128 Mio. € (Vorjahr: 93 Mio. €).

4.3 MARKTPREISRISIKO DER SEGMENTE PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE SOWIE SCANIA

4.3.1 Währungsrisiko

Das Währungsrisiko der Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Scania resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken betrafen die Kurssicherungen im Jahr 2009 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund, den mexikanischen Peso, den russischen Rubel, die schwedische Krone, die tschechische Krone, den polnischen Zloty, den brasilianischen Real, den chinesischen Renminbi, den australischen Dollar sowie den Schweizer Franken und den japanischen Yen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10% auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis vor Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Mio. €	31.12.2009		31.12.2008	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR / USD				
Sicherungsrücklage	926	-684	1.147	-712
Ergebnis vor Ertragsteuern	-195	68	-433	203
EUR / GBP				
Sicherungsrücklage	447	-443	748	-748
Ergebnis vor Ertragsteuern	5	5	-30	55
EUR / CHF				
Sicherungsrücklage	98	-98	97	-97
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1	1	0	0
EUR / CZK				
Sicherungsrücklage	56	-56	118	-118
Ergebnis vor Ertragsteuern	-29	29	-27	27
EUR / JPY				
Sicherungsrücklage	-63	63	147	-147
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2	2	36	-36
GBP / USD				
Sicherungsrücklage	61	-61	79	-79
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1	1	4	-3
EUR / AUD				
Sicherungsrücklage	41	-41	39	-39
Ergebnis vor Ertragsteuern	-21	21	-18	18
EUR / SEK				
Sicherungsrücklage	-44	44	-137	137
Ergebnis vor Ertragsteuern	-10	10	1	-1
EUR / CAD				
Sicherungsrücklage	42	-42	36	-36
Ergebnis vor Ertragsteuern	-9	9	4	-4
CZK / USD				
Sicherungsrücklage	41	-41	53	-53
Ergebnis vor Ertragsteuern	-4	4	-2	3
EUR / RUB				
Sicherungsrücklage	0	0	44	-44
Ergebnis vor Ertragsteuern	-44	44	-50	50
USD / MXN				
Sicherungsrücklage	29	-29	59	-59
Ergebnis vor Ertragsteuern	-8	8	-11	11

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

4.3.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Scania resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden, im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps, kombinierte Zins-/Währungsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen. Konzerninterne Finanzierungen werden in der Regel fristenkongruent zur Refinanzierung strukturiert.

Zinsrisiken im Sinne IFRS 7 werden für diese Segmente mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der Risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2009 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 16 Mio. € (Vorjahr: 39 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2009 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 18 Mio. € (Vorjahr: 45 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2009 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 0,3 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2009 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 1 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3.3 Rohstoffrisiko

Rohstoffrisiken für die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Scania resultieren aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Nicht-Eisenmetallen und Edelmetallen sowie Kohle und CO₂-Zertifikaten. Zur Begrenzung dieser Risiken werden Termingeschäfte und Swaps abgeschlossen.

Für die Sicherung der Rohstoffrisiken aus Aluminium und Kupfer erfolgt eine Bilanzierung als Hedge Accounting nach IAS 39.

Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese stellt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis und das Eigenkapital dar.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Metalle zum 31. Dezember 2009 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis um 42 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2009 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 113 Mio. € (Vorjahr: 48 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.3.4 Fondspreisrisiko

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden, wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds in den Abschnitten 4.3.1 und 4.3.2 quantifiziert. Generell wirken wir den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegen, dass wir, wie in den Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte achten. Daneben setzen wir bei entsprechender Marktlage Kurssicherungsgeschäfte in Form von Futures-Kontrakten ein. Die entsprechenden Maßnahmen werden durch Konzern-Treasury zentral koordiniert und durch das Risikomanagement der Spezialfonds operativ umgesetzt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2009 die Aktienkurse um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 18 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Volkswagen Konzern prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode sowie mit statistischen Methoden in Form einer Regressionsanalyse durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Effektivitätstests in Form der Dollar-Offset-Methode oder in Form einer Regressionsanalyse.

Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäftes mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäftes verglichen.

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäftes als unabhängige, die des Sicherungsgeschäftes als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgt bei hinreichenden Bestimmtheitsmaßen und Steigungsfaktoren.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT	NOMINAL- VOLUMEN GESAMT
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2009	31.12.2008
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente für Cash-flow-Hedges:					
Zinsswaps	3.848	6.297	875	11.020	15.321
Devisenterminkontrakte	13.199	7.410	72	20.681	19.800
Devisenoptionskontrakte	374	3.310	–	3.685	14.856
Währungsswaps	1.508	36	–	1.543	1.672
Zins-/Währungsswaps	193	2.297	143	2.633	–
Warenterminkontrakte	272	649	72	994	697
Nominalvolumen übrige Derivate:					
Zinsswaps	14.496	25.636	689	40.820	42.300
Zinsoptionskontrakte	93	102	67	262	–
Devisenterminkontrakte	1.077	237	–	1.314	5.238
Währungsswaps	4.529	1.154	–	5.683	4.802
Zins-/Währungsswaps	706	2.406	–	3.112	1.458
Warenterminkontrakte	198	176	–	373	431

Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen auf Eigenkapitalinstrumente mit einem Nominalvolumen von 11,1 Mrd. €, deren Restlaufzeit über ein Jahr beträgt.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash-flow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Marktwerte der Derivat-Volumina ermitteln wir anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	USD	GBP	MXN	RUB	SEK	CZK	CHF	JPY
Zins für sechs Monate	0,994	0,430	0,839	4,840	7,460	0,698	1,820	0,338	0,480
Zins für ein Jahr	1,248	0,984	1,248	5,060	7,360	1,005	2,130	0,638	0,694
Zins für fünf Jahre	2,805	2,929	3,390	7,239	7,950	2,850	2,990	1,710	0,696
Zins für zehn Jahre	3,598	3,918	4,088	7,965	8,200	3,583	3,520	2,500	1,408

33 | Kapitalmanagement

Das Ziel des Kapitalmanagements ist es sicherzustellen, dass der Konzern wirksam seine Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreichen kann. Insbesondere stehen das Erreichen der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Daneben ist im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen und Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugute kommt.

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns ist konsequent auf die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ausgerichtet. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit Jahren mit dem Wertbeitrag eine an den Kapitalkosten orientierte Steuerungsgröße.

Das Konzept des Wertbeitrags ermöglicht nicht nur das Messen des Erfolgs im Konzernbereich Automobile insgesamt, sondern auch der einzelnen Geschäftseinheiten, Projekte und Produkte. Darüber hinaus können Geschäftseinheiten und produktbezogene Investitionsvorhaben mithilfe des Wertbeitrags operativ und strategisch gesteuert werden.

Das Eigenkapital sowie die Finanzschulden sind in folgender Tabelle gegenübergestellt:

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Eigenkapital	37.430	37.388
Anteil am Gesamtkapital	21,1 %	22,3 %
Langfristige Finanzschulden	36.993	33.257
Kurzfristige Finanzschulden	40.606	36.123
Summe Finanzschulden	77.599	69.380
Anteil am Gesamtkapital	43,8 %	41,3 %
Gesamtkapital	177.178	167.919

34 | Haftungsverhältnisse

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	162	78
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	48	30
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	12	15
Sonstige Eventualverbindlichkeiten*	905	590
	1.126	713

* Das Vorjahr wurde angepasst.

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 818 Mio. € (Vorjahr: 501 Mio. €).

35 | Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden oder Investoren auftreten.

Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich daraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden sowie hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken folgen auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Soweit übersehbar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen beziehungsweise für die verbliebenen erkennbaren Risiken angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des Unternehmens werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

36 | Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT	GESAMT
	2010	2011 – 2014	ab 2015	31.12.2009	31.12.2008
Bestellobligo für					
Sachanlagen	1.787	572	–	2.359	1.978
Immaterielle Vermögenswerte	136	33	4	173	184
Investment Property	1	–	–	1	1
Verpflichtungen aus					
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	105	–	–	105	99
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	1.725	–	–	1.725	1.758
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	378	845	1.496	2.720	2.751
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3.564	802	142	4.508	2.876

Den sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Erträge aus Untermietverhältnissen in Höhe von 705 Mio. € gegenüber.

Im Zuge des 100-prozentigen Anteilserwerbs an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, und dem nachfolgenden Verkauf von 50 % der Anteile an zwei Co-Investoren, vereinbarte die Volkswagen AG mit den Co-Investoren Verkaufsoptionen, die diese berechtigen, deren Anteile an die Volkswagen AG zu veräußern. Die Co-Investoren haben am 22. Dezember 2008 angekündigt von ihrem Andienungsrecht Gebrauch zu machen. Im September 2009 vereinbarte Volkswagen mit den Co-Investoren, die Anteile im Geschäftsjahr 2010 zu einem Kaufpreis von 1,4 Mrd. € zu erwerben. Die geplante gleichzeitige Weitergabe der zu übernehmenden Anteile an einen neuen Co-Investor bedurfte zum Bilanzstichtag noch der Zustimmung von Aufsichtsbehörden. Am 12. Januar 2010 wurde die Zustimmung erteilt.

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten auch mit dem Erwerber der gedas-Gruppe vereinbarte Bestellumfänge.

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation, Tokio, haben am 9. Dezember 2009 eine Rahmenvereinbarung zur Aufnahme einer langfristigen strategischen Partnerschaft unterzeichnet. Die Transaktion unterliegt der Zustimmung der zuständigen Behörden, die am 15. Januar 2010 erteilt worden ist. Der Kaufpreis in Höhe von 1,7 Mrd. € ist in den übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten.

37 | Als Aufwand erfasste Abschlussprüferhonorare

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, die im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Abschlussprüferhonorare des Konzernabschlussprüfers in Deutschland anzugeben.

Mio. €	2009	2008
Abschlussprüfungen	8	6
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	1	3
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	5	4
	14	13

38 | Gesamtperiodenaufwand

Mio. €	2009	2008
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	67.925	75.954
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	12.755	12.728
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	3.272	3.056
	16.027	15.784

39 | Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2009	2008
Leistungslöhner	162.636	169.764
Indirekter Bereich	166.787	153.742
	329.423	323.506
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	(7.910)	(9.102)
Auszubildende	9.076	8.686
	338.499	332.192
Nicht vollkonsolidierte fahrzeugproduzierende Beteiligungen	28.270	25.015
	366.769	357.207

40 | Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Volkswagen Konzern ist über seinen 50% Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, mittelbar zu 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, beteiligt. Die Co-Investoren haben am 22. Dezember 2008 ihre gegenüber der Volkswagen AG bestehende Verkaufsoption ausgeübt. Volkswagen hat sich zwischenzeitlich mit der Fleet Investments B.V., Amsterdam, Niederlande, einer Beteiligungsgesellschaft der Familie von Metzler, auf den Einstieg als neuer Co-Investor für zunächst zwei Jahre verständigt. Basierend auf einer im September 2009 getroffenen Vereinbarung haben die bisherigen Co-Investoren ihre Anteile am 1. Februar 2010 auf Geheiß der Volkswagen AG auf die Fleet Investments B.V. zum gleichen Kaufpreis von 1,4 Mrd. € zu übertragen. Die Volkswagen AG gewährt dem neuen Co-Investor ein Andienungsrecht über seine Anteile, bei dessen Ausübung Volkswagen den ursprünglichen Kaufpreis zuzüglich anteiliger thesaurierter Vorzugsdividenden oder gegebenenfalls höherem Zeitwert zu leisten hat. Das Andienungsrecht wird mit seinem beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

Daneben verpfändet Volkswagen Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,4 Mrd. € für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit. Durch diese Verpfändung wird das Risiko des Volkswagen Konzerns aus der vorgenannten Stillhalterposition nicht erhöht.

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation, Tokio, haben am 9. Dezember 2009 eine Rahmenvereinbarung zur Aufnahme einer langfristigen strategischen Partnerschaft unterzeichnet. Mit Wirkung zum 15. Januar 2010 hat Volkswagen 19,89 % der Aktien an Suzuki zu einem Kaufpreis von 1,7 Mrd. € erworben. Die zuständigen Behörden haben der Transaktion zugestimmt.

41 | Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahe stehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2009 hat der Anteilsbesitz der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, an den Stammaktien der Volkswagen AG die 50%-Schwelle überschritten. Die Porsche Automobil Holding SE hielt ab diesem Zeitpunkt mit 50,76 % die Mehrheit der Stimmrechte.

Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche Automobil Holding SE nicht mehr die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Eintragung der Beschlüsse steht zum Bilanzstichtag noch aus. Die Porsche Automobil Holding SE hat aber weiterhin die Möglichkeit an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken. Zuvor hatte der Aufsichtsrat von Volkswagen der Grundlagenvereinbarung zwischen der Volkswagen AG, der Porsche Automobil Holding SE, der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. und Porsche GmbH, beide Salzburg, der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, den Stammaktionären der Porsche Automobil Holding SE sowie den Arbeitnehmervertretungen der Volkswagen AG, der Porsche Automobil Holding SE und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns unter Führung von Volkswagen zugestimmt.

Im Zuge der Umsetzung der Verträge hat sich Volkswagen am 7. Dezember 2009 mit 49,9 % an der Porsche Zwischenholding GmbH, der 100%-igen Muttergesellschaft der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, beteiligt. Die Volkswagen AG teilt sich mit der Porsche Automobil Holding SE auf Basis gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen die Führung der Porsche Zwischenholding GmbH. Die Porsche Automobil Holding SE stellt die Volkswagen AG sowie die Porsche Zwischenholding GmbH von Verpflichtungen aus bestimmten, vor Unterzeichnung des im Rahmen der Durchführung der Grundlagenvereinbarung geschlossenen Vertrages zwischen der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG über die Investition der Volkswagen AG in die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, entstandenen Rechtsstreitigkeiten, aus Steuerforderungen und für bestimmte Großschäden frei. Außerdem hat die Porsche Automobil Holding SE der Volkswagen AG verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

gewährt. Demgegenüber hat die Volkswagen AG die Porsche Automobil Holding SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche Automobil Holding SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE haben außerdem für den Fall, dass es nicht zu der nach der Grundlagenvereinbarung angestrebten Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE auf die Volkswagen AG kommt, gegenseitig ausübbar Call- und Put-Optionen hinsichtlich der verbleibenden Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH vereinbart. Die Put-Option ist vom 15. November 2012 bis einschließlich 14. Januar 2013 sowie nochmals vom 1. Dezember 2014 bis einschließlich 31. Januar 2015 ausübbar; die Call-Option kann vom 1. März 2013 bis einschließlich 30. April 2013 sowie nochmals vom 1. August 2014 bis einschließlich 30. September 2014 gezogen werden.

Volkswagen hat des Weiteren der Porsche Holding Gesellschaft m. b. H., einer Gesellschaft im Besitz der Familien Porsche und Piëch, eine Put-Option in Bezug auf das operative Vertriebsgeschäft der Gesellschaft eingeräumt. Volkswagen wurden im Gegenzug Rechte zur Mitwirkung an der Führung der Gesellschaft während der Laufzeit der Option zugestanden.

Alle Geschäfte mit der Porsche Automobil Holding SE, der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche Holding Gesellschaft m. b. H. sowie allen mit diesen verbundenen Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 15. Januar 2010 am 31. Dezember 2009 über 20,01 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurden – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht). Rechtsgeschäfte mit privatrechtlichen Unternehmen des Landes Niedersachsen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Alle Geschäftsbeziehungen mit nicht konsolidierten Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und sonstigen nahe stehenden Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise Vorständen von anderen Unternehmen oder sind Gesellschafter anderer Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit diesen Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahe stehenden Gesellschaften (nicht konsolidierte Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen, der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich und deren verbundenen Unternehmen sowie weitere nahe stehende Personen und Gesellschaften).

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bilanz
Eigenkapitalentwicklung
Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Bestätigungsvermerk

NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	2009	2008	2009	2008
Porsche Automobil Holding SE	0	–	392	–
Aufsichtsräte	0	0	0	0
Vorstandsmitglieder	0	0	0	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.744	1.583	828	739
Gemeinschaftsunternehmen ¹	3.612	3.213	464	492
Assoziierte Unternehmen	1.368	30	191	201
Versorgungspläne	1	0	1	3
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	1	6	31	41
Porsche ²	4.165	6.317	250	389
Land Niedersachsen und Mehrheitsbeteiligungen	11	6	0	1

1 Ab dem 7. Dezember 2009 einschließlich der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen.

2 Beinhaltet insbesondere die Porsche Holding Gesellschaft m. b. H., Salzburg/Österreich, und deren Tochterunternehmen sowie bis 6. Dezember 2009 die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen.

Mio. €	FORDERUNGEN AN		VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Porsche Automobil Holding SE	–	–	–	–
Aufsichtsräte	0	0	5	5
Vorstandsmitglieder	0	0	14	14
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	653	324	303	339
Gemeinschaftsunternehmen	2.395	3.843	309	46
Assoziierte Unternehmen	24	33	16	14
Versorgungspläne	1	0	0	0
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	0	0	2	1
Porsche	155	185	10	10
Land Niedersachsen und Mehrheitsbeteiligungen	1	0	0	–

Für die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH hat die Volkswagen AG eine Bareinlage in Höhe von 3,9 Mrd. € vorgenommen.

Porsche wurden Finanzierungen von 0,7 Mrd. € zu marktüblichen Konditionen und Sicherheiten gewährt, von denen am Bilanzstichtag noch 0,2 Mrd. € aus Factoring offen waren.

Die Porsche Corporate Finance GmbH Zurich branch, Salzburg, Österreich, hat im Geschäftsjahr 2009 drei Commercial Papers der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 0,1 Mrd. € gezeichnet, die von der Volkswagen AG garantiert werden.

An Gemeinschaftsunternehmen gewährte Darlehen wurden in Höhe von 1,8 Mrd. € zurückgeführt.

Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns sind nahe stehende Personen im Sinne des IAS 24. Für diesen Personenkreis sind folgende Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2009	2008
Kurzfristig fällige Leistungen	22.588.862	22.508.592
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3.025.899	3.237.434
Aktienbasierte Vergütungen	–	39.000
	25.614.761	25.785.026

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 13.100.000 € (Vorjahr: 12.500.000 €). Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die genannten Aufwendungen entsprechen nicht der Definition von Vergütungen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach dem Corporate Governance Kodex.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

42 | Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz

PORSCHE

Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.

1) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniel Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Bestätigungsvermerk

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich

(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich

(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich

(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich

(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich

(Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),
Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland),

Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
 (Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/
 Deutschland),

Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
 (Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

2) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

QATAR

(1) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to the State of Qatar pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

- (aa) Qatar Investment Authority, Doha, Qatar;
- (bb) Qatar Holding LLC, Doha, Qatar;
- (cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg; Luxembourg;
- (dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands.

(2) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (bb) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

(3) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and behalf of Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, that its direct and indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (cc) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

(1) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to section 22 (1) sentence 1 no.1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3% each or more:

- (a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands;
- (b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany.

- (2) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Netherlands B.V. are held via the entity as set forth in (1) (b) which is controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amounts to 3 % or more.

- (3) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany, that its direct voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 3 %, 5 %, 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date.

LAND NIEDERSACHSEN

Das Land Niedersachsen hat unter dem 15. Januar 2010 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2009 insgesamt 59.022.310 Stammaktien hält. Hiervon werden 440 Stück VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH (HanBG) gehalten.

43 | Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 20. November 2009 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagenag.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 23. November 2009 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

44 | Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2009	2008
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	5.623.917	5.346.622
Erfolgsabhängige Vergütung	13.100.000	12.500.000
Ausgeübte beziehungsweise gezeichnete Aktienoptionen	–	27.535.750
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	365.550	273.000
Variable Vergütungsbestandteile	3.474.964	4.301.665
Darlehen an Mitglieder des Aufsichtsrats	15.833	17.500

Die fixen Bezüge des Vorstands umfassen in unterschiedlichem Umfang auch eine Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen und der Gewährung von Versicherungsschutz bestehen. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Jahressondervergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Am 31. Dezember 2009 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 43.805.628 € (Vorjahr: 32.732.521 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt. Bei Krankheit besteht ein Anspruch auf eine 6-monatige Fortführung der normalen Bezüge und bei Dienstunfähigkeit auf das Ruhegehalt. Die Hinterbliebenen erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 8.252.535 € (Vorjahr: 8.269.973 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 106.679.193 € (Vorjahr: 102.789.267 €).

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 15.833 € (Gewährung 2008: 17.500 €) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4,0 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 12,5 Jahre.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts erläutert (siehe Seite 112).

Wesentliche Konzerngesellschaften

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg	
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	100,00
VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s., Bratislava/Slowakische Republik	100,00
SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	100,00
Volkswagen Navarra, S.A., Arazurí (Navarra)/Spanien	100,00
AUTOEUROPA-AUTOMÓVEIS LDA., Palmela/Portugal	100,00
Volkswagen Motor Polska Sp.z o.o., Polkowice/Polen	100,00
Volkswagen-Audi España, S.A., El Prat de Llobregat (Barcelona)/Spanien	100,00
Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal	52,96
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes/Großbritannien	100,00
Groupe VOLKSWAGEN France s.a., Villers-Cotterêts/Frankreich	100,00
Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden	100,00
Volkswagen Poznan Sp.z o.o., Poznan/Polen	100,00
Volkswagen Group Sverige Aktiebolag, Södertälje/Schweden	100,00
Auto 5000 GmbH, Wolfsburg	100,00
Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, Virginia/USA	100,00
Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax, Ontario/Kanada	100,00
VOLKSWAGEN Group Japan K.K., Toyohashi/Japan	100,00
OOO VOLKSWAGEN Group Rus, Kaluga/Russland	93,78
AUDI AG, Ingolstadt	99,55
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel/Belgien	100,00
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr/Ungarn	100,00
Audi of America, LLC, Herndon, Virginia/USA	100,00
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul/Korea	100,00
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai/Vereinte Arabische Emirate	100,00
Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese/Italien	100,00
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona/Italien	100,00
quattro GmbH, Neckarsulm	100,00

Gewinn- und Verlustrechnung

Gesamtergebnisrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
SEAT, S.A., Martorell, Barcelona/Spanien	100,00
SEAT Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf	100,00
Gearbox del Prat, S.A., El Prat de Llobregat (Barcelona)/Spanien	100,00
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav/Tschechische Republik	100,00
ŠkodaAuto Deutschland GmbH, Weiterstadt	100,00
ŠKODA AUTO Slovensko, s.r.o., Bratislava/Slowakische Republik	100,00
ŠKODA AUTO POLSKA, S.A., Poznan/Polen	51,00
Bentley Motors Ltd., Crewe/Großbritannien	100,00
Volkswagen de México, S.A. de C.V., Puebla/Pue./Mexiko	100,00
Volkswagen do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo, SP/Brasilien	100,00
Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	100,00
Volkswagen of South Africa (Pty) Ltd., Uitenhage/Südafrika	100,00
Scania AB, Södertälje/Schweden ¹	49,29
S.A.S. Scania Holding France, Angers/Frankreich	100,00
Scania Deutschland Holding GmbH, Koblenz	100,00
Scania Europe Holding B.V., Zwolle/Niederlande	100,00
Scania CV AB, Södertälje/Schweden	100,00
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai/VR China ²	50,00
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun/VR China ²	40,00
Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking/ VR China	100,00
Volkswagen Group Services S.A., Brüssel/Belgien	100,00
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande	100,00
Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart ^{2,4}	49,90
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart	–
MAN SE, München ³	28,67

1 Der Stimmrechtsanteil beträgt abweichend vom Kapitalanteil bei Scania 71,81 %.

2 Gemeinschaftsunternehmen sind at Equity bewertet.

3 Der Stimmrechtsanteil beträgt abweichend vom Kapitalanteil bei MAN 29,9 %. Die Gesellschaft wird als at Equity bewertet.

4 Die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, hält 100 % der Anteile an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart. Das Geschäftsjahr der Gesellschaft endet zum 30. Juni 2010.

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	100,00
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	100,00
Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig	100,00
Volkswagen Reinsurance AG, Braunschweig	100,00
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Wolfsburg	100,00
VOLKSWAGEN FINANCE, S.A., Alcobendas (Madrid)/Spanien	100,00
Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes/Großbritannien	100,00
Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam/Niederlande	100,00
Volkswagen Financial Services Japan Ltd., Tokio/Japan	100,00
ŠkoFIN s.r.o., Prag/Tschechische Republik	100,00
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam/Niederlande ^{1,2}	50,00
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam/Niederlande	–
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort/Niederlande ¹	60,00
VW CREDIT, INC., Wilmington, Delaware/USA	100,00
VOLKSWAGEN LEASING SA DE CV, Puebla/Mexiko	100,00
VOLKSWAGEN BANK SA INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE, Puebla/Mexiko	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Brasilien, São Paulo/Brasilien	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Argentinien, Buenos Aires/Argentinien	100,00

1 Gemeinschaftsunternehmen sind at Equity bewertet.

2 Die Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, hält 100 % der Anteile an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bilanz
Eigenkapitalentwicklung
Kapitalflussrechnung
> Anhang
> Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Bestätigungsvermerk

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 16. Februar 2010

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand



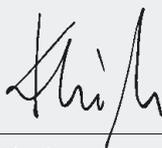
Martin Winterkorn



Francisco Javier Garcia Sanz



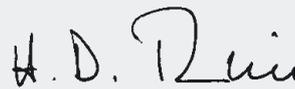
Jochem Heizmann



Christian Klingler



Horst Neumann



Hans Dieter Pötsch



Rupert Stadler

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 17. Februar 2010 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und zusammengefasstem Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstandes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichtes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bilanz
Eigenkapitalentwicklung
Kapitalflussrechnung
Anhang
Versicherung der gesetzlichen Vertreter
> Bestätigungsvermerk

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hannover, den 17. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Schröder
Wirtschaftsprüfer

Verbrauchs- und Emissionsangaben

MODELL	LEISTUNG KW (PS)	KRAFTSTOFFVERBRAUCH (L/100KM)			CO ₂ - EMISSIONEN (G/KM)
		innerorts	außerorts	kombiniert	
Bentley Arnage Final Series	373 (507)	28,8	14,1	19,5	465
Bentley Azure T	373 (507)	28,8	14,1	19,5	465
Bentley Continental GTC Speed	449 (610)	25,3	11,6	16,6	396
Bentley Continental GT Speed	449 (610)	25,3	11,6	16,6	396
Bentley Continental Supersports	463 (630)	25,0	11,4	16,3	388
Bugatti Veyron Grand Sport	736 (1.001)	41,9	15,6	24,9	596
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493 (670)	32,0	13,7	20,6	480
SEAT Altea ECOMOTIVE	77 (105)	5,2	4,1	4,5	119
SEAT Ibiza CUPRA	132 (180)	8,3	5,3	6,4	148
SEAT Leon ECOMOTIVE	77 (105)	4,6	3,2	3,8	99
SEAT Leon CUPRA R	195 (265)	10,7	6,6	8,1	190
Škoda Octavia GreenLine	77 (105)	5,5	3,7	4,4	114
Volkswagen Golf Limousine BlueMotion	77 (105)	4,7	3,4	3,8	99
Volkswagen Polo BlueMotion	55 (75)	4,0	2,9	3,3	87

- > Verbrauchs- und Emissionsangaben
- > Glossar
- Stichwortverzeichnis
- Impressum

Glossar

AUSGEWÄHLTE BEGRIFFE AUF EINEN BLICK

ASEAN

Association of South East Asian Nations. Eine seit dem 8. August 1967 bestehende internationale Organisation südostasiatischer Staaten mit politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zielen.

Benchmarking

Vergleichende Analyse von Produkten, Dienstleistungen, Prozessen oder Finanzkennzahlen eines Unternehmens mit denen der führenden Wettbewerber einer Branche.

Berufsfamilien

Zum Beispiel Elektronik, Logistik, Marketing oder Finanzen. Mit der Förderung der Qualifizierung in den Berufsfamilien wird nach und nach eine neue Lehr- und Lernkultur etabliert. Die Fachexperten werden aktiv in die Vermittlung des Fachwissens eingebunden, indem sie ihr Können und Wissen an ihre Kollegen weitergeben.

Compliance

Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie ethischer Grundsätze.

Corporate Governance

Im internationalen Sprachgebrauch Bezeichnung für die verantwortungsvolle, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle.

Doppelkupplungsgetriebe (DSG)

Getriebe, das aus zwei Teilgetrieben mit jeweils einer Kupplung besteht und so die Agilität, den Fahrspaß und den geringen Verbrauch eines Handschaltgetriebes mit dem Komfort eines Automatikgetriebes vereint.

Drehscheibenkonzept

Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

Fair Value

Betrag, zu dem ein Vermögenswert zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern getauscht oder eine Verpflichtung beglichen werden kann (auch: beizulegender Zeitwert).

Hybridantrieb

Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP)

KVP zielt auf eine stetige, an den Unternehmenszielen ausgerichtete Optimierung von Produkt-, Prozess- und Servicequalität ab. Durch die konsequente Einbeziehung der Fähigkeiten und des Erfahrungswissens aller Mitarbeiter werden schrittweise und dauerhaft Ineffizienzen beseitigt und die Arbeitsmethoden optimiert.

Modularer Längsbaukasten (MLB)

Die Anwendung der Modulstrategie in Fahrzeugplattformen, bei denen der Triebstrang längs zur Fahrtrichtung eingebaut wird. Durch die modulare Anordnung aller Komponenten werden maximale Synergien zwischen den Fahrzeugfamilien erzielt.

Modularer Querbaukasten (MQB)

Die Ausweitung der Modulstrategie auf die Fahrzeugarchitektur für Fahrzeuge mit Anordnung des Motors in Fahrzeugquerrichtung. Durch die modulare Betrachtung werden hohe Synergien zwischen den Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Seat und Škoda erzielt.

Multi Purpose Vehicle (MPV)

Großraum- und Mehrzwecklimousine.

Rating

Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Rekuperation

Die Rückgewinnung der kinetischen Energie durch den Einsatz einer E-Maschine als Generator, die sich zum Beispiel im Triebstrang befindet.

Semi Knocked Down (SKD)

Variabel festzulegender Lieferumfang eines Fahrzeugs; in der Regel ist das Fahrzeug dabei fahrbereit und wasserdicht, jedoch ohne Innenverkleidungen und äußere Anbauteile.

Sport Utility Vehicle (SUV)

Sportliches und geländegängiges Mehrzweckfahrzeug.

Werttreiber

Faktoren und Größen, die Ergebnis und Wert eines Unternehmens bestimmen. Die Effizienz der Werttreiber eines Unternehmens kann durch finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren gemessen werden.

Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung die maskuline grammatische Form verwenden.

Stichwortverzeichnis

A		G		P	
Absatz	134, 158	Gesamtaussage	135, 152, 191, 199	Personalkennzahlen	173
Aktienkursentwicklung	136, 137	Gesamtwirtschaftliche		Pkw-Nachfrage	127, 185, 192
Aktioptionsplan	138, 255	Entwicklung	126, 184, 192	Produktion	166, 185
Aktionärsstruktur	138	Gesundheitsstand	174	Produktionszahlen	91, 93, 95, 97, 99, 101, 103, 134, 158
Auftragslage	134	Gewinnverwendungsvorschlag	157		
Auslieferungen	130	Global Compact	181	Q	
Aussichten	200	GuV nach Konzernbereichen	149	Qualitätssicherung	170, 186
		GuV Volkswagen AG	156		
B		H		R	
Beschaffung	164, 185	Hauptversammlung	117, 140	Ratings	104, 143, 189
Beschaffungsvolumen	158, 165			Rechtsfälle	188
Bilanzierungs- und				Risikomanagement	111, 183
Bewertungsgrundsätze	218	I			
Bilanzstruktur		Investitionsplanung	197	S	
nach Konzernbereichen	145			Segmentberichterstattung	228
Bilanzstruktur Volkswagen AG	156	K			
		Kapitalflussrechnung nach		U	
C		Konzernbereichen	147	Umsatzanteile nach Märkten	150
Cash-flow	147	Kapitalkostensatz	154	Umsatzerlöse nach Marken	
Corporate Governance	7, 108, 296	Kennzahlen zur Volkswagen Aktie	139	und Geschäftsfeldern	89, 230
		Konsolidierungsgrundsätze	217	Umsatzerlöse nach Märkten	89, 231
D		Konzernkreis	213	Umweltschutz	158, 176, 186
Devisenkursentwicklung	127	L		Unternehmensstruktur	116
Dividendenrendite	137	Lagerbestände	135		
Dividendenvorschlag	157	Leistungen an die Belegschaft	157	V	
		Lieferantenbeziehungen	165	Vergütungsbericht	112, 297
E				Vertrieb	168
Emissionen	142	M			
Entsprechenserklärung	7, 108	Marktanteile	132	W	
Ergebnis je Aktie	137, 239	Mitarbeiter	171, 186	Währungsrisiko	188
Ergebnis nach Marken und		Mitarbeiterzahl	135, 158	Wertbeitrag	155
Geschäftsfeldern	89	Modelle	130, 131, 194	Wertorientierte Steuerung	155, 198
Ergebnis nach Märkten	89			Wertschöpfung	152
Erklärung des Vorstands	201	N		Wesentliche Konzerngesellschaften	298
		Nachtragsbericht	191	Wirtschaftswachstum	128
F		Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	160		
Finanzielle Situation	148	O		Z	
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	151	Operatives Ergebnis	89, 149	Zahlungsmittelbestand	148
Forschung und Entwicklung	160, 185	Organe	120		
Forschungs- und					
Entwicklungskosten	158, 163				
Fünf-Jahres-Übersicht	153				

Impressum

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Finanzpublizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-28282

Volkswagen AG
Konzernkommunikation
Brieffach 1970
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-28282

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor.
Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/ir

INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-86622 IR Hotline
Fax +49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

Volkswagen AG
Investor Relations
17C Curzon Street
London W1J 5HU
Großbritannien
Telefon +44 20 7290 7820
Fax +44 20 7629 2405

Volkswagen Group of America, Inc.
Investor Relations Liaison Office
(Fragen betreffend American Depositary Receipts)
2200 Ferdinand Porsche Drive
Herndon, Virginia 20171
USA
Telefon +1 703 364 7000
Fax +1 703 364 7080

Impressum

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION

3st kommunikation, Mainz

REDAKTION | TEXT MAGAZINTEIL „DRIVING IDEAS.“

BurdaYukom Publishing GmbH, München

LEKTORAT

Textpertise Heike Virchow, Gießen

FOTOGRAFIE | BILDNACHWEIS

Ingo Barenschee (S. 48 – 49, S. 66 – 70)

deluxe design group (S. 37)

Euro NCAP (S. 71 unten)

Dr. Jürgen Gebhardt (S. 64)

Claudia Kempf (S. 10, S. 12 – 13, S. 16 – 21)

Andreas Klehm (S. 32 unten, S. 35 links oben)

Andreas Mader (S. 28 – 29, S. 31, S. 36, S. 38 – 39, S. 72 – 75, S. 80 – 85)

Tim Maxeiner (S. 22 – 25, S. 27 rechts oben)

NABU (S. 56 rechts, S. 57)

Andreas Schüring (S. 54 – 55)

Peter Vann (S. 27 links)

xpb.cclimited, motor sport picture agency (S. 63)

Manfred Zimmermann, EUROMEDIAHOUSE (S. 26, S. 40 – 42, S. 44 – 45, S. 56 links)

Volkswagen AG

DRUCK

druckpartner Druck- und Medienhaus, Essen

PAPIER INNENTEIL

Heaven 42, Papierfabrik Scheufelen, Lenningen



ISSN 058.809.520.00

Printed in Germany

Termine 2010

MESSEN

- > **4. – 14. MÄRZ**
Internationaler Automobilsalon, Genf
- > **2. – 11. APRIL**
New York International Auto Show, New York
- > **10. – 18. APRIL**
Auto Mobil International, Leipzig
- > **25. APRIL – 2. MAI**
Auto China, Beijing
- > **21. – 30. MAI**
Salón Internacional del Automóvil, Madrid
- > **2. – 17. OKTOBER**
Mondial de l'Automobile, Paris
- > **19. – 28. NOVEMBER**
Los Angeles Auto Show, Los Angeles
- > **1. – 12. DEZEMBER**
Motor Show Bologna, Bologna

FINANZKALENDER

- > **11. MÄRZ**
Jahrespressekonferenz und
Investorenkonferenz der Volkswagen AG
- > **22. APRIL**
Hauptversammlung der Volkswagen AG
(Congress Center Hamburg)
- > **29. APRIL**
Zwischenbericht Januar – März
- > **29. JULI**
Halbjahresfinanzbericht Januar – Juni
- > **27. OKTOBER**
Zwischenbericht Januar – September

Chronik 2009

JANUAR	FEBRUAR	MÄRZ	APRIL	MAI	JUNI
 <p>11.01.</p> <p>North American International Auto Show, Detroit</p> <p>Höchster Fahrspaß bei niedrigstem Verbrauch: Mit diesem Anspruch startet Volkswagen in das Jahr 2009 und präsentiert auf der North American International Auto Show in einer Weltpremiere die Roadster-Studie Concept BlueSport.</p> <p>15.01.</p> <p>„Gelber Engel 2009“ für den neuen Golf</p> <p>Ausgezeichnet werden darüber hinaus der Scirocco und der Passat CC. Damit sind drei Volkswagen Modelle in der Top 5 vertreten. Audi wird als „Stärkste Marke“ ausgezeichnet.</p> <p>30.01.</p> <p>„Die besten Autos 2009“</p> <p>Über 92.000 Leser der Zeitschrift „auto motor und sport“ haben entschieden: „Die besten Autos 2009“ kommen aus Wolfsburg. Polo, Golf und Multivan siegen in ihren Kategorien.</p>	 <p>05.02.</p> <p>SEAT Ibiza ist „Auto des Jahres“ in Spanien</p> <p>Der SEAT Ibiza wird von den Lesern der Zeitung „La Vanguardia“ und der Fachzeitschrift „Auto Fácil“ zum „Auto des Jahres“ gewählt.</p> <p>12.02.</p> <p>Volkswagen und Toshiba unterzeichnen Absichtserklärung</p> <p>Ziel der Kooperation ist die Entwicklung von Elektroantrieben und der dazugehörigen Leistungselektronik für die geplante New Small Family von Volkswagen.</p>	 <p>03.03.</p> <p>Internationaler Automobilsalon, Genf</p> <p>Auf dem Genfer Automobilsalon 2009 debütieren die Studie Polo BlueMotion, der neue Golf BlueMotion, der Passat CC Blue TDI und der erdgasbetriebene Touran TSI EcoFuel. Škoda zeigt erstmals den neuen Yeti sowie die Modelle Octavia GreenLine. SEAT stellt den neuen Exeo ST vor.</p> <p>27.03.</p> <p>Konzernmodelle als „Allrad-Auto des Jahres 2009“ ausgezeichnet</p> <p>Der Tiguan gewinnt zum zweiten Mal in Folge die Leserwahl der Fachzeitschrift „AutoBild Allrad“ und wird zum „Allrad-Auto des Jahres 2009“ gewählt. Auch der Škoda Superb siegt in seiner Kategorie.</p> <p>31.03.</p> <p>Volkswagen eröffnet neues Werk in Pune, Indien</p> <p>Die lokale Fertigung von Fahrzeugen in Pune startet. Der Volkswagen Konzern verstärkt mit der zweiten Produktionsstätte seine Aktivitäten auf dem indischen Subkontinent.</p>	 <p>01.04.</p> <p>„Flottenaward 2009“</p> <p>Beim „Flottenaward 2009“ ist der Volkswagen Konzern erneut mit Abstand das erfolgreichste Unternehmen. In insgesamt 15 Kategorien werden die besten Flottenmodelle und Fuhrparkdienstleister ausgezeichnet.</p> <p>09.04.</p> <p>„World Car Of The Year“</p> <p>Der neue Golf wird von einer Jury mit Vertretern aus 25 Ländern zum „World Car Of The Year 2009“ gewählt.</p> <p>24.04.</p> <p>Passat TSI EcoFuel erringt fünf Sterne im ADAC-Eco Test</p> <p>Damit ist der erdgasbetriebene Volkswagen das erste Modell, das im ADAC-EcoTest, einem der härtesten Emissionstests für Automobile, die Wertung von fünf Sternen bekommt.</p>	 <p>14.05.</p> <p>Offizieller Baubeginn des Volkswagen Werkes in Chattanooga, USA</p> <p>Das Werk in den USA ist für den Volkswagen Konzern ein wichtiger Schritt, um seine Wachstumsziele auf dem nordamerikanischen Markt zu erreichen.</p> <p>23.05.</p> <p>Der VfL Wolfsburg ist Deutscher Fußballmeister 2009</p> <p>Nach zwölf Jahren Bundesliga-Zugehörigkeit holt der VfL Wolfsburg in der Saison 2008/2009 erstmals die Meisterschale nach Wolfsburg. Die VfL Wolfsburg-Fußball GmbH ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG.</p>	 <p>17.06.</p> <p>Volkswagen bei den „International Engine of the Year Awards 2009“ ausgezeichnet</p> <p>Der 1,4 Liter TSI-Motor erzielt beim internationalen Wettbewerb für Motorentechnologie den bislang größten Erfolg für Volkswagen. Neben dem Titel „International Engine of the Year“ erhält er in seiner Kategorie die Auszeichnungen „Best Engine“ und „Best Green Engine“.</p> <p>25.06.</p> <p>Volkswagen Golf ist „AUTO TEST-Sieger 2009“</p> <p>Fachexperten, Journalisten und Kunden küren den neuen Golf zum „AUTO TEST-Sieger 2009“.</p>

JULI	AUGUST	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DEZEMBER
					
<p>10.07.</p> <p>Sicherheit auf Top-Niveau: Erneut fünf Sterne für den Tiguan</p> <p>Der Tiguan ist nicht nur eines der beliebtesten, sondern auch eines der sichersten Fahrzeuge seines Segments. Drei unabhängige Crashtest-Verfahren unterstreichen die hohe Sicherheitskompetenz von Volkswagen mit Höchstwertungen.</p>	<p>12.08.</p> <p>„J. D. Power APEAL Study 2009“: Volkswagen erhält die meisten Auszeichnungen</p> <p>Die jüngste J. D. Power-Kundenzufriedenheitsstudie für den US-Markt weist Volkswagen als großen Gewinner aus: Gleich vier Modelle – Golf GTI, Tiguan, Passat und Passat CC – werden Klassensieger in ihrem jeweiligen Segment.</p>	<p>01.09.</p> <p>Volkswagen stellt Nachhaltigkeitsbericht vor</p> <p>Die aktuelle Ausgabe wurde erstmals nach dem neuen Prüfungsstandard Account-Ability AA1000 AS (2008) zertifiziert. Der Nachhaltigkeitsbericht des Konzerns erscheint im Rhythmus von zwei Jahren.</p>	<p>06.10.</p> <p>Deutschlands größtes Volkswagen Autohaus in Berlin eröffnet</p> <p>Volkswagen verstärkt mit einem neuen Autohaus seine Präsenz in der Bundeshauptstadt.</p>	<p>04.11.</p> <p>„Goldenes Lenkrad 2009“</p> <p>Die Jury der „Bild am Sonntag“ zeichnet in der Kategorie Kleinwagen den neuen Polo von Volkswagen mit dem „Goldenen Lenkrad 2009“ aus. In der Kategorie Mittelklasse siegt der Audi A5 Sportback. Der Polo BlueMotion rundet den Erfolg des Konzerns mit dem Gewinn des „Grünen Lenkrads 2009“ ab.</p>	<p>03.12.</p> <p>Außerordentliche Hauptversammlung</p> <p>Die Aktionäre der Volkswagen AG stimmen auf der Außerordentlichen Hauptversammlung in Hamburg den Vorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat mit großer Mehrheit zu. Dazu gehört unter anderem die Ermächtigung zur Ausgabe von bis zu 135 Millionen neuen, stimmrechtslosen Vorzugsaktien.</p>
<p>13.07.</p> <p>Volkswagen Modelle zu „Firmenautos des Jahres“ gewählt</p> <p>Der Volkswagen Konzern ist bei der Verleihung des Titels „Firmenauto des Jahres 2009“ durch die Fachzeitschrift „Firmenauto“ und die DEKRA mit fünf ersten Plätzen das erfolgreichste Unternehmen.</p>	<p>13.08.</p> <p>Volkswagen Aufsichtsrat stimmt Grundlagenvereinbarung für integrierten Automobilkonzern mit Porsche zu</p> <p>Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG stimmt der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Porsche zu.</p>	<p>09.09.</p> <p>Volkswagen und LichtBlick vereinbaren Energie-Partnerschaft</p> <p>Erdgasmotoren von Volkswagen bilden künftig die technische Basis der dezentral vernetzten „ZuhauseKraftwerke“, die das Hamburger Energieunternehmen LichtBlick ab 2010 deutschlandweit vertreiben wird.</p>	<p>20.10.</p> <p>Volkswagen Konzern startet Vollproduktion in Kaluga, Russland</p> <p>Das Werk in Kaluga nimmt die Vollproduktion mit einer jährlichen Kapazität von bis zu 150.000 Fahrzeugen auf. Die Modelle Tiguan und Škoda Octavia machen den Anfang, drei weitere Modelle werden folgen.</p>	<p>17.11.</p> <p>„International Truck of the Year“</p> <p>Die neue R-Serie von Scania erhält die prestigeträchtigste Trophäe der Lkw-Branche in Europa.</p>	<p>07.12.</p> <p>Beteiligung an Porsche</p> <p>Die Volkswagen AG beteiligt sich über die Porsche Zwischenholding GmbH mit 49,9% an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und vollzieht damit einen wichtigen Schritt auf dem Weg zum integrierten Automobilkonzern.</p>
<p>16.07.</p> <p>Audi feiert 100. Geburtstag</p> <p>Die Marke Audi begeht ihren 100. Geburtstag mit einer attraktiven Festwoche. Den Auftakt bildet ein Gala-Abend, der die Erfolgsgeschichte der Marke in einem facettenreichen Programm präsentiert.</p>	<p>31.08.</p> <p>380.000 Besucher im August in der Autostadt</p> <p>Die Autostadt erlebt im August 2009 mit 380.000 Personen den besuchterstärksten Monat seit ihrer Eröffnung im Jahr 2000. Die Gesamtbesuchszahl übertrifft im gleichen Monat die 19-Millionen-Marke.</p>	<p>15.09.</p> <p>Internationale Automobilausstellung 2009, Frankfurt am Main</p> <p>Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) im September 2009 in Frankfurt am Main präsentiert der Volkswagen Konzern eindrucksvoll seine Kompetenz in puncto nachhaltige Mobilität. Vor allem die Studien E-UP! und L1 zogen das Interesse der Besucher auf sich.</p>	<p>23.10.</p> <p>„Designpreis der Bundesrepublik Deutschland 2010“</p> <p>Das Audi A5 Coupé gewinnt bei dem renommierten Wettbewerb „Gold“ in der Kategorie Produktdesign und erhält damit die höchste offizielle Design-Auszeichnung in Deutschland.</p>	<p>19.11.</p> <p>Zustimmung zu Durchführungsverträgen</p> <p>Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG stimmt den Durchführungsverträgen zur Grundlagenvereinbarung mit Porsche zu.</p>	<p>09.12.</p> <p>Partnerschaft mit Suzuki</p> <p>Volkswagen und die Suzuki Motor Corporation vereinbaren eine langfristige strategische Partnerschaft. Als Basis für die Zusammenarbeit erwirbt Volkswagen 19,9% der Suzuki Aktien, im Gegenzug plant Suzuki die Hälfte des erhaltenen Kaufpreises in Volkswagen Aktien zu investieren.</p>
				<p>24.11.</p> <p>„Auto Trophy 2009“</p> <p>Mehr als 100.000 Leser des Fachmagazins „Auto-Zeitung“ wählen insgesamt zehn Modelle der Marken Volkswagen Pkw, Audi, Škoda und Volkswagen Nutzfahrzeuge zu den jeweils besten Fahrzeugen ihrer Klasse.</p>	
				<p>30.11.</p> <p>„Car of the Year 2010“</p> <p>Eine internationale Jury mit 59 Mitgliedern aus 23 Ländern wählt den neuen Polo zum „Car of the Year 2010“. Das ist der krönende Abschluss eines außergewöhnlichen Jahres für den Polo.</p>	

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Jahresabschluss Volkswagen AG zum 31.12.2009

Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung

Anhang

Anteilsbesitz gem. §§ 285 und 313 HGB für die Volkswagen AG und den Volkswagen Konzern zum 31.12.2009

(Hinweis: Der Lagebericht der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns wurde in zusammengefasster Form erstellt und findet sich im Geschäftsbericht der Volkswagen Aktiengesellschaft)

Abschluss Volkswagen AG

Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2009

Mio. €		Anhang	31.12.2009	31.12.2008
Aktiva				
Anlagevermögen		1		
Immaterielle Vermögensgegenstände			199	218
Sachanlagen			3.932	3.892
Finanzanlagen			34.505	29.907
			38.636	34.017
Umlaufvermögen				
Vorräte		2	3.361	3.680
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände		3	10.376	14.777
Wertpapiere		4	80	450
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		5	8.825	3.712
			22.641	22.619
Rechnungsabgrenzungsposten			58	49
Bilanzsumme			61.334	56.685
Passiva				
Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital		6	1.025	1.024
Stammaktien	755			
Vorzugsaktien	269			
Bedingtes Kapital	7			
Kapitalrücklage		7	5.356	5.351
Gewinnrücklagen		8	4.792	4.592
Bilanzgewinn			884	781
			12.056	11.748
Sonderposten mit Rücklageanteil		9	65	70
Rückstellungen		10	23.236	23.370
Verbindlichkeiten		11	25.973	21.495
Rechnungsabgrenzungsposten			5	2
Bilanzsumme			61.334	56.685

- > Bilanz
- > Gewinn- und Verlustrechnung
 - Anhang
 - Versicherung der gesetzlichen Vertreter
 - Bestätigungsvermerk

Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Mio. €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	12	47.864	56.710
Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		-47.454	-55.780
Bruttoergebnis vom Umsatz		410	930
Vertriebskosten		-3.985	-3.589
Allgemeine Verwaltungskosten		-794	-752
Sonstige betriebliche Erträge	13	4.435	5.238
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	-2.717	-3.775
Finanzergebnis	15	4.453	4.688
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		-290	-216
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		1.512	2.524
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-430	-1.697
Jahresüberschuss		1.082	827

Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG per 31.12.2009

Abschluss nach Handelsrecht

Der Abschluss der Volkswagen AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches – unter Beachtung der Regelungen des Aktiengesetzes – aufgestellt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist zur besseren internationalen Vergleichbarkeit nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Die Volkswagen AG ist ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen im Sinne von § 3 Nr. 38 EnWG und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Bereich des Elektrizitätssektors übt sowohl die Volkswagen AG als auch ein Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Elektrizitätsverteilung aus. Zur Vermeidung von Diskriminierung und Quersubventionierung sind für diese Funktionen nach § 10 Abs. 3 EnWG grundsätzlich getrennte Konten zu führen und darüber hinaus für jeden der Tätigkeitsbereiche eine den in § 10 Abs. 1 EnWG genannten Vorschriften entsprechende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung aufzustellen. (Verpflichtung zur Entflechtung in der internen Rechnungslegung). Da die Elektrizitätsverteilung (Objektnetz) der Volkswagen AG nicht der allgemeinen Versorgung dient und darüber hinaus eine sehr untergeordnete Rolle spielt, hat die Volkswagen AG auf einen gesonderten Ausweis der Elektrizitätsverteilung verzichtet und sich entsprechend dem Gesetzeszweck zur Vermeidung von Diskriminierung und Quersubventionierung auf die getrennte Darstellung der anderen Tätigkeiten innerhalb des Elektrizitätssektors beschränkt.

Die Entscheidung des EuGH vom 22. Mai 2008 bezüglich der Privilegierungsvorschriften für Objektnetze hat nach unserer Auffassung keine Auswirkungen auf die Rechnungslegung der VW AG, da sich das Urteil ausschließlich mit Fragen des Netzzuganges und nicht mit der buchhalterischen Trennung befasst.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes ist beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de und auf www.volkswagenag.com/ir unter der Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“ beziehungsweise unter dem Menüpunkt „Geschäftsberichte“ abrufbar.

Erklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG/§ 285 Nr. 16 HGB

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 20. November 2009 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben.

Die Erklärung ist dauerhaft unter www.volkswagenag.com/ir, Rubrik Corporate Governance, Menüpunkt „Entsprechenserklärung“, zugänglich.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

Im Zuge der geplanten Verschmelzung mit der Porsche Automobil Holding SE hat die Volkswagen AG 49,9% der Porsche Zwischenholding GmbH für 3.884 Mio. € erworben.

Zur weiteren Umsetzung der Neuordnung unseres Beteiligungsengagements im Ausland wurden die Geschäftsanteile an der Bentley Motors Ltd. von der VW Group U. K. auf die Volkswagen AG übertragen.

Die Beteiligung an Scania AB wurde durch den Kauf weiterer Anteile um 392 Mio. € erhöht. Darüber hinaus wurde eine Kapitalzuführung bei der VW Group U. K. von 566 Mio. € und bei der VW Group Services von 500 Mio. € vorgenommen.

Unter den Wertpapieren des Anlagevermögens wurden weitere 706 Mio. € angelegt.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir grundsätzlich beibehalten. Im Einzelfall vollzogene Änderungen sind im Folgenden gesondert erläutert.

Immaterielle Vermögensgegenstände weisen wir zu Anschaffungskosten aus und schreiben sie planmäßig linear über grundsätzlich drei bis fünf Jahre ab. Geleistete Zuschüsse zu im Eigentum Dritter stehenden Vermögensgegenständen werden als entgeltlich erworbene Nutzungsrechte aktiviert und über fünf Jahre planmäßig abgeschrieben.

Die Sachanlagen bewerten wir zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vermindert um Abschreibungen. Erhaltene Investitionszuschüsse werden abgesetzt.

Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Verwaltungskostenanteile bleiben außer Ansatz.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende aus den amtlichen AfA-Tabellen abgeleitete Nutzungsdauern zu Grunde:

> Gebäude:	25 – 50 Jahre
> Gebäude- und Grundstückseinrichtungen:	9 – 33 Jahre
> Technische Anlagen und Maschinen:	5 – 20 Jahre
> Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen):	3 – 25 Jahre

Im steuerrechtlich zulässigen Umfang werden grundsätzlich planmäßige Abschreibungen auf bewegliche Sachanlagen degressiv mit späterem planmäßigem Übergang auf die lineare Methode unter Berücksichtigung des Einsatzes im Mehrschichtbetrieb vorgenommen. Nach dem 31.12.2007 angeschaffte oder hergestellte bewegliche Gegenstände des Sachanlagevermögens werden nur noch linear abgeschrieben.

Bei Zugängen beweglicher Vermögensgegenstände werden die Abschreibungen im Zugangsjahr pro rata temporis verrechnet.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden entsprechend den steuerlichen Regelungen über fünf Jahre abgeschrieben und anschließend ausgebucht. Des Weiteren werden bestimmte Anlagegegenstände der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit Anschaffungskosten bis zu 1.500 € im Einzelfall, deren betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer erreicht ist, als Abgang behandelt.

Die Unterschiedsbeträge zwischen den handelsrechtlich gebotenen und den steuerrechtlich zulässigen niedrigeren Wertansätzen sind in den Sonderposten mit Rücklageanteil auf der Passivseite der Bilanz eingestellt.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten oder mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Wertpapiere des Anlagevermögens stehen mit den Anschaffungskosten bzw. niedrigeren Zeitwerten zu Buche.

Nicht- oder geringverzinsliche Ausleihungen bewerten wir zum jeweiligen Barwert; die übrigen Ausleihungen zum Nennwert.

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

Der Wertansatz der unfertigen und fertigen Erzeugnisse enthält neben Fertigungsmaterial und Fertigungslohn auch die anteiligen Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen im steuerrechtlich erforderlichen Umfang.

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

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Ansprüche mit Fälligkeiten von mehr als einem Jahr haben wir unter Anwendung eines laufzeitadäquaten Zinssatzes mit dem Barwert zum Bilanzstichtag ausgewiesen.

Auf fremde Währungen lautende Forderungen werden bei ihrer erstmaligen Erfassung mit dem aktuellen Devisenkurs umgerechnet. Ein geringerer Kurs am Bilanzstichtag schlägt sich in einer niedrigeren Bewertung der Forderung aufwandswirksam nieder, während ein höherer Kurs (Bewertungsgewinn) unberücksichtigt bleibt. Bei kursgesicherten Forderungen wird von einer Stichtagskursbewertung abgesehen.

Erworbene Devisen- und Zinsoptionsrechte werden bis zur Fälligkeit mit ihren Anschaffungskosten beziehungsweise niedrigeren Zeitwerten angesetzt.

Der Ansatz der Wertpapiere des Umlaufvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert.

Erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird auf Basis einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung durch ausreichende Dotierung von Rückstellungen Rechnung getragen. Sie decken in diesem Rahmen alle erkennbaren Risiken aus zukünftigen Inanspruchnahmen ab.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen setzen wir mit dem versicherungsmathematischen Teilwert unter Berücksichtigung aktueller Richttafeln an. Für die Abzinsung wurde ein Zinssatz von 5,5 % zugrunde gelegt.

Seit dem Geschäftsjahr 2001 sind die Versorgungszusagen mit einer Vermögensanlage am Kapitalmarkt verbunden.

Rückstellungen für Jubiläumszuwendungen sind unter Berücksichtigung steuerlicher Ansatz- und Bewertungsvorschriften mit 5,5 % p. a. abgezinst worden.

Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen werden mit einem Realzinsatz von 1,8 % auf den Barwert abgezinst.

Die Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten Schadensverlaufs bei den ausgelieferten Fahrzeugen gebildet.

Zur Bewertung von Devisentermingeschäften wird jeweils der vereinbarte Kurs mit dem Terminkurs gleicher Fälligkeit zum Bilanzstichtag verglichen. Ein sich daraus ergebender unrealisierter Verlust wird zurückgestellt. Eine positive Differenz (Bewertungsgewinn) wird nicht berücksichtigt. Eine Aufrechnung von Gewinnen und Verlusten erfolgt nicht. Das Bewertungsergebnis wird auf den Barwert abgezinst.

Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Rückzahlungs- beziehungsweise Erfüllungsbetrag aus.

Verbindlichkeiten in fremder Währung werden bei ihrer Erfassung mit dem aktuellen Devisenkurs umgerechnet. Ist der Kurs zum Bilanzstichtag höher, wird die Verbindlichkeit aufwandswirksam höher angesetzt. Ein niedrigerer Kurs (Bewertungsgewinn) wird nicht berücksichtigt.

Der Ansatz der Eventualverbindlichkeiten entspricht dem Haftungsumfang.

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

Die Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen enthalten sämtliche Aufwendungen aus dem Materialbeschaffungs- und Herstellungsbereich und für Handelswaren, die Kosten für Forschung und Entwicklung sowie Aufwendungen für Gewährleistungen und Produkthaftung.

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

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

Die Sonstigen Steuern werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den jeweiligen Tageskursen oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht. Drohende Kursverluste am Bilanzstichtag werden bei der Bewertung berücksichtigt. Beteiligungen setzen wir mit dem Kurs im Zugangszeitpunkt an.

Zur Absicherung von Zahlungsströmen – im Wesentlichen aus erwarteten zukünftigen Umsatzerlösen, Materialeinkäufen und Kreditgeschäften – gegen Währungs- und Zinsschwankungen setzt die Volkswagen AG derivative Finanzinstrumente, wie Devisentermin- und -optionsgeschäfte inklusive strukturierter Optionsgeschäfte, sowie Zinssicherungsgeschäfte, wie zum Beispiel Caps, ein. Die Bewertung dieser Geschäfte wird nach dem Imparitätsprinzip vorgenommen. Durch kombinierte Zins-/Währungstauschvereinbarungen (Cross-Currency-Interest-Swaps) und Devisentermingeschäfte unterlegte Vermögensgegenstände oder Schulden werden bei ihrer erstmaligen Erfassung zu den vertraglich vereinbarten Kursen umgerechnet.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) ANLAGEVERMÖGEN

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Berichtsjahr ist auf den Seiten 10 bis 11 dargestellt. Der Buchwert des Anlagevermögens beläuft sich am Bilanzstichtag auf 38.636 Mio. €. Er enthält die Immateriellen Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Finanzanlagen.

Die Investitionen betragen:

Mio. €	2009	2008
Immaterielle Vermögensgegenstände	62	79
Sachanlagen	1.313	1.444
Finanzanlagen	7.813	9.758
Gesamt	9.189	11.281

Abschreibungen wurden vorgenommen auf:

Mio. €	2009	2008
Immaterielle Vermögensgegenstände	84	73
Sachanlagen	1.248	1.488
Finanzanlagen	290	35
Gesamt	1.622	1.596

Die Zugänge bei Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen betreffen im Wesentlichen den Erwerb von Anteilen an der Porsche Zwischenholding GmbH, Kapitalzuführungen bei der VW Group UK, VW Group Services S. A., Bentley Motors Ltd. und der AUDI AG sowie den Kauf von Aktien der Scania AB.

Der überwiegende Teil der Abgänge von Anteilen an verbundenen Unternehmen ergibt sich im Zusammenhang mit der geplanten Einbringung von Gesellschaften in die niederländische Zwischenholding und einer Kapitalherabsetzung bei VW Financial Services AG.

Die Volkswagen AG hat bei den Wertpapieren des Anlagevermögens im Jahr 2009 weitere 706 Mio. € angelegt.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens enthalten mit 1 Mio. € auch die von einem verbundenen Unternehmen begebenen Genussscheine. Weiterhin sind hierunter die vom Volkswagen Pension Trust e. V. treuhänderisch für die Volkswagen AG gehaltenen Anteile an Wertpapierfonds im Umfang von 2.424 Mio. € ausgewiesen. Diese repräsentieren die auf den Pension Trust übertragenen Gegenwerte aus den Zeit-Wertpapieren der Mitarbeiter wie auch die Einbringung des jährlichen Versorgungsaufwandes in den Pensionsfonds.

Zuschreibungen auf Finanzanlagen betreffen fast ausschließlich den Beteiligungsbuchwert an der VW of South Africa (Pty.) Ltd.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	BRUTTOBUCHWERTE				Anschaffungs-/ Herstellungskosten 31.12.2009
	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 01.01.2009	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	557	62	10	45	583
Geleistete Anzahlungen	6	0	-5	-	2
	563	62	5	45	585
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	4.518	49	32	1	4.597
Technische Anlagen und Maschinen	9.760	393	170	298	10.025
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.247	684	82	241	13.771
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	374	188	-289	4	269
	27.899	1.313	-5	543	28.663
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	22.668	6.967	-	1.724	27.911
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	155	140	-	63	233
Beteiligungen	3.401	0	-	1	3.399
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8	0	-	6	1
Wertpapiere des Anlagevermögens	4.907	706	-	1.225	4.389
Sonstige Ausleihungen	78	0	-	1	78
	31.217	7.813	-	3.020	36.010
Gesamt Anlagevermögen	59.679	9.189	-	3.609	65.258

WERTBERICHTIGUNGEN							Buchwerte 31.12.2009	Buchwerte 31.12.2008
Kumulierte Abschreibungen 01.01.2009	Abschreibungen laufendes Jahr	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen 31.12.2009			
345	84	42	0	-	386	197	212	
-	-	-	-	-	-	2	6	
345	84	42	0	-	386	199	218	
3.491	98	1	0	-	3.588	1.010	1.027	
8.849	406	285	0	-	8.970	1.055	911	
11.667	744	238	0	-	12.173	1.598	1.580	
-	-	-	-	-	-	269	374	
24.007	1.248	524	0	-	24.731	3.932	3.892	
1.203	290	31	-	63	1.399	26.512	21.465	
0	-	-	-	-	0	232	155	
70	-	0	-	-	69	3.330	3.331	
2	-	0	-	0	1	0	6	
35	-	-	-	-	35	4.353	4.872	
0	0	0	-	0	0	77	78	
1.310	290	31	-	63	1.505	34.505	29.907	
25.662	1.622	598	-	63	26.623	38.636	34.017	

(2) VORRÄTE

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	597	586
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	651	772
Fertige Erzeugnisse, Waren	2.029	2.251
Geleistete Anzahlungen	84	71
	3.361	3.680

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	911	828
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(1)	(-)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7.118	10.918
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.258)	(1.297)
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(2.024)	(1.106)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	204	346
davon aus Lieferungen und Leistungen	(168)	(63)
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(-)	(-)
Sonstige Vermögensgegenstände	2.142	2.685
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(805)	(913)
	10.376	14.777

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen neben den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hauptsächlich aus Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen inklusive weiterberechneter Ertragsteuern sowie aus Darlehen mit kurz- und mittelfristigen Laufzeiten.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen noch nicht fällige Steuer- und Kostenerstattungen (1.482 Mio. € beziehungsweise 188 Mio. €) und Rechte aus abgeschlossenen Devisenoptionsgeschäften (100 Mio. €).

(4) WERTPAPIERE

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Sonstige Wertpapiere	80	450
	80	450

(5) KASSENBESTAND, GUTHABEN BEI KREDITINSTITUTEN

Von den Guthaben bei Kreditinstituten betreffen 895 Mio. € Guthaben bei einem verbundenen Unternehmen. Davon sind 730 Mio. € Anlagen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Gesellschaftskapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Aufgrund der im Geschäftsjahr vollzogenen Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus der sechsten, siebten und achten Tranche des Aktienoptionsplanes hat sich das Gezeichnete Kapital insgesamt um 0,2 Mio. € auf 1.025 Mio. € erhöht.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 295.005.397 nennwertlosen Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2006 besteht bis zum 2. Mai 2011 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien von bis zu 90 Mio. €.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 3. Dezember 2009 besteht ein Genehmigtes Kapital bis zum 2. Dezember 2014 zur Ausgabe von bis zu 135 Mio. neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 345,6 Mio. €. Dieser Beschluss wird erst mit der – bis zur Aufstellung des Abschlusses noch nicht erfolgten – Eintragung in das Handelsregister wirksam.

AKTIENOPTIONSPLAN

Der Vorstand hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 16. April 2002 zur Auflegung eines Aktienoptionsplanes Gebrauch gemacht. Hierfür besteht ein Bedingtes Kapital in Höhe von 7 Mio. €. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung zur Durchführung eines Aktienoptionsplans begeben werden, von ihren Wandlungsrechten Gebrauch machen.

Der Aktienoptionsplan räumt den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Die Bilanzierung der Aktienoptionen erfolgt erst zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts. Der dann zufließende Wandelpreis für die neuen Anteile wird dem Gezeichneten Kapital beziehungsweise der Kapitalrücklage zugeführt.

Nach dem Auslaufen der ersten fünf Tranchen ergeben sich die Wandelpreise und Wandelzeiträume aus der folgenden Tabelle. Die Angaben zur sechsten Tranche sind als Daten des Berichtsjahres verzeichnet, obwohl auch diese Tranche inzwischen ausgelaufen ist.

€	6. Tranche	7. Tranche	8. Tranche
Basiswandelpreis	38,68	37,99	58,18
Wandelpreis			
ab 10. Juli 2006	42,55		
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.–Sept. 2006	44,48		
ab 9. Juli 2007		41,79	
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.–Sept. 2007	46,42	43,69	
ab 8. Juli 2008			64,00
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.–Sept. 2008	48,35	45,59	66,91
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.–Sept. 2009		47,49	69,82
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.–Sept. 2010			72,73
Beginn der Wandelfrist	10.07.2006	09.07.2007	08.07.2008
Ende der Wandelfrist	02.07.2009	01.07.2010	30.06.2011

Der Bestandwert an ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen belief sich bei einem Einzelwert von 2,56 € je Stück am 31. Dezember 2009 auf insgesamt 21.719,04 € (= 8.484 Stück), die das Recht auf den Bezug von 84.840 Stammaktien vermitteln. Die Verbindlichkeiten aus Wandelschuldverschreibungen sind unter den Sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Im Geschäftsjahr sind 5 Wandelschuldverschreibungen im Wert von 12,80 € von zwischenzeitlich ausgeschiedenen Mitarbeitern zurückgegeben worden. Aus der sechsten, siebten und achten Tranche sind 8.519 Wandelrechte im Nominalwert von 21.808,64 € ausgeübt worden. Damit wurden 85.190 Aktien im Nennwert von 218.086,40 € ausgegeben.

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen (sechste bis achte Tranche) ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Nominalwert der Wandelschuld- verschreibung	Anzahl der Wandelrechte	Anzahl der wandel- baren Stammaktien
	€	Stück	Stück
Stand am 01.01.2009	43.540,48	17.008	170.080
ausgeübt	21.808,64	8.519	85.190
zurückgegeben	12,80	5	50
Stand am 31.12.2009	21.719,04	8.484	84.840

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
	5.356	5.351

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 5.030 Mio. € aus den Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der in einem vorherigen Geschäftsjahr durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Aus dem Aufgeld aus der Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus dem Aktienoptionsplan erhöhte sich die Kapitalrücklage im Geschäftsjahr um 4 Mio. €. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Gesetzliche Rücklage	31	31
Andere Gewinnrücklagen	4.761	4.561
	4.792	4.592

Aus dem Jahresergebnis wurden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 200 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Steuerrechtliche Rücklagen	0	0
Steuerrechtliche Abschreibungen	64	70
	65	70

Als steuerrechtliche Abschreibungen werden bei der Volkswagen AG Wertberichtigungen gemäß § 3 Abs. 2 Zonenrandförderungs-Gesetz, § 6b EStG/R 6.6 EStR, § 7d EStG und § 82d EStDV ausgewiesen.

Steuerrechtliche Rücklagen bestehen in geringem Umfang gemäß § 6b EStG.

(10) RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9.323	9.013
Steuerrückstellungen	4.241	4.087
Sonstige Rückstellungen	9.672	10.270
	23.236	23.370
davon: kurzfristig (bis 1 Jahr)	5.029	5.706
mittelfristig	7.765	7.770
langfristig (über 5 Jahre)	10.442	9.894
	23.236	23.370

Die Sonstigen Rückstellungen bestehen unter anderem für Gewährleistungen (2,6 Mrd. €), Personalkosten (2,4 Mrd. € im Wesentlichen für Dienstjubiläen, Altersteilzeit, Verpflichtungen aus Zeitwerten und andere Kosten der Belegschaft), sonstige Vertriebsaufwendungen (1,9 Mrd. €) sowie für Risiken aus der Bewertung der Rohstoffpreis- und Devisensicherungsgeschäfte (0,2 Mrd. €).

(11) VERBINDLICHKEITEN

Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Summe 31.12.2009	Summe 31.12.2008	Restlaufzeit bis 1 Jahr
Art der Verbindlichkeit				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	61	461	328	328
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	18	18	95	95
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.771	1.771	1.524	1.524
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	15.190	22.952	17.480	15.679
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	58	58	33	33
Sonstige Verbindlichkeiten	430	714	2.035	1.754
davon: aus Steuern	(74)	(74)	(66)	(66)
im Rahmen der sozialen Sicherheit	(7)	(7)	(7)	(7)
	17.528	25.973	21.495	19.413

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, stammen mit 1.173 Mio. € (Vorjahr: 933 Mio. €) beziehungsweise 40 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) aus Lieferungen und Leistungen. Von den Verbindlichkeiten sind 21.210 Mio. € (Vorjahr: 15.937 Mio. €) verzinslich. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind 7.693 Mio. € mit mehr als 5 Jahren Restlaufzeit enthalten. Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten in Höhe von 57 Mio. € (Vorjahr: 97 Mio. €) Verbindlichkeiten mit mehr als 5 Jahren Restlaufzeit. Für die ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

Haftungsverhältnisse

Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	34	200
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	25.855	14.870
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(6.238)	(21)
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	942	301
Gesamt	26.831	15.371

Der wesentliche Inhalt der Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen entfällt auf Garantien gegenüber Gläubigern von Tochtergesellschaften aus von diesen begebenen Anleihen und in diesem Zusammenhang abgeschlossenen Swap-Transaktionen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus zugesagten Darlehen an Tochtergesellschaften bestehen längstens bis zum Jahr 2014 finanzielle Verpflichtungen von rd. 5,6 Mrd. €.

Die aus Miet- und Leasingverträgen resultierenden finanziellen Verpflichtungen belaufen sich insgesamt auf 626 Mio. € (Vorjahr: 624 Mio. €). Davon sind 118 Mio. € in 2010 fällig. Auf Verträge mit einer Laufzeit von bis zu fünf Jahren entfallen – bei Ausgaben in 2010 von 74 Mio. € (davon 14 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen) – voraussichtlich insgesamt 150 Mio. € (davon 40 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen). Für Verträge mit Laufzeiten von bis zu 25 Jahren betragen die finanziellen Verpflichtungen über die gesamte verbleibende Vertragsdauer rund 476 Mio. €, davon 75 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen (44 Mio. € werden in 2010 anfallen, davon 11 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen).

Von den Grundstücken sind rund 38 ha (Bilanzwert 3 Mio. €) mit Erbbaurechten belastet.

Im Zuge des 100-prozentigen Anteilerwerbs an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, und dem nachfolgenden Verkauf von 50 % der Anteile an zwei Co-Investoren, vereinbarte die Volkswagen AG mit den Co-Investoren Verkaufsoptionen, die diese berechtigen, deren Anteile an die Volkswagen AG zu veräußern. Die Co-Investoren haben am 22. Dezember 2008 angekündigt von ihrem Andienungsrecht Gebrauch zu machen. Im September 2009 vereinbarte Volkswagen mit den Co-Investoren, die Anteile im Geschäftsjahr 2010 zu einem Kaufpreis von 1,4 Mrd. € zu erwerben. Die geplante gleichzeitige Weitergabe der zu übernehmenden Anteile an einem neuen Co-Investor bedurfte zum Bilanzstichtag noch der Zustimmung von Aufsichtsbehörden. Am 12. Januar 2010 wurde die Zustimmung erteilt.

Im Zuge der Gründung der OOO VW Rus wurde einem Co-Investor eine Put-Option gewährt, die ihm das Recht einräumt, nach Ablauf von 6 Jahren seinen Anteil an der Gesellschaft (jetzt: OOO VW Group Rus) zu seinen Anschaffungskosten zuzüglich einer angemessenen Verzinsung zurück zu geben. Die Option hat zum 31.12.2009 einen Marktwert von – 12 Mio. €. Aufgrund der möglichen Ausübung der Option wurde der Betrag unter den Sonstigen Rückstellungen erfasst.

Im Zuge der Veräußerung der gedas-Gruppe wurden Umsatzgarantien bis zum Jahr 2013 in Höhe von noch insgesamt 1,0 Mrd. € eingegangen, davon entfallen 0,3 Mrd. € auf 2010.

Für den Erwerb des 19,9 % Anteiles an Suzuki Motor Corporation wurde eine Zahlung von 1,7 Mrd. € vereinbart.

Porsche und Volkswagen haben als gemeinsame Zielsetzung die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG im Laufe des Jahres 2011, sofern dann die rechtlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Für den Fall, dass es nicht zu einer Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG kommt, sieht die Grundlagenvereinbarung vor, dass die Porsche SE eine Put-Option für den verbliebenen mittelbaren 58 %igen Anteil an der Porsche AG und die Volkswagen AG eine Call-Option über diesen Anteil hat. In Abänderung der Grundlagenvereinbarung hat die Volkswagen AG in einem ersten Schritt 49,9 % (anstelle von 42 %) an der Porsche AG gegen eine Bareinlage in Höhe von 3,9 Mrd. € erworben. Die Put- und Call-Optionen haben sich entsprechend reduziert. Der Nominalwert der Optionen beträgt jeweils 3.883 Mio. € und der Zeitwert -65 Mio. € bzw. 48 Mio. €. Der Zeitwert der Optionen wird unter den Forderungen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen.

In der Grundlagenvereinbarung ist das Recht der Gesellschafter der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, das operative Vertriebsgeschäft dieser Gesellschaft an die Volkswagen AG zu veräußern, vereinbart. Der Nominalwert dieser Option beträgt 3.382 Mio. €. Die Option hat aus Sicht der Volkswagen AG einen Zeitwert von 0 Mio. €.

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

Die Volkswagen AG haftet aus ihren Beteiligungen an Personenhandelsgesellschaften.

Das Obligo für Investitionsvorhaben hält sich im üblichen Rahmen.

Derivative Finanzinstrumente

MIO. € Art und Umfang	NOMINALVOLUMEN		ZEITWERTE	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Zinsswaps	0	1		
negative Zeitwerte			0	0
Zins-/Währungsswaps	146	–		
negative Zeitwerte			–4	–
Devisenterminkontrakte	18.698	21.986	1.092	1.500
davon: Devisenkäufe	3.478	3.164		
davon: positive Zeitwerte			10	64
negative Zeitwerte			–74	–58
davon: Devisenverkäufe	15.219	18.822		
davon: positive Zeitwerte			1.272	1.849
negative Zeitwerte			–116	–355
Devisenoptionskontrakte	3.662	9.939		
positive Zeitwerte			186	1.008
Wareterminkontrakte	1.288	1.128		
davon: positive Zeitwerte			365	3
negative Zeitwerte			–6	–342

BEWERTUNGSMETHODEN

Die Zeitwerte der Derivate entsprechen im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und durch Bestätigung der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	USD	GBP	JPY	RUB	CHF	SEK	CZK	MXN
Zins für sechs Monate	0,994	0,430	0,839	0,480	7,460	0,338	0,698	1,820	4,840
Zins für ein Jahr	1,248	0,984	1,248	0,694	7,360	0,638	1,005	2,130	5,060
Zins für fünf Jahre	2,805	2,929	3,390	0,696	7,950	1,710	2,850	2,990	7,239
Zins für zehn Jahre	3,598	3,918	4,088	1,408	8,200	2,500	3,583	3,520	7,965

Bilanzposten und Buchwerte

Von den derivativen Finanzinstrumenten sind in den folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio. € Art	Bilanzposition	BUCHWERT	
		31.12.2009	31.12.2008
Optionsprämien	Sonstige Vermögensgegenstände	100	253
Drohende Verluste aus schwebenden Devisentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	194	385
Drohende Verluste aus schwebenden Warentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	6	342
Zinsabgrenzungen aus Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps	Guthaben bei Kreditinstituten/Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	0

Die Wertpapiere des Anlagevermögens sind mit einem Buchwert von 4.353 Mio. € erfasst. Der beizulegende Zeitwert betrug 4.297 Mio. €. Wir haben von einer Wertberichtigung abgesehen, da die Wertminderung der betrachteten Fonds im letzten Jahr durchschnittlich weniger als 10% bzw. die Differenz in den dem Bilanzstichtag vorangegangenen 6 Monaten nicht mehr als 20% betragen hat.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

Mio. €	2009	%	2008	%
nach Regionen				
Inland	22.274	46,5	22.335	39,4
Europa/ohne Inland	18.626	38,9	25.911	45,6
Nordamerika	2.602	5,4	3.571	6,3
Südamerika	382	0,8	485	0,9
Afrika	882	1,8	1.055	1,9
Asien-Pazifik	3.099	6,5	3.353	5,9
Gesamt	47.864	100,0	56.710	100,0
nach Segmenten				
Fahrzeuggeschäft	32.206	67,3	38.406	67,7
Originalteile	4.021	8,4	3.989	7,0
Sonstige Verkäufe	11.637	24,3	14.315	25,3
Gesamt	47.864	100,0	56.710	100,0

Bei den Sonstigen Verkäufen handelt es sich im Wesentlichen um Verbundlieferungen an unsere Tochtergesellschaften und um Aggregate- und Teileverkäufe an Dritte.

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Mio. €	2009	2008
Sonstige betriebliche Erträge	4.435	5.238
davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	(6)	(5)

Die Sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Wechselkursänderungen im Rahmen unseres Liefer- und Leistungsverkehrs (1,6 Mrd. €), Weiterberechnungen (1,5 Mrd. €) und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (0,9 Mrd. €).

(14) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2009	2008
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.717	3.775
davon Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil	(0)	(0)

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten hauptsächlich Kosten aus der Wechselkursänderung im Rahmen des Liefer- und Leistungsverkehrs einschließlich der streng imparitätischen Bewertung unserer Devisenkurssicherungsgeschäfte (1,4 Mrd. €) nach Verrechnung mit den im Vorjahr gebildeten Rückstellungen sowie Aufwendungen für Tochterunternehmen, die an diese Gesellschaften weiterberechnet werden (1,0 Mrd. €).

Die – nur noch in geringem Umfang angefallenen – steuerrechtliche Abschreibungen betreffenden Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil entfallen auf das Anlagevermögen.

(15) FINANZERGEBNIS

Mio. €	2009	2008
Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungen	4.931	4.562
Erträge und Aufwendungen aus Zinsen	-522	148
Sonstiges Finanzergebnis	44	-22
	4.453	4.688

ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN AUS BETEILIGUNGEN

Mio. €	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen	1.717	1.665
davon aus verbundenen Unternehmen	(1.452)	(1.145)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3.303	2.923
Sonstige Beteiligungserträge	131	146
Sonstige Beteiligungsaufwendungen	122	81
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	98	91
	4.931	4.562

Die Erträge aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Erträge von der Global Automotive C. V., VW Logistics GmbH & Co. OHG, unseren chinesischen Joint Ventures, Scania AB, MAN AG und SEAT S. A. In den Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen (vor allem von der AUDI AG, Financial Services AG, AutoVision GmbH, den VW Sachsen-Gesellschaften und der VW Kraftwerk GmbH) sind auch weiterberechnete ergebnisabhängige Steuern erfasst.

Die Sonstigen Beteiligungserträge betreffen hauptsächlich Erträge aus der Zuschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der VW of South Africa, Erträge aus dem Abgang einer Wertberichtigung im Zusammenhang mit einer Kapitalrückzahlung der SEAT S. A. und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Unter den Sonstigen Beteiligungsaufwendungen wurden hauptsächlich Aufwendungen aus der Weitergabe von Beteiligungserträgen an ein verbundenes Unternehmen erfasst.

Erträge und Aufwendungen aus Zinsen

Mio. €	2009	2008
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	120	346
davon aus verbundenen Unternehmen	(10)	(18)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	294	590
davon aus verbundenen Unternehmen	(146)	(236)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	936	788
davon an verbundene Unternehmen	(623)	(676)
	-522	148

In den Erträgen und Aufwendungen aus Zinsen sind Aufwendungen aus dem Factoringgeschäft (Finanzierung von unverzinslichen Lieferforderungen) vornehmlich mit unserer Konzerngesellschaft Volkswagen Group Services S. A. enthalten. Ebenso werden hier die Erträge und Aufwendungen aus Zinssicherungsgeschäften ausgewiesen.

Sonstiges Finanzergebnis

Mio. €	2009	2008
Verluste/Gewinne aus Wertpapierverkäufen	44	-22
	44	-22

Sonstige Steuern

Die den Funktionsbereichen zugeordneten Sonstigen Steuern betragen 30 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €). Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Fahrzeug- und Grundsteuer.

MITTEILUNGEN UND VERÖFFENTLICHUNGEN VON VERÄNDERUNGEN DES STIMMRECHTSANTEILS AN DER VOLKSWAGEN AG NACH § 21 UND § 26 WPHG

1) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniell Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
 (Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
 (Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
 (Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
 (Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
 (Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
 (Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
 (Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
 (Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
 (Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
 (Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH,
Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE,
Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE,
Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich,
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grün-
wald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grün-
wald/Deutschland),

Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grün-
wald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand
Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grün-
wald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grün-
wald/Deutschland),

Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

2) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50% überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Datum der Meldung: 12. Januar 2009

Veröffentlichung nach § 26 Abs.1 Wertpapierhandelsgesetz

Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 05. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.

Datum der Meldung: 08. Januar 2009

Qatar

Release according to § 26 section (1) of the German Securities Trading Law of an announcement according to § 21 section (1) of the German Securities Trading Law (Wertpapierhandelsgesetz)

(1) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10% on December 17, 2009 and amounted to 13.71% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93% (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29% (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1)

sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to the State of Qatar pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3% each or more:

- (aa) Qatar Investment Authority, Doha, Qatar;
- (bb) Qatar Holding LLC, Doha, Qatar;
- (cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg; Luxembourg;
- (dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands.

(2) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10% on December 17, 2009 and amounted to 13.71% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93% (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29% (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (bb) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3% each or more.

(3) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, that its direct and indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10% on December 17, 2009 and amounted to 13.71% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93% (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78% (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29% (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78% (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to section 2 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (cc) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3% each or more.

Release according to § 26 section (1) of the German Securities Trading Law of an announcement according to § 21 section (1) of the German Securities Trading Law (Wertpapierhandelsgesetz)

(1) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10% and 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to section 22 (1) sentence 1 no.1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3% each or more:

- (a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands;
- (b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany.

(2) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10% and 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Netherlands B.V. are held via the entity as set forth in (1) (b) which is controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amounts to 3% or more.

(3) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany, that its direct voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 3%, 5%, 10% and 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date.

Land Niedersachsen

Das Land Niedersachsen hat unter dem 15.01.2010 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31.12.2009 insgesamt 59.022.310 Stammaktien hält. Hiervon würden 440 Stück VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoverische Beteiligungsgesellschaft mbH (HanBG) gehalten.

ENTWICKLUNG VOM JAHRESÜBERSCHUSS ZUM BILANZGEWINN

Mio. €	2009	2008
Jahresüberschuss	1.082	827
Gewinnvortrag	2	24
Einstellungen in Gewinnrücklagen		
in Andere Gewinnrücklagen	-200	-70
Bilanzgewinn	884	781

GESAMTPERIODENAUFWAND

Materialaufwand

Mio. €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	35.906	44.289
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.053	2.277
	37.959	46.566

Personalaufwand

Mio. €	2009	2008
Löhne und Gehälter	4.868	4.882
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1.777	1.501
- davon für Altersversorgung	(905)	(640)
	6.645	6.383

SONSTIGE ANGABEN

Der Steueraufwand entfällt auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Das Jahresergebnis ist als Folge steuerlicher Maßnahmen im Geschäftsjahr und in Vorjahren verbessert. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Auflösung von Sonderposten für steuerrechtliche Abschreibungen. Ohne diese Maßnahmen wäre das Ergebnis um ca. 4 Mio. € niedriger. Im Folgejahr wird sich aus der planmäßigen Abwicklung der Sonderposten voraussichtlich ein positiver Einfluss auf den Jahresüberschuss von ca. 4 Mio. € ergeben. Die anderen Geschäftsjahren zuzuordnenden Aufwendungen, hauptsächlich für Gewährleistungen und sonstige Vertriebsrückstellungen, betragen 140 Mio. € (Vorjahr: 108 Mio. €). Dem stehen aperiodische Erträge von 687 Mio. € (Vorjahr: 752 Mio. €) gegenüber. Hierin sind vor allem die in den Sonstigen betrieblichen Erträgen erfassten Erträge aus der Auflösung von in Vorjahren dotierten Rückstellungen enthalten.

AUSSERPLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN

Mio. €	2009	2008
auf Finanzanlagen		
Verbundene Unternehmen	290	–
Sonstige Ausleihungen	0	–
Wertpapiere des Anlagevermögens	–	35
	290	35

IM JAHRESDURCHSCHNITT BEI DER VOLKSWAGEN AG BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2009	2008
nach Gruppen		
Leistungslöhner	44.669	44.929
Zeitlöhner	21.462	19.395
Gehaltsempfänger	28.961	27.807
	95.092	92.131
Auszubildende	4.069	4.021
	99.161	96.152
nach Werken		
Wolfsburg	53.763	49.789
Hannover	12.778	12.937
Braunschweig	5.517	5.688
Kassel	13.501	13.686
Emden	7.616	7.825
Salzgitter	5.986	6.227
	99.161	96.152

Die Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats und zur Veränderung dieser Gremien sowie zu den Mitgliedschaften der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien befinden sich auf den Seiten 42 ff dieses Berichts.

ANGABEN ZU NAHESTEHENDEN PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen gelten in Anlehnung an IAS 24 natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahe stehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2009 hat der Anteilsbesitz der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, an den Stammaktien der Volkswagen AG die 50 %-Schwelle überschritten. Die Porsche Automobil Holding SE hielt ab diesem Zeitpunkt mit 50,76 % die Mehrheit der Stimmrechte.

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche Automobil Holding SE nicht mehr die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Eintragung der Beschlüsse steht zum Bilanzstichtag noch aus. Die Porsche Automobil Holding SE hat aber weiterhin die Möglichkeit an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken. Zuvor hatte der Aufsichtsrat von Volkswagen der Grundlagenvereinbarung zwischen der Volkswagen AG, der Porsche Automobil Holding SE, der Porsche Holding Gesellschaft m. b. H. und Porsche GmbH, beide Salzburg, der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, den Stammaktionären der Porsche Automobil Holding SE sowie den Arbeitnehmervertretungen der Volkswagen AG, der Porsche Automobil Holding SE und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns unter Führung von Volkswagen zugestimmt.

Im Zuge der Umsetzung der Verträge hat sich Volkswagen am 7. Dezember 2009 mit 49,9 % an der Porsche Zwischenholding GmbH, der 100%-igen Muttergesellschaft der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, beteiligt. Die Volkswagen AG teilt sich mit der Porsche Automobil Holding SE auf Basis gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen die Führung der Porsche Zwischenholding GmbH. Die Porsche Automobil Holding SE stellt die Volkswagen AG sowie die Porsche Zwischenholding GmbH von Verpflichtungen aus bestimmten, vor Unterzeichnung des im Rahmen der Durchführung der Grundlagenvereinbarung geschlossenen Vertrages zwischen der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG über die Investition der Volkswagen AG in die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, entstandenen Rechtsstreitigkeiten, aus Steuerforderungen und für bestimmte Großschäden frei. Außerdem hat die Porsche Automobil Holding SE der Volkswagen AG verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gewährt. Demgegenüber hat die Volkswagen AG die Porsche Automobil Holding SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche Automobil Holding SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE haben außerdem für den Fall, dass es nicht zu der nach der Grundlagenvereinbarung angestrebten Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE auf die Volkswagen AG kommt, gegenseitig ausübbarer Call- und Put-Optionen hinsichtlich der verbleibenden Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH vereinbart. Die Put-Option ist vom 15. November 2012 bis einschließlich 14. Januar 2013 sowie nochmals vom 1. Dezember 2014 bis einschließlich 31. Januar 2015 ausübbar; die Call-Option kann vom 1. März 2013 bis einschließlich 30. April 2013 sowie nochmals vom 1. August 2014 bis einschließlich 30. September 2014 gezogen werden.

Volkswagen hat des Weiteren der Porsche Holding Gesellschaft m. b. H., einer Gesellschaft im Besitz der Familien Porsche und Piëch, eine Put-Option in Bezug auf das operative Ver-

triebsgeschäft der Gesellschaft eingeräumt. Volkswagen wurden im Gegenzug Rechte zur Mitwirkung an der Führung der Gesellschaft während der Laufzeit der Option zugestanden. Das Land Niedersachsen und die Hannoverische Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, verfügten gemäß Mitteilung vom 15. Januar 2010 am 31. Dezember 2009 über 20,01 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurden -wie oben dargestellt- von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise Vorständen von anderen Unternehmen oder sind Gesellschafter anderer Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält.

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen zwischen der Volkswagen AG und nahe stehenden Gesellschaften (konsolidierte und nicht konsolidierte Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen, der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich und deren verbundenen Unternehmen sowie weitere nahe stehende Personen und Gesellschaften).

NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN
	2009	2009
Porsche Automobil Holding SE	0	392
Aufsichtsräte	–	–
Vorstandsmitglieder	0	–
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	6.623	3.440
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	640	304
Gemeinschaftsunternehmen ¹	1.279	329
Assoziierte Unternehmen	4	54
Versorgungspläne	1	–
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	1	9
Porsche ²	2.144	53
Land Niedersachsen und Mehrheitsbeteiligungen	10	0

1 Ab dem 7. Dezember 2009 einschließlich der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen.

2 Beinhaltet insbesondere die Porsche Holding Gesellschaft m. b. H., Salzburg/Österreich, und deren Tochterunternehmen sowie bis 6. Dezember 2009 die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen.

Mio. €	ERTRÄGE AUS ERGEBNIS- ABFÜHRUNGS- VERTRÄGEN	ZINSERTRÄGE	ZINSAUFWAND	GEWÄHRTE KREDITLINIE N
	2009	2009	2009	2009
Porsche Automobil Holding SE	–	–	–	–
Aufsichtsräte	–	–	–	–
Vorstandsmitglieder	–	–	–	–
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	1.845	53	153	561
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	13	2	1	59
Gemeinschaftsunternehmen ¹	–	–	28	–
Assoziierte Unternehmen	–	–	–	–
Versorgungspläne	–	–	–	–
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	–	0	–	0
Porsche ²	–	16	–	–
Land Niedersachsen und Mehrheitsbeteiligungen	–	–	–	–

1 Ab dem 7. Dezember 2009 einschließlich der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen.

2 Beinhaltet insbesondere die Porsche Holding Gesellschaft m. b. H., Salzburg/Österreich, und deren Tochterunternehmen sowie bis 6. Dezember 2009 die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und deren Tochterunternehmen

Für vollkonsolidierte Tochtergesellschaften wurden für 618 Mio. € Sicherheiten gewährt.

Für den Erwerb der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH hat die Volkswagen AG 3,9 Mrd. € an die Porsche Automobil Holding SE gezahlt.

Porsche wurden Finanzierungen von 0,7 Mrd. € gewährt, die am Bilanzstichtag noch zu 0,2 Mrd. € offen waren.

Die Porsche Corporate Finance GmbH Zurich branch, Salzburg, Österreich, hat im Geschäftsjahr 2009 drei Commercial Papers der Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 0,1 Mrd. € gezeichnet, die von der Volkswagen AG garantiert werden.

An Gemeinschaftsunternehmen gewährte Darlehen wurden in Höhe von 1,8 Mrd. € zurückgeführt. Für diese Gesellschaften wurden Sicherheiten in Höhe von 5.961 Mio. € gewährt.

Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns sind nahe stehende Personen. Für diesen Personenkreis sind folgende Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2009	2008
Kurzfristig fällige Leistungen	22.588.862	22.508.592
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3.025.899	3.237.434
Aktienbasierte Vergütungen	–	39.000
	25.614.761	25.785.026

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 13.100.000 € (Vorjahr: 12.500.000 €). Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die genannten Aufwendungen entsprechen nicht der Definition von Vergütungen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach dem Corporate Governance Kodex.

VERGÜTUNGEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

€	2009	2008
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	5.623.917	5.346.622
Erfolgsabhängige Vergütung	13.100.000	12.500.000
Ausgeübte bzw. gezeichnete Aktienoptionen	–	27.535.750
Zeitwert der am Bilanzstichtag gehaltenen Aktienoptionen	0	0
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	365.550	273.000
Variable Vergütungsbestandteile	3.474.964	4.301.667
Darlehen an Mitglieder des Aufsichtsrats	15.833	17.500

Die fixen Bezüge des Vorstands umfassen in unterschiedlichem Umfang auch eine Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen und der Gewährung von Versicherungsschutz bestehen. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Jahressondervergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Am 31. Dezember 2009 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 30.043.464 € (Vorjahr: 23.236.002 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 8.252.535 € (Vorjahr: 8.155.043 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 86.581.736 € (Vorjahr: 85.753.340 €). Bei Dienstunfähigkeit besteht ein Anspruch auf das Ruhegehalt und eine 6-monatige Fortführung der normalen Bezüge bei Krankheit. Die Hinterbliebenen erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld je Kind – maximal jedoch 100 % - bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstands.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Rahmen des Vergütungsberichts innerhalb des Lageberichts erläutert.

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 15.833 € (Tilgung 2009: 1.667 €) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 15 Jahre.

Wolfsburg, den 16. März 2010

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Martin Winterkorn

Francisco Javier Garcia Sanz

Jochem Heizmann

Christian Klingler

Horst Neumann

Hans Dieter Pötsch

Rupert Stadler

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Volkswagen AG vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Wolfsburg, den 16. März 2010

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Martin Winterkorn

Francisco Javier Garcia Sanz

Jochem Heizmann

Christian Klingler

Horst Neumann

Hans Dieter Pötsch

Rupert Stadler

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Nach dem abschliessenden Ergebnis unserer am 17. Februar 2010 abgeschlossenen Prüfung und unserer Nachtragsprüfung haben wir mit Datum vom 16. März 2010/ 17. Februar 2010 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie den durch Ergänzungen zu den Haftungsverhältnissen und den Angaben zu nahestehenden Personen und Unternehmen geänderten Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Nach § 10 Abs. 4 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Entflechtung in der internen Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und zusammengefasstem Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 10 Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den zusammengefassten Lagebericht sowie über die interne Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten nach § 10 Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und zusammengefasstem Lagebericht sowie in der internen Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstandes, die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichtes der Gesellschaft sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten in der internen Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Entflechtung in der internen Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG hat zu keinen Einwendungen geführt.

Hannover, 16. März 2010 / 17. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Schröder
Wirtschaftsprüfer

Organe

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2009

PROF. DR. RER. NAT.

MARTIN WINTERKORN (62)

Vorsitzender (ab 01.01.2007),
Forschung und Entwicklung,
01.07.2000*

Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE
25.11.2009*

Mandate:

- FC Bayern München AG, München
- Salzgitter AG, Salzgitter
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
- Porsche Holding GmbH, Salzburg

DR. RER. POL. H.C.

FRANCISCO JAVIER

GARCIA SANZ (52)

Beschaffung
01.07.2001*

PROF. DR. RER. POL.

JOCHEM HEIZMANN (58)

Produktion

11.01.2007*

Mandate :

- Lufthansa Technik AG, Hamburg

CHRISTIAN KLINGLER (41)

Vertrieb und Marketing

01.01.2010*

PROF. DR. RER. POL.

HORST NEUMANN (60)

Personal und Organisation
01.12.2005*

Mandate:

- Wolfsburg AG, Wolfsburg

HANS DIETER PÖTSCH (58)

Finanzen und Controlling

01.01.2003*

Vorstand für Finanzen der

Porsche Automobil Holding SE
25.11.2009*

Mandate:

- Allianz Versicherungs-AG, München
- Bizerba GmbH & Co. KG, Balingen
(bis 31.12.2009)
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
- Porsche Holding GmbH, Salzburg

RUPERT STADLER (46)

Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

01.01.2010*

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

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

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

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2009

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

DIPL.-ING. ETH

FERDINAND K. PIËCH (72)

Vorsitzender

16.04.2002*

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- MAN SE, München (Vorsitz)
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
- Porsche Holding GmbH, Salzburg

JÜRGEN PETERS (65)

Stv. Vorsitzender

01.11.2003*

Mandate:

- Salzgitter AG, Salzgitter (stv. Vorsitz)

JÖRG BODE (39)

Niedersächsischer Minister für

Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

04.11.2009*

Mandate:

- Deutsche Messe AG, Hannover

DR. JUR. KLAUS LIESEN (78)

02.07.1987 – 03.05.2006*

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats der
Volkswagen AG (seit 03.05.2006)

DR. JUR. MICHAEL FRENZEL (62)

Vorsitzender des Vorstands

der TUI AG

07.06.2001*

Mandate:

- AWD Holding AG, Hannover
- AXA Konzern AG, Köln
- E.ON Energie AG, München
- Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Vorsitz)
- Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH,
Hannover (Vorsitz)
- TUI Cruises GmbH, Hamburg
- TUI Deutschland GmbH, Hannover (Vorsitz)
- Preussag North America, Inc.,
Atlanta (Vorsitz)
- TUI China Travel Co. Ltd., Beijing
- TUI Travel PLC, Crawley

BABETTE FRÖHLICH (44)

Industriegewerkschaft Metall,

Ressortleiterin Strategische Planung

25.10.2007*

Mandate:

- MTU Aero Engines Holding AG, München

DR. JUR. HANS MICHAEL GAUL (67)

19.06.1997*

Mandate:

- Evonik Industries AG, Essen
- EWE AG, Oldenburg
- HSBC Trinkaus & Burkhardt AG, Düsseldorf
- IVG Immobilien AG, Bonn
- Siemens AG, München
- VNG – Verbundnetz Gas AG, Leipzig

DR. ING. JÜRGEN GROSSMANN (57)

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG;

Gesellschafter der Georgsmarienhütte

Holding GmbH

03.05.2006*

Mandate:

- Amprion GmbH, Dortmund (Vorsitz)
- BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH,
Hamburg
- British American Tobacco (Germany)
GmbH, Hamburg
- British American Tobacco (Industrie) GmbH,
Hamburg
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- Surteco SE, Bittenwiesen-Pfaffenhofen
(Vorsitz)
- Hanover Acceptances Ltd., London

HOLGER P. HÄRTER (53)

03.05.2006 – 23.07.2009*

WALTER HIRCHE (69)

08.04.2003 – 23.04.2009*

PETER JACOBS (52)

Vorsitzender des Betriebsrats Werk Emden
der Volkswagen AG

19.04.2007*

Mandate:

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

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

● Konzernmandate in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

○ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

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

HARTMUT MEINE (57)

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

Mandate:

- Continental AG, Hannover
- KME Germany AG, Osnabrück

PETER MOSCH (38)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AUDI AG
18.01.2006*

Mandate:

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

ROLAND OETKER (60)

Geschäftsführender Gesellschafter
ROI Verwaltungsgesellschaft mbH;
Ehrenpräsident Deutsche Schutzvereinigung
für Wertpapierbesitz e.V.
19.06.1997*

Mandate:

- Deutsche Post AG, Bonn
- Dr. August Oetker KG-Gruppe,
Bielefeld (stv. Vorsitz)
- RAG-Stiftung, Essen

BERND OSTERLOH (53)

Vorsitzender des Gesamt- und
Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
01.01.2005*

Mandate:

- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- Projekt Region Braunschweig GmbH,
Braunschweig
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (68)

Selbstständiger Rechtsanwalt
07.08.2009*

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Porsche Bank AG, Salzburg
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)
- Porsche Holding GmbH,
Salzburg (stv. Vorsitz)
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See
- Volksooper Wien GmbH, Wien

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (48)

Vorstand der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft
07.08.2009*

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Voith AG, Heidenheim
- Eterna S.A., Grenchen
- PGA S.A., Paris
- Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft
mbH & Co KG, Bietigheim-Bissingen

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (66)

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

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
(Vorsitz)
- Porsche Automobil Holding SE,
Stuttgart (Vorsitz)
- Eterna S.A., Grenchen (Vorsitz)
- Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Bank AG, Salzburg (stv. Vorsitz)
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
- Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua

WOLFGANG RITMEIER (61)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen
Management Association (VMA)
19.04.2007*

Mandate:

- Volkswagen Pension Trust e.V.,
Wolfsburg

DR. MED. PHILIPP RÖSLER (36)

23.04.2009 – 28.10.2009*

HEINRICH SÖFJER (58)

Mitglied des Betriebsrats
Volkswagen Nutzfahrzeuge
03.08.2007*

JÜRGEN STUMPF (55)

Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Kassel der Volkswagen AG
01.01.2005*

BERND WEHLAUER (55)

Stv. Vorsitzender des Gesamt- und
Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
01.09.2005*

Mandate:

- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Volkswagen Immobilien GmbH
- Volkswagen Pension Trust e.V.,
Wolfsburg

DR. ING. WENDELIN WIEDEKING (57)

28.01.2006 – 23.07.2009*

CHRISTIAN WULFF (50)

Niedersächsischer Ministerpräsident
08.04.2003*

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Stand 31.12.2009

Mitglieder des Präsidiums

Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH
Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Jürgen Peters (stv. Vorsitz)
Bernd Osterloh
Dr. Wolfgang Porsche
Bernd Wehlauer
Christian Wulff

**Mitglieder des Vermittlungsausschusses
gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz**

Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
Jürgen Peters (stv. Vorsitz)
Bernd Osterloh
Christian Wulff

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
Bernd Wehlauer (stv. Vorsitz)
Babette Fröhlich
Dr. jur. Hans Michael Gaul

Mitglieder des Nominierungsausschusses

Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH
Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Dr. Wolfgang Porsche
Christian Wulff

Mitglieder des Ausschusses für**Geschäftsbeziehungen mit Aktionären**

Roland Oetker (Vorsitz)
Wolfgang Ritmeier (stv. Vorsitz)
Dr. jur. Michael Frenzel
Bernd Wehlauer

**Mitglieder des Ausschusses für
besondere Geschäfte**

Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH
Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Jürgen Peters (stv. Vorsitz)
Bernd Osterloh
Dr. Wolfgang Porsche
Bernd Wehlauer
Christian Wulff

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

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

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Anteilsbesitz
gem. §§ 285 und 313 HGB
für die
Volkswagen AG
und den Volkswagen Konzern
zum 31.12.2009

Name und Sitz der Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %		Gesamt				
		31.12.2009	direkt	indirekt		Landeswährung	Landeswährung		
I. MUTTERUNTERNEHMEN									
VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg	EUR								
II. TOCHTERUNTERNEHMEN									
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften									
1. Inland									
AUDI AG, Ingolstadt	EUR		99,55	-	99,55	3.451.399	-	1)	2009
Audi Retail GmbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	67.800	-	1)	2009
Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2009
Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	1.799	-	1)	2009
Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	13.425	-	1)	2009
Audi Zentrum Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	2.464	1.285		2009
Auto 5000 GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	10.000	-	1)	2009
Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden	EUR		100,00	-	100,00	80.090	-	1)	2009
Autostadt GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	50	-	1)	2009
AutoVision GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	41.130	-	1)	2009
B+V Grundstücks- und Verwertungs GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	66.720	6.778		2008
B+V Grundstücksverwertungs-GmbH & Co KG, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	13.560	886		2008
Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2008
LOCATOR Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH und Volkswagen AG in GbR, Eschborn	EUR		-	-	-	-	-		
quattro GmbH, Neckarsulm	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2009
Raffay Versicherungsdienst GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	153	-	1)	2008
Scania Danmark GmbH, Flensburg	EUR		-	100,00	100,00	212	-3		2008
Scania Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	35.289	0		2008
Scania Deutschland Holding GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	65.281	25.970		2008
Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	32.241	2.177		2007
Scania Flensburg GmbH, Flensburg	EUR		-	100,00	100,00	365	72		2008
Scania Vertrieb und Service GmbH, Kerpen	EUR		-	94,90	94,90	1.496	823		2008
Scania Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	5.332	0		2008
Seat Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf	EUR		-	100,00	100,00	28.710	8.444		2009
SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	45.834	3.109		2009
SkodaAuto Deutschland GmbH, Weiterstadt	EUR		-	100,00	100,00	29.783	22.749		2009
Volim Volkswagen Immobilien Vermietungsgesellschaft für VW-/Audi-Händlerbetriebe mbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	26	-	1)	2009
Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	105	-3	13)	2008
Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	35.394	-10.083	13)	2008
Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	3.579.125	-	1)	2009
Volkswagen Business Services GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	26	-	1)	2009
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	EUR		100,00	-	100,00	3.351.495	-	1)	2009
Volkswagen Financial Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	507.193	-	1)	2009
Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen	EUR		100,00	-	100,00	100	-	1)	2009
Volkswagen Gewerbegrund GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	86.012	-	1)	2009
Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	154.330	5.780		2009
Volkswagen Immobilien Service GmbH, Wolfsburg	EUR		51,00	49,00	100,00	5.761	31		2009
Volkswagen Individual GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	7.900	-	1)	2009
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	219.123	-	1)	2009
Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg	EUR		81,00	19,00	100,00	511	201.875		2008
Volkswagen Logistics GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	645	102		2008
Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH, Baunata	EUR		47,20	3,80	51,00	29	0		2009
Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunata	EUR		49,08	3,87	52,95	47.000	72.547		2009
Volkswagen Reinsurance AG, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	32.055	-	1)	2009
VOLKSWAGEN Retail GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	135.234	-	1)	2009
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	EUR		100,00	-	100,00	515.718	-	1)	2009
Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH, Zwickau	EUR		100,00	-	100,00	76.695	-	1)	2009
Volkswagen Versicherungsvermittlung GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	36.969	12.821		2009
Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich	EUR		100,00	-	100,00	8.969	-	1)	2009
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	54.369	11.026		2009
VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	99.214	-	1)	2009
VW Wohnungs GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	83.865	15.499		2009
2. Ausland									
Aconcagua Vehiculos Comerciales S.A., Mendoza	ARS	5,4681	-	100,00	100,00	9.591	4.586		2008
Aktiebolaget Tönseth & Co, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	8.015	151		2008
Astur Wagen, S.A., Gijón	EUR		-	100,00	100,00	3.370	-171		2008
Audi Australia Pty Limited, Botany	AUD	1,6008	-	100,00	100,00	77.946	5.991		2009
Audi Brasil Distribuidora de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	30.880	18.822		2009
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel	EUR		99,99	0,01	100,00	235.800	8.911		2009
Audi Canada Inc., Ajax, Ontario	CAD	1,5128	-	100,00	100,00	11.862	13.303		2008
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr	EUR		-	100,00	100,00	4.621.423	291.203		2009
Audi Japan K.K., Tokio	JPY	133,1600	-	100,00	100,00	6.013.276	15.324		2009
Audi of America, LLC, Herndon, Virginia	USD	1,4406	-	100,00	100,00	48.218	35.250		2008
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul	KRW	1.666,9700	-	100,00	100,00	18.351.407	581.126		2009
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai	USD	1,4406	-	100,00	100,00	34.312	8.468		2009
AUTOEUROPA-AUTOMOVEIS LDA., Palmela	EUR		-	100,00	100,00	370.855	14.288		2009
Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese	EUR		-	100,00	100,00	768.320	-38.338		2009
Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese	EUR		-	100,00	100,00	343.975	-31.802		2009
Automotores del Atlantico S.A., Mar de Plata	ARS	5,4681	-	100,00	100,00	13.160	3.572		2008
Automotores Pesados S.A., Tucuman	ARS	5,4681	-	99,38	99,38	22.477	6.546		2008
Banco Volkswagen S.A., São Paulo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	1.161.305	241.168		2008
Barna Wagen, S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	-	-1.563		2008
Beers N.V., Den Haag	EUR		-	100,00	100,00	149.581	26.718		2008
Bentley Motor Cars Export Ltd., Crewe	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Bentley Motor Cars International S.A., Lausanne	CHF	1,4836	-	100,00	100,00	4.733	126	2)	2008
Bentley Motors Canada Ltd./Ltee., Montreal	CAD	1,5128	-	100,00	100,00	1.578	475		2007
Bentley Motors Ltd., Crewe	GBP	0,8881	100,00	-	100,00	-	-92.200		2008
Bentley Motors, Inc., Boston	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim	EUR		-	100,00	100,00	20.578	351		2009
Bugatti International S.A., Luxemburg	EUR		100,00	-	100,00	3.163	914		2008
Castellana Wagen, S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	4.939	-1.265		2008
Cataluña Wagen, S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	4.623	-858		2008
Centro Técnico de SEAT, S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	133.285	887		2009
Codema Coml Import LTDA, Guarulhos	BRL	2,5113	-	99,99	99,99	95.798	12.150		2008

Name und Sitz der Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %						
		31.12.2009	direkt	indirekt	Gesamt	Landeswährung	Landeswährung		
Conimco NV, Drongen	EUR	99,90	-	99,90	99,90	3.183	420		2008
Consórcio Nacional Volkswagen - Administradora de Consórcio Ltda., São Paulo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	114.905	37.458		2008
Crewe Genuine Ltd., Crewe	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Din Bil Fastigheter Malmö AB, Malmö	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	689	48		2008
Din Bil Helsingborg AB, Helsingborg	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	13.314	65		2008
Din Bil Stockholm Norr AB, Kista	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Din Bil Stockholm Söder AB, Stockholm	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Din Bil Sverige AB, Stockholm	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	292.545	26.208		2009
Donbas-Scan-Service LLC, Makeevka	UAH	11,5450	-	99,00	99,00	19.470	2.461		2008
Dynamate AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	35.011	78.921		2008
DynaMate Industrial Services AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
DynaMate IntraLog AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	6.100	2.941		2008
Europeisk Biluthyrning AB, Stockholm	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	27.037	-	8)	2008
Fastighets AB Katalysatorn, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	307	-9		2008
Fastighetsaktiefbolaget Flygmotorn, Malmö	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	18.815	1.707		2008
Fastighetsaktiefbolaget Hjulnavet, Stockholm	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	73.922	416		2008
Fastighetsaktiefbolaget Motorblocket, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Fastighetsaktiefbolaget Vindbron, Göteborg	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	33.459	-3		2008
Ferruform AB, Luleå	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	279.851	-2.835		2008
GB&M Garage et Carrosserie SA, Geneva	CHF	1,4836	-	100,00	100,00	4.379	10		2008
Gearbox del Prat, S.A., El Prat de Llobregat	EUR	-	-	100,00	100,00	115.267	7.585		2009
Global Automotive C.V., Amsterdam	EUR	-	99,99	0,01	100,00	4.141.762	1.150.055		2009
Global Automotive Finance C.V., Amsterdam	EUR	-	-	100,00	100,00	507.010	-150		2009
Global VW Automotive B.V., Amsterdam	EUR	-	100,00	-	100,00	92.547	12.491		2009
Griffin Automotive Ltd, Road Town	TWD	46,0550	-	100,00	100,00	20.912	-6.033		2008
Groupe VOLKSWAGEN France s.a., Villers-Cotterêts	EUR	-	100,00	-	100,00	416.457	61.148		2009
Hedenlunda Fastighet AB, Flen	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	5.597	38		2008
Import Volkswagen Group s.r.o., Prag	CZK	26,4730	-	100,00	100,00	559.360	138.713		2009
Italscania SPA, Trento	EUR	-	-	100,00	100,00	53.489	21.361		2008
James Young Ltd., Crewe	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Kiev-Scan LLC, Kiev	UAH	11,5450	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Lamborghini ArtiMarca S.p.A., Sant' Agata Bolognese	EUR	-	-	100,00	100,00	16.121	2.146		2009
Lark Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	6)	2008
Lauken International S.A., Montevideo	UYU	28,1460	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Lauken S.A., Montevideo	UYU	28,1460	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Leioa Wagen, S.A., Lejona (Vizcaya)	EUR	-	-	100,00	100,00	3.453	311		2008
Levante Wagen, S.A., Valencia	EUR	-	-	100,00	100,00	4.157	405		2009
Lion Air Services, Inc., George Town	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
LLC Scania Bus Leasing, Moskau	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	5.169	-10.585		2008
Málaga Wagen, S.A., Málaga	EUR	-	-	100,00	100,00	1.197	-1.276		2009
MML S.p.A., Sant' Agata Bolognese	EUR	-	-	100,00	100,00	2.358	-3.990		2009
Motorcam S.A., Buenos Aires	ARS	5,4681	-	100,00	100,00	30.586	8.453		2008
Norsk Scania AS, Oslo	NOK	8,3000	-	100,00	100,00	214.136	186.444		2008
OOO Petroskan, St. Petersburg	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	-13.976	21.251		2008
OOO Scania Service, Golitsino	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	689.850	240.353		2008
OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga	RUB	43,1540	28,06	65,72	93,78	-	-	3) 14)	2009
Oy Maakunnan Auto Ab, Seinäjoki	EUR	-	-	100,00	100,00	623	-6		2008
Oy Scan-Auto Ab, Helsinki	EUR	-	-	100,00	100,00	36.603	22.988		2008
Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok	THB	47,9860	-	100,00	100,00	578	0		2008
Proarga, S.L., Pontevedra	EUR	-	-	100,00	100,00	493	66		2008
PSE Sverige AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	681	-	8)	2008
Raven Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	6)	2008
Reliable Vehicles Ltd, London	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
S.A.S. Scania Holding France, Angers	EUR	-	-	100,00	100,00	58.839	15.556		2008
Scagalicia, S.L., Pontevedra	EUR	-	-	100,00	100,00	2.731	273		2008
Scan Siam Service Co. Ltd, Bangkok	THB	47,9860	-	73,98	73,98	2.935	1.177		2008
Scanexpo International S.A., Montevideo	UYU	28,1460	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scanexpo S.A., Montevideo	UYU	28,1460	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Scania (Hong Kong) Limited, Hong Kong	HKD	11,1709	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania (Malaysia) SDN BHD, Kuala Lumpur	MYR	4,9326	-	100,00	100,00	30.062	7.280		2008
Scania AB, Södertälje	SEK	10,2520	49,29	-	49,29	12.198.000	2.897.000		2008
Scania Administradora de Consórcios Ltda, Cotia	BRL	2,5113	-	99,99	99,99	79.438	-2.428		2008
Scania Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	5,4681	-	100,00	100,00	214.822	24.929		2008
Scania Asset Management AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	10.529.412	0		2008
Scania Australia Pty Ltd, Melbourne	AUD	1,6008	-	100,00	100,00	27.816	2.827		2008
Scania Banco Brazil, Sao Paulo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	-	-		2009
Scania Beers B.V., Den Haag	EUR	-	-	100,00	100,00	61.224	18.588		2008
Scania Beers Rayon II B.V., Den Haag	EUR	-	-	100,00	100,00	0	0		2008
Scania Belgium SA-NV, Breda	EUR	-	-	100,00	100,00	75.749	-3.147		2008
Scania Biler A/S, Kolding	DKK	7,4418	-	100,00	100,00	94.212	10.209		2008
Scania Bosnia Hertzegovina d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	3.047	54		2008
Scania Botswana (Pty) Ltd, Gaborone	BWP	9,5913	-	99,90	99,90	3.007	9.097		2008
Scania Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	11.919	4.723		2008
Scania Bus Belgium N.V.-S.A., Diegem	EUR	-	-	100,00	100,00	27.459	448		2008
Scania Bus Financing AB, Stockholm	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	1.030.767	-12		2008
Scania Central Asia LLP, Almaty	KZT	213,8250	-	100,00	100,00	65.200	-92.633		2008
Scania Chile S.A., Santiago	CLP	730,2900	-	100,00	100,00	7.221.904	453.468		2008
Scania Comercial, S.A. de C.V., Queretaro	MXN	18,9223	-	100,00	100,00	-161074,00	-272		2008
Scania Commercial Vehicles Renting S.L., Madrid	EUR	-	-	100,00	100,00	5.005	374		2008
Scania Commerciale SPA, Trento	EUR	-	-	100,00	100,00	5.921	988		2008
Scania Credit AB, Södertälje	EUR	-	-	100,00	100,00	4.430	6.112		2008
Scania Credit Hrvatska d.o.o., Rakiše, Hrvatska	HRK	7,3000	-	100,00	100,00	1.000	146		2008
Scania Credit Romania IFN SA, Ciorogarla	RON	4,2363	-	100,00	100,00	14.386	4.342		2008
Scania Credit Ukraine Ltd, Kiev	UAH	11,5450	-	100,00	100,00	8.861	4.897		2008
Scania CV AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	10.409.000	7.416.000		2008
Scania Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	26,4730	-	100,00	100,00	510.278	177.799		2008
Scania Danmark A/S, Herlev	DKK	7,4418	-	100,00	100,00	174.330	46.972		2008
Scania de Mexico S.A. de CV, Queretaro	MXN	18,9223	-	100,00	100,00	372.331	100.191		2008
Scania de Venezuela S.A., Valencia	VEB	3,071,5500	-	100,00	100,00	6.886	1.118		2008
Scania del Peru S.A., Lima	PEN	4,1064	-	100,00	100,00	50.623	13.472		2008
Scania Delivery Center AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Scania East Adriatic Region d.o.o., Ljubljana	EUR	-	-	100,00	100,00	1.073	604		2008
Scania Eesti AS, Tallinn	EER	15,6466	-	100,00	100,00	72.971	13.887		2008
Scania Europe Holding B.V., Zwolle	EUR	-	-	100,00	100,00	90.034	19.921		2007

Name und Sitz der Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	direkt	indirekt	Gesamt				
		31.12.2009				Landeswährung	Landeswährung		
Scania Finance Belgium N.V.-S.A., Neder-Over-Heembeek	EUR		-	99,90	99,90	13.954	1.660		2008
Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	1.739	1.276		2008
Scania Finance Chile S.A., Santiago	CLP	730,2900	-	100,00	100,00	-98.843	-567.368		2008
Scania Finance Czech Republic Spol. s.r.o., Prag	CZK	26,4730	-	100,00	100,00	528.881	-244.959		2008
Scania Finance France S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	17.743	194		2008
Scania Finance Great Britain Ltd, Farringdon Place	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	34.752	1.461		2008
Scania Finance Hispania EFC S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	19.073	-3.362		2008
Scania Finance Holding AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	21.528	-23.876		2008
Scania Finance Holding Great Britain Ltd, London	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	3.769	0		2008
Scania Finance Italy S.p.A, Trento	EUR		-	100,00	100,00	29.248	1.050		2008
Scania Finance Korea Ltd, Kyoung Sang Nam-Do	KRW	1.666,9700	-	100,00	100,00	33.484.559	2.203.338		2008
Scania Finance Luxembourg S.A., Münsbach	EUR		-	100,00	100,00	2.699	-143		2008
Scania Finance Magyarorszag zrt., Biatorbágy	HUF	270,4200	-	99,00	99,00	467.527	-222.561		2008
Scania Finance Nederland B.V., Den Haag	EUR		-	100,00	100,00	37.407	6.803		2008
Scania Finance Polska Sp.z.o.o., Nadarzyn	PLN	4,1045	-	100,00	100,00	87.281	1.905		2008
Scania Finance Pty Ltd, Melbourne	AUD	1,6008	-	100,00	100,00	2	28		2008
Scania Finance Schweiz AG, Kloten	CHF	1,4836	-	100,00	100,00	2.420	-1.119		2008
Scania Finance Slovak Republic, Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	508.000	-129.118		2008
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd, Aerton Gauteng	ZAR	10,6660	-	100,00	100,00	133.554	35.861		2008
Scania Finans AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	284.511	75.028		2008
Scania France S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	50.043	16.150		2008
Scania Great Britain Ltd, Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	56.314	46.392		2008
Scania Group Treasury B.V., Den Haag	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	1.217	-72		2008
Scania Group Treasury Belgium N.V., Nederover-Heembeek	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania Hispania Holding S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	4.648	19.296		2008
Scania Hispania S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	18.788	10.039		2008
Scania Holding Inc, Wilmington	USD	1,4406	-	100,00	100,00	11.104	-535		2008
Scania Hrvatska d.o.o., Zagreb	HRK	7,3000	-	100,00	100,00	15.997	-2.673		2008
Scania Hungaria KFT, Biatorbágy	HUF	270,4200	-	100,00	100,00	1.627.738	2.809		2008
Scania Infomate Zwolle, Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	1.944	-108		2008
Scania Insurance Belgium BVBA, Brüssel	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania Insurance Nederland B.V., Den Haag	EUR		-	100,00	100,00	562	104		2008
Scania Investimentos Imobiliários S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania IT AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	53.381	1.729		2008
Scania IT Angers S.A.S, Angers	EUR		-	100,00	100,00	1.109	163		2008
Scania Japan Limited, Tokio	JPY	133,1600	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania Korea Ltd, Seoul	KRW	1.666,9700	-	100,00	100,00	24.375.323	512.635		2008
Scania Latin America Ltda, São Bernardo do Campo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	688.408	499.624		2008
Scania Latvia SIA, Riga	LVL	0,7093	-	100,00	100,00	4.605	1.327		2008
Scania Leasing d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania Leasing OOO, Moskau	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	-148.086	-319.468		2008
Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H, Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	18.035	1.735		2007
Scania Lizing KFT, Biatorbágy	HUF	270,4200	-	100,00	100,00	-11.121,00	-360.048		2008
Scania Locations S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	10.917	1.511		2008
Scania Luxembourg S.A., Münsbach	EUR		-	99,90	99,90	3.471	1.044		2008
Scania Malaga S.L., Malaga	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania Maroc S.A., Casablanca	MAD	11,3319	-	100,00	100,00	20.116	15.207		2008
Scania Multi Services S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Scania Nederland Holding B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Scania Networks B.V., Den Haag	EUR		-	100,00	100,00	2.914	612		2008
Scania Omni AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	3.522	-155.583		2008
Scania Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	15.329	4.973		2008
Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Scania Overseas AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	44.325	-95		2008
Scania Parts Logistics AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	120	4.666		2008
Scania Peter OOO, St. Petersburg	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	242.286	191.339		2008
Scania Plan S.A., Buenos Aires	ARS	5,4681	-	96,66	96,66	3.944	336		2008
Scania Polska S.A., Warschau	PLN	4,1045	-	100,00	100,00	102.944	15.710		2008
Scania Portugal S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		-	100,00	100,00	5.000	443		2008
Scania Production Angers S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	28.789	1.290		2008
Scania Production Meppel B.V., Meppel	EUR		-	100,00	100,00	10.308	990		2008
Scania Production Slupsk S.A., Slupsk	PLN	4,1045	-	100,00	100,00	34.641	7.808		2008
Scania Production Zwolle B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	46.632	5.719		2008
Scania Real Estate AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	86.125	-3.788		2008
Scania Real Estate s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania Real Estate Services AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	120	0		2008
Scania Rent Romania SRL, Clorogaria	RON	4,2363	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Scania Romania SRL, Clorogaria	RON	4,2363	-	100,00	100,00	22.871	6.652		2008
Scania Russia, Moskau	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	2.067.923	393.634		2008
Scania Sales & Services AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	738.605	487.161		2008
Scania Sales (China) Co Ltd, Peking	CNY	9,8350	-	100,00	100,00	43.130	-3.617		2008
Scania Schweiz AG, Kloten	CHF	1,4836	-	100,00	100,00	12.967	9.500		2008
Scania Services S.A., Buenos Aires	ARS	5,4681	-	100,00	100,00	6.917	691		2008
Scania Servicios, S.A. de C.V., Queretaro	MXN	18,9223	-	100,00	100,00	11.253	2.682		2008
Scania Siam Co Ltd, Bangkok	THB	47,9860	-	99,90	99,90	194.623	34.741		2008
Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok	THB	47,9860	-	100,00	100,00	68.553	13.339		2008
Scania Singapore Pte Ltd, Singapore	SGD	2,0194	-	100,00	100,00	5.252	1.589		2008
Scania Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	12.571	2.527		2008
Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	4.259	78		2008
Scania South Africa Pty Ltd, Sandton	ZAR	10,6660	-	100,00	100,00	356.124	139.968		2008
Scania Srbia d.o.o., Belgrad	RSD	96,1133	-	100,00	100,00	114.491	44.409		2008
Scania Sverige AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	108.457	115.963		2008
Scania Tanzania Ltd, Dar Es Salaam	TZS	1.888,9000	-	100,00	100,00	9.194.717	2.121.790		2008
Scania Thailand Co Ltd, Bangkok	THB	47,9860	-	99,99	99,99	47.556	12.435		2008
Scania Trade Development AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	271.400	-35.720		2008
Scania Treasury AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	6.663.166	147.002		2008
Scania Treasury Belgium NV, Neder-Over-Heembeek	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	25.544.920	1.107.492		2008
Scania Treasury Netherland B.V., Den Haag	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	4.196	-36		2008
Scania Truck & Busses AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Scania Truck Financing AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	292.230	9.503		2008
Scania Tüketici Finansmanı A.S., Istanbul	TRY	2,1547	-	100,00	100,00	15.604	-1.574		2008
Scania Ukraine LLC, Kiev	UAH	11,5450	-	99,00	99,00	-53242,00	-82.285		2008
Scania USA Inc, San Antonio, TX	USD	1,4406	-	100,00	100,00	3.151	-1.111		2008
Scanlink Ltd, Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009

Name und Sitz der Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	direkt	indirekt	Gesamt				
		31.12.2009							
SCANRENT - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A, Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	124	-36		2008
Scaramancha S.L., Zarragosa	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
SEAT Motor España S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	10.221	-3.758		2009
SEAT Portugal Unipessoal, Lda., Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	1.121	13		2009
SEAT, S.A., Martorell	EUR		100,00	-	100,00	837.864	-186.517		2009
SERVILEASE, S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	11.894	1.097		2008
Sevilla Wagen, S.A., Sevilla	EUR		-	100,00	100,00	6.703	1.613		2008
SITECH Sp.z o.o., Polkowice	PLN	4,1045	-	100,00	100,00	438.365	39.334		2009
SKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav	CZK	26,4730	-	100,00	100,00	71.721.183	11.267.418	12)	2008
SKODA AUTO India Private Limited, Aurangabad	INR	67,0400	-	100,00	100,00	2.352.371	-703.028		2009
SKODA AUTO POLSKA S.A., Poznan	PLN	4,1045	-	51,00	51,00	48.505	16.610		2009
SKODA AUTO Slovensko, s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	13.942	1.645		2009
Škofin s.r.o., Prag	CZK	26,4730	-	100,00	100,00	4.153.366	527.716		2009
Södertälje Bil Invest AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	203.793	29.744		2008
Stockholms Industriassistans AB, Stockholm	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	10.741	5.483		2008
Suvesa Super Veics Pesados LTDA, Canoas	BRL	2,5113	-	99,99	99,99	44.378	6.723		2008
Svenska Mektek AB, Enköping	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	2.298	1.661		2008
Thommen Nutzfahrzeuge AG, Rümelingen	CHF	1,4836	-	100,00	100,00	3.489	427		2008
Transportlaboratorium AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
Truck Namibia (Pty) Ltd, Windhoek	NAD	10,6081	-	100,00	100,00	14.297	9.345		2008
UAB Scania Lietuva, Vilnius	LTL	3,4528	-	100,00	100,00	24.291	10.225		2008
Vabis Försäkrings AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	132.091	7.823		2008
Valladolid Wagen, S.A., Valladolid	EUR		-	100,00	100,00	2.641	486		2008
Vallehermoso Wagen, S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	2.956	-491		2008
VCI Loan Services, LLC, Salt Lake City, Utah	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking	CNY	9,8350	100,00	-	100,00	4.664.029	1.164.541		2008
Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	5,4681	-	100,00	100,00	668.303	224.737		2009
Volkswagen Auto Lease Entity, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
VOLKSWAGEN AUTO LEASE LOAN UNDERWRITTEN FUNDING, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
VOLKSWAGEN AUTO LOAN VEHICLE, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
VOLKSWAGEN AUTO SECURITIZATION TRANSACTION, L.L.C., Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	5) 11)	2008
VOLKSWAGEN AUTOMOTIVE FINANCE, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
VOLKSWAGEN BANK SA INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE, Puebla	MXN	18,9223	-	100,00	100,00	504.590	-35.982		2009
Volkswagen Credit Compania Financiera S.A., Buenos Aires	ARS	5,4681	-	100,00	100,00	33.573	3.249		2008
Volkswagen de México, S.A. de C.V., Puebla/Pue.	MXN	18,9223	100,00	-	100,00	22.275.800	2.764.500		2008
VOLKSWAGEN DEALER FINANCE, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Volkswagen do Brasil Indústria de Veiculos Automotores Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	2.968.807	1.245.155		2008
Volkswagen Enhanced Auto Loan, LLC., Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
VOLKSWAGEN FINANCE BELGIUM S.A., Brüssel	EUR		-	100,00	100,00	9.099	2.452		2009
Volkswagen Finance Cooperation B.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	-	-111		2009
Volkswagen Finance Overseas B.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	507.020	-117		2009
VOLKSWAGEN FINANCE, S.A. - ESTABLECIMIENTO FINANCIERO DE CRÉDITO, Madrid	EUR		-	100,00	100,00	290.612	16.976		2008
Volkswagen Financial Services (UK) (June) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Volkswagen Financial Services (UK) (March) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Volkswagen Financial Services (UK) (September) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2009
Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	173.057	42.578		2009
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AUSTRALIA PTY LIMITED, Botany	AUD	1,6008	-	100,00	100,00	26.272	2.357		2008
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES JAPAN LTD., Tokic	JPY	133,1600	-	100,00	100,00	5.909.022	857.895		2009
Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	24.876	2.564		2009
Volkswagen Finans Sverige AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	150.785	2.936		2009
Volkswagen Global Finance Holding B.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	33	14		2009
VOLKSWAGEN GROUP AUSTRALIA PTY LTD., Botany	AUD	1,6008	-	100,00	100,00	52.007	1.326		2009
Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax, Ontario	CAD	1,5128	100,00	-	100,00	219.163	42.072	12)	2008
VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A., Florenz	EUR		-	100,00	100,00	3.626	-1.171		2009
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona	EUR		-	100,00	100,00	310.859	19.526		2009
VOLKSWAGEN Group Japan K.K., Toyohashi	JPY	133,1600	-	100,00	100,00	25.510.012	790.314		2009
Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, LLC., Herndon	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	6)	2008
Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, Virginia	USD	1,4406	100,00	-	100,00	617.022	32.868	10) 12)	2008
Volkswagen Group Sales India P.L., Mumba	INR	67,0400	91,00	9,00	100,00	3.194.429	-1.789.423	3)	2009
Volkswagen Group Services S.A., Brüssel	EUR		100,00	-	100,00	4.597.982	86.663		2009
Volkswagen Group Sverige Aktiefolag, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	564.729	144.241		2008
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8881	100,00	-	100,00	767.500	44.200		2008
VOLKSWAGEN HOLDING FINANCIÈRE S.A., Villers-Cotterêts	EUR		-	100,00	100,00	186.530	3.098		2009
Volkswagen Import Company Ltd., Tianjin	CNY	9,8350	-	100,00	100,00	88.973	14.157		2008
VOLKSWAGEN INDEPENDENT BORROWING ENTITY, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Volkswagen India Private Ltd., Pune	INR	67,0400	91,00	9,00	100,00	10.679.815	-7.610	3)	2008
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	4.442.917	1.075.462		2009
Volkswagen International Payment Services N.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	788.843	22.809		2009
Volkswagen IT Service Sverige AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	5) 8)	2008
VOLKSWAGEN LEASING SA DE CV, Puebla	MXN	18,9223	-	100,00	100,00	982.128	456.063		2009
Volkswagen Motor Polska Sp.z o.o., Polkowice	PLN	4,1045	-	100,00	100,00	589.765	74.435		2008
Volkswagen Navarra, S.A., Polígono de Landaben, s/n, Arazuri (Navarra)	EUR		-	100,00	100,00	608.593	13.222		2009
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage	ZAR	10,6660	100,00	-	100,00	5.551.135	124.692		2009
VOLKSWAGEN OPERATING LEASE TRANSACTION, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Volkswagen Participações Ltda., São Paulo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	1.201.925	60.510		2008
Volkswagen Parts Logistics Sverige AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	5) 8)	2008
Volkswagen Poznan Sp.z o.o., Poznan	PLN	4,1045	-	100,00	100,00	2.357.612	250.213		2009
Volkswagen Public Auto Loan Securitization, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Volkswagen S.A. de Ahorro Para Fines Determinados, Buenos Aires	ARS	5,4681	-	100,00	100,00	30.355	12.113		2008
Volkswagen Serviços Ltda., São Paulo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	32.915	18.004		2008
VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	1.791.317	56.727		2009
VOLKSWAGEN Tokyo K.K., Tokio	JPY	133,1600	-	100,00	100,00	1.169.447	210.136		2009
Volkswagen-Audi España, S.A., El Prat de Llobregat	EUR		-	100,00	100,00	214.130	30.913		2009
Volkswagen-Versicherungsdienst Gesellschaft m.b.H., Wien	EUR		-	100,00	100,00	6.440	3.500		2009
VW Credit Canada, Inc., St. Laurent, Quebec	CAD	1,5128	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
VW Credit Leasing Ltd., Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
VW Credit, Inc., Auburn Hills, MI	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Wagens Retail, S.L., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009

Name und Sitz der Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2009	direkt	indirekt				
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften									
1. Inland									
4Collection GmbH, Braunschweig	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	1)	2009
Audi Akademie GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	2.280	-	1)	2009
Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim	EUR	-	-	100,00	100,00	15.703	-	1)	2009
AUDI Immobilien GmbH & Co. KG, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	7	39		2009
AUDI Immobilien Verwaltung GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	55	7		2009
Audi Qualifizierungsgesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	1)	2009
Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	5.013	13	4) 6)	2009
Audi Zentrum Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	100,00	100,00	8.000	-	1)	2009
Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig	EUR	-	-	100,00	100,00	9.500	-	1)	2009
Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	6.678	-	1)	2009
Auto Union GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	354	-	1)	2009
Automotive Safety Technologies GmbH, Gaimersheim	EUR	-	-	75,50	75,50	1.513	12		2009
AVG Automobilvertriebsgesellschaft mbH, Hannover	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-		2008
AZU Autoteile und -zubehör Vertriebs GmbH, Dreieich	EUR	-	-	100,00	100,00	57	0		2008
Brandenburgische Automobil GmbH, Potsdam	EUR	-	-	100,00	100,00	2.704	-21		2008
Carmaq GmbH, Berlin	EUR	-	-	100,00	100,00	3.100	-	1)	2008
CC WellCom GmbH, Potsdam	EUR	-	-	100,00	100,00	1.244	-	1)	2009
Fahr- und Sicherheitstraining FuS GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	27,45	27,45	53	888		2009
Groupe Volkswagen France Grundstücksgesellschaft mbH, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	25	0		2008
Karosserie- und Lackierzentrum Potsdam GmbH & Co. KG, Potsdam	EUR	-	-	100,00	100,00	765	224		2008
Karosserie- und Lackierzentrum Potsdam Verwaltungs-GmbH, Potsdam	EUR	-	-	100,00	100,00	49	5		2008
Kunden Club GmbH des Volkswagen-Konzerns, Wolfsburg	EUR	-	100,00	-	100,00	144	-	1)	2008
MMI Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	-	100,00	512	-	1)	2008
NSU GmbH, Neckarsulm	EUR	-	-	100,00	100,00	326	-	1)	2009
SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Frankfurt	EUR	-	-	100,00	100,00	244	-66		2009
stop+go Systemzentrale GmbH, Unna	EUR	-	-	100,00	100,00	3.500	-	1)	2008
Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig	EUR	-	-	100,00	100,00	2.763	-678		2008
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg	EUR	-	100,00	-	100,00	2.438	556	3)	2008
Volkswagen Automobile Berlin-Tegel GmbH & Co. KG, Berlin	EUR	-	-	100,00	100,00	4.448	-128		2008
Volkswagen Automobile Berlin-Zehlendorf GmbH, Berlin	EUR	-	-	100,00	100,00	1.749	103		2008
Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz	EUR	-	-	100,00	100,00	6.439	232	13)	2008
Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt a.M.	EUR	-	-	100,00	100,00	2.979	11.578		2009
VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig	EUR	-	-	100,00	100,00	12.902	-273	13)	2008
Volkswagen Automobile Ostfriesland GmbH, Aurich	EUR	-	-	100,00	100,00	1.733	-2.278	13)	2008
Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim	EUR	-	-	100,00	100,00	7.382	-5.098	13)	2008
Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	46	8	13)	2008
Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg	EUR	-	100,00	-	100,00	5.369	-	1)	2009
Volkswagen Design Center Potsdam GmbH, Potsdam	EUR	-	-	100,00	100,00	2.521	-	1)	2009
Volkswagen Insurance Brokers GmbH, Braunschweig	EUR	-	-	100,00	100,00	1.076	-622		2008
Volkswagen Klassik GmbH, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	1) 5)	2008
Volkswagen Motorsport GmbH, Hannover	EUR	-	-	100,00	100,00	2.034	-	1)	2008
Volkswagen Motorsport Verwaltungs GmbH, Hannover	EUR	-	-	100,00	100,00	1.092	2		2008
Volkswagen Osnabrück GmbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	-	100,00	-	-	5)	2009
Volkswagen Procurement Services GmbH, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	100	-	1)	2008
Volkswagen Qualifizierungsgesellschaft mbH, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	503	-	1)	2009
Volkswagen Retail Dienstleistungsgesellschaft mbH & Co. Betriebs-KG, Berlin	EUR	-	-	100,00	100,00	233	0		2008
Volkswagen Retail Dienstleistungsgesellschaft mbH, Berlin	EUR	-	-	100,00	100,00	27	-1		2008
Volkswagen Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Chemnitz	EUR	-	100,00	-	100,00	1.182	266		2008
Volkswagen Zentrum Bochum GmbH, Bochum	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	5) 13)	2008
Volkswagen Zentrum Bochum Verwaltungsgesellschaft mbH, Bochum	EUR	-	-	100,00	100,00	7.025	0	13)	2008
Volkswagen-Bildungsinstitut GmbH, Zwickau	EUR	-	-	100,00	100,00	256	-	1)	2009
VWL Funding 2008-1 GmbH, Braunschweig	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	5)	2009
Weser-Ems Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen	EUR	-	81,25	-	81,25	5.908	1.894		2008
ZENDA Dienstleistungen GmbH, Würzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	593	103		2008
2. Ausland									
1998 Ltd., Springfield, Virginia	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-485		2008
Amer Assurantien B.V., Amersfoort	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Apolo Administradora de Bens S/S Ltda., São Bernardo do Campo, SP	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	-	-		2008
ASSIVALO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AUXILIARES DO SETOR DE SEGUROS LTDA., São Paulo	BRL	2,5113	-	70,00	70,00	1.537	89		2008
Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking	CNY	9,8350	-	100,00	100,00	51.956	1.956	6)	2009
Audi Akademie Hungaria Kft., Győr	HUF	270,4200	-	100,00	100,00	45.251	-51.835		2008
AUDI AUSTRALIA RETAIL OPERATIONS PTY LTD, Botany	AUD	1,6008	-	100,00	100,00	1.395	89		2009
Audi Japan Sales K.K., Tokio	JPY	133,1600	-	100,00	100,00	-	-718.144		2009
Audi Real Estate, S.L., El Prat de Llobregat	EUR	-	-	100,00	100,00	14.427	58		2008
AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur	SGD	3,3400	-	100,00	100,00	5.400	-		2008
AUDI TAIWAN CO. LTD., Taipeh	TWD	46,0550	-	100,00	100,00	93.338	7.410		2008
Audi Tooling Barcelona, S.L., Barcelona	EUR	-	-	100,00	100,00	2.455	462		2008
Automobiles Villers Services S.A.S., Villers-Cotterêts	EUR	-	-	100,00	100,00	67	29		2008
Automobili Lamborghini America, LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	60	7		2009
Automotive Components International RUS OOO, Kaluga	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Autovisão Brasil Desenvolvimento de Negócios Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	181	8		2008
AutoVision Magyarország Kft., Győr	HUF	270,4200	-	100,00	100,00	-	-	6)	2008
AutoVision People, Empresa de trabalho temporário, unipessoal, Lda., Palmele	EUR	-	-	100,00	100,00	61	111		2008
AutoVision S.A., Brüssel	EUR	-	-	100,00	100,00	2.237	2.169		2008
AUTOVISION SLOVAKIA, s.r.o., Bratislava	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	6)	2008
A-Vision - Prestação de Serviços á Indústria Automóvel, unipessoal, Lda., Palmela	EUR	-	-	100,00	100,00	1.356	846		2008
Bentley Insurance Services Ltd., Crewe	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	221	-3		2008
Bentley Motor Cars, Inc., New York	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Bentley Motor Export Services Ltd., Crewe	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Cariviera S.A.S., Nizza	EUR	-	-	100,00	100,00	636	-377		2008
Centre Automobile De La Riviera Car S.A.S., Nizza	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-445		2008
Centro Usato Sangallo S.r.l., Florenz	EUR	-	-	100,00	100,00	50	12		2009
DFM Verzekeringen B.V., Diemen	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
H. J. Mulliner & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Hamlin Services LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
INIS International Insurance Service s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	26,4730	-	100,00	100,00	28.124	22.552		2008
Instituto para Formación y Desarrollo Volkswagen, S.C., Puebla/Pue	MXN	18,9223	-	100,00	100,00	999	-14.218		2008
InterRent Biluthyrning AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Limited Liability Company Volkswagen Financial Services RUS, Moskau	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	320.110	110		2008
MULTIMARCAS CORRETORA DE SEGUROS S/S LTDA., São Paulo	BRL	2,5113	-	99,98	99,98	14	-1	10)	2008

Name und Sitz der Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2009	direkt	indirekt				
NIRA Dynamics AB, Linköping	EUR		-	90,69	90,69	3.279	331		2009
Park Ward & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Park Ward Motors Inc., Wilmington, Delaware	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Picardie Auto Services S.A.S., Villers-Cotterêts	EUR		-	100,00	100,00	220	-98		2008
PUTT ESTATES (PROPRIETARY) LIMITED, Upington	ZAR	10,6660	-	100,00	100,00	1.546	600	3)	2009
Riviera Technic S.A.S., Mougins	EUR		-	100,00	100,00	1.182	-50		2008
SASR Siebenundzwanzigste Beteiligungsverwaltung GmbH, Wien	EUR		100,00	-	100,00	-	-	7)	2009
SEAT Center Arrabida Lda., Setúbal	EUR		-	100,00	100,00	284	-304		2009
Seat Saint-Martin S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	386	-340		2009
SEAT Sport S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	3.961	8		2009
SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE AUDI SARL, Paris	EUR		-	100,00	100,00	17.744	-86		2009
V.V.S. Assuradeuren B.V., Diemen	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
VAREC Ltd., Tokio	JPY	133,1600	-	100,00	100,00	105.936	24.280		2008
Villers Services Center S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	-	-1.100		2008
Volkspop (Halfway House) (Pty.) Ltd., Uitenhage	ZAR	10,6660	-	100,00	100,00	-	-51		2008
VOLKSWAGEN Automatik Transmission (Dalian) Co., Ltd., Dalian	CNY	9,8350	-	100,00	100,00	531.478	-48.336	12)	2008
VOLKSWAGEN CORRETORA DE SEGUROS LTDA., Sao Paulo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	-	557		2008
Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., Peking	CNY	9,8350	-	100,00	100,00	915.233	38.795		2008
Volkswagen Finance Private LTD., Mumbai	INR	67,0400	-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES SINGAPORE LTD., Singapur	SGD	2,0194	-	100,00	100,00	633	35		2008
Volkswagen Financial Services Taiwan Ltd., Taipei	TWD	46,0550	-	100,00	100,00	193.747	27.188		2008
Volkswagen Group Finanz OOO, Moskau	RUB	43,1540	-	100,00	100,00	167.344	-51.490		2008
Volkswagen Group Insurance and Risk Management Services Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Volkswagen Group Ireland Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2008
Volkswagen Group Latin America, Inc., Miami, Florida	USD	1,4406	-	100,00	100,00	-	-1.076		2008
Volkswagen Group Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,9326	100,00	-	100,00	21.811	92		2008
VOLKSWAGEN GROUP MILANO S.R.L., Mailand	EUR		-	100,00	100,00	545	-164		2008
Volkswagen Group Pension Scheme Trustee Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	-	-	5)	2008
Volkswagen Group Singapore Pty. Ltd., Singapur	SGD	2,0194	100,00	-	100,00	10.114	-1.135		2007
Volkswagen Grundbesitz GmbH, Maria Wörth	EUR		-	100,00	100,00	35	-	6)	2009
Volkswagen Hong Kong Ltd., Hong Kong	HKD	11,1709	-	89,40	89,40	-	-	7)	2008
Volkswagen Insurance Company Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	26.544	920		2008
VOLKSWAGEN INSURANCE SERVICE LTD., Milton Keynes	GBP	0,8881	-	100,00	100,00	1.130	1.013		2008
VOLKSWAGEN INSURANCE SERVICES, CORREDURIA DE SEGUROS, S.L., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	3.693	3.302		2008
Volkswagen Investments Ltd. Partnership, George Town	USD	1,4406	99,90	0,10	100,00	-	-	2) 5)	2008
Volkswagen Investments Ltd., Dublin	EUR		100,00	-	100,00	-	-	2) 5)	2008
Volkswagen Logistics Prestação de Serviços de Logística e Transporte Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	8.008	4.557		2008
VOLKSWAGEN SARAJEVO, d.o.o., Vogosca	BAM	1,9558	58,00	-	58,00	38.923	251		2008
Volkswagen Servicios de Administración de Personal, S.A. de C.V., Puebla	MXN	18,9223	-	100,00	100,00	10.985	10.851		2008
VOLKSWAGEN SERVICIOS SA DE CV, Puebla	MXN	18,9223	-	100,00	100,00	-	2.188		2008
Volkswagen Versicherungsdienst AG, Wallisellen	CHF	1,4836	-	100,00	100,00	2.350	717		2008
VVS Verzekerings-Service N.V., Amsterdam	EUR		-	60,00	60,00	1.718	1.491		2008
VWT Participações Ltda. - Participações em Outras Sociedades e Prestação de Serviços em Geral, São Bernardo do Campo	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	4.866	2.724		2008
III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN									
A. At Equity bewertete Unternehmen									
1. Inland									
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	EUR		50,00	-	50,00	61.160	10.892		2008
Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart	EUR		49,90	-	49,90	-	-	5) 7)	2009
2. Ausland									
DFM Autofinanciering B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
DFM N.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
DutchLease B.V., Rotterdam	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	CNY	9,8350	20,00	20,00	40,00	20.886.045	10.634.064	12)	2009
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam	EUR		-	50,00	50,00	2.090.456	-278	12)	2008
Lease+ B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Lease+Balans B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam	EUR		-	-	9)	1.384.072	202.463	12)	2008
Midland Beheer B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Shanghai Volkswagen Powertrain Company Ltd., Shangha	CNY	9,8350	-	60,00	60,00	1.073.770	396.679		2009
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shangha	CNY	9,8350	40,00	10,00	50,00	20.231.311	4.938.606		2009
vdf Faktoring Hizmetleri A.S., Istanbul	TRY		-	100,00	100,00	-	-	6)	2009
vdf Servis Holding A.Ş., Istanbul	TRY	2,1547	-	51,00	51,00	-	-143		2008
vdf SIGORTA ARACILIK HIZMETLERI A.Ş., Istanbul	TRY	2,1547	-	99,99	99,99	2.029	665		2008
VOLKSWAGEN BANK POLSKA S.A., Warschau	PLN	4,1045	-	60,00	60,00	217.302	37.169	12)	2008
VOLKSWAGEN DOĞUŞ TÜKETICI FINANSMANI ANONIM ŞİRKETİ, Maslak-Istanbul	TRY	2,1547	-	51,00	51,00	26.417	-27.969		2008
VOLKSWAGEN FAW Engine (Dalian) Co., Ltd., Dalian	CNY	9,8350	-	60,00	60,00	759.725	-6		2008
Volkswagen FAW Platform Company Ltd., Changchun	CNY	9,8350	-	60,00	60,00	481.916	16.440		2008
VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o., Bratislava	SKK	30,1260	-	58,00	58,00	946.373	130.518	12)	2008
Volkswagen Leasing B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2008
Volkswagen Leasing Polska Sp. z o.o., Warszawa	PLN	4,1045	-	60,00	60,00	7.124	1.164	12)	2008
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort	EUR		-	60,00	60,00	191.954	23.531	10)	2008
VOLKSWAGEN SERWIS UBEZPIECZENIOWY SP. Z O.O., Warschau	PLN	4,1045	-	100,00	100,00	18.504	18.454	12)	2008
VOLKSWAGEN Transmission (Shanghai) Company Ltd., Shanghai	CNY	9,8350	-	60,00	60,00	378.325	35.576		2008
B. At Cost bewertete Unternehmen									
1. Inland									
August Horch Museum Zwickau GmbH, Zwickau	EUR		-	50,00	50,00	754	66		2008
AUTOMEILE Ausstellungsgesellschaft m.b.H., Hamburg	EUR		-	50,00	50,00	29	-	5)	2008
e.solutions GmbH, Gaimersheim	EUR		-	49,00	49,00	892	366	4) 6)	2009
Ingolstadt	EUR		-	50,00	50,00	1.745	-676		2008
Elektronische Fahrwerksysteme GmbH, Gaimersheim	EUR		-	49,00	49,00	-	-	6)	2009
Objekt Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Berlin	EUR		-	50,00	50,00	61	2		2009
Objektgesellschaft Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg GmbH & Co. KG, Berlin	EUR		-	50,00	50,00	5.719	355		2009
PMDTechnologies GmbH, Siegen	EUR		-	50,00	50,00	6.663	87		2009
VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG, Ellwangen	EUR		-	50,00	50,00	-	-	6)	2009
VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Verwaltungsgesellschaft mbH, Ellwangen	EUR		-	50,00	50,00	-	-	6)	2009
Wolfsburg AG, Wolfsburg	EUR		50,00	-	50,00	19.569	8.404		2008

Name und Sitz der Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %		Gesamt				
		31.12.2009	direkt	indirekt					
2. Ausland									
Central Eléctrica Anhangüera Ltda., São Paulo	BRL	2,5113	-	40,00	40,00	-	-	7)	2008
Módulos Automotivos do Brasil Ltda., São José dos Pinhais, PR	BRL	2,5113	-	100,00	100,00	6.875	-11.024		2008
SAIC-VOLKSWAGEN Sales Company Ltd., Shanghai	CNY	9,8350	-	40,00	40,00	483.918	41.738		2008
SITECH Dongchang Automotive Seating Technology, Ltd., Shangha	CNY	9,8350	-	60,00	60,00	80.634	12.406		2008
Sturups Bilservice AB, Malmö	SEK	10,2520	-	50,00	50,00	276.941	5.378		2008
Trio Bilservice AB, Västerås	SEK	10,2520	-	33,33	33,33	132.294	52		2008
Volkswagen Beijing Center Company Ltd., Peking	CNY	9,8350	-	70,00	70,00	38.861	465		2008
VOLKSWAGEN Finančné služby Maklérska s.r.o., Bratislava	SKK	30,1260	-	58,00	58,00	60.595	60.375		2008
Volkswagen Møller BilFinans AS, Oslo	NOK	-	-	51,00	51,00	-	-	6)	2009
IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN									
A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen									
1. Inland									
Autoport Emden GmbH, Emden	EUR	-	-	33,33	33,33	62	11		2008
MAN SE, München	EUR	-	28,67	-	28,67	2.419.789	667.046		2008
2. Ausland									
Bits Data i Södertälje AB, Södertälje	SEK	10,2520	-	33,00	33,00	17.105	2.814		2008
Cummins-Scania high pressure injection L.L.C., Columbus	USD	1,4406	-	30,00	30,00	7.333	92		2008
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C., Columbus	USD	1,4406	-	50,00	50,00	90.463	1.276		2008
H.R. Owen Plc., London	GBP	0,8881	-	27,91	27,91	-	-	7)	2008
Oppland Tungebilservice AS, Fagernes	NOK	8,3000	-	50,00	50,00	3.151	1.718		2008
Scamadrid S.A., Madrid	EUR	-	-	49,00	49,00	5.072	264		2008
ScaValencia, S.A., Valencia	EUR	-	-	26,00	26,00	9.020	1.001		2008
Tynset Diesel AS, Tynset	NOK	8,3000	-	50,00	50,00	3.961	973		2008
B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen									
1. Inland									
Abgaszentrum der Automobilindustrie (GbR), Weissach	EUR	-	-	-	-	-	-		
ALC - Auto-Lackier-Center GmbH, Chemnitz	EUR	-	-	20,00	20,00	611	133		2008
EXTESSY AG, Wolfsburg	EUR	-	-	22,95	22,95	81	-306		2007
Fahrzeugteile Service-Zentrum Mellendorf GmbH, Wedemark (Mellendorf)	EUR	-	26,00	23,70	49,70	3.063	-116		2008
GIF Gewerbe- und Industriepark Bad Friedrichshall GmbH, Bad Friedrichshall	EUR	-	-	30,00	30,00	2.195	326		2008
GVZ Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg mbH, Wolfsburg	EUR	-	-	30,80	30,80	1.411	314		2008
Hönigsberg & Düvel Datentechnik GmbH, Wolfsburg	EUR	-	-	87,10	87,10	4.947	4.399		2008
Living Solids GmbH, Magdeburg	EUR	-	-	24,90	24,90	0	209		2008
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Ingolstadt	EUR	-	-	-	-	-	-		
POLYSIL GmbH, Wolfsburg	EUR	-	-	24,92	24,92	-	-	7)	2008
Theater der Stadt Wolfsburg GmbH, Wolfsburg	EUR	-	25,40	-	25,40	124	0	3)	2008
2. Ausland									
e4t electronics for transportation s.r.o., Prag	CZK	26,4730	-	49,00	49,00	37.883	10.222		2008
Servicios Especiales de Ventas Automotrices, S.A. de C.V., México, D.F.	MXN	18,9223	-	25,00	25,00	51.602	4.672		2008
SKO-ENERGO s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	26,4730	-	46,00	46,00	56.638	2.211		2008
Smart Material Corp., Sarasota (Florida)	USD	1,4406	-	24,90	24,90	1.001	-36		2008
TAS Tvoronica Automobila Sarajevo d.o.o, Vogosca	BAM	1,9558	50,00	-	50,00	-	-	5)	2008
TTTech Computertechnik AG, Wien	EUR	-	-	24,99	24,99	21.639	-2.055		2008
Volkswagen of Nigeria Ltd., Lagos	NGN	215,2350	40,00	-	40,00	-	-	5)	2008
V. BETEILIGUNGEN									
1. Inland									
Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH, Braunschweig	EUR	-	35,57	-	35,57	3.756	2.256		2008
GKH Gemeinschaftskraftwerk Hannover GmbH, Hannover	EUR	-	-	15,30	15,30	10.226	-	1)	2008
NEULAND Wohnungsgesellschaft mbH, Wolfsburg	EUR	-	-	20,00	20,00	79.676	5.547		2008
Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH, Hannover	EUR	-	10,00	-	10,00	9.534	913		2008
2. Ausland									
SKO-ENERGO-FIN s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	26,4730	-	10,00	10,00	853.067	241.680		2008

- 1) Ergebnisabführungsvertrag
- 2) in Liquidation
- 3) Abweichendes Geschäftsjahr
- 4) Rumpfgeschäftsjahr
- 5) zurzeit keine Geschäftstätigkeit
- 6) Neugründung
- 7) Neuerwerb
- 8) sonstige Ergebnisabführung
- 9) Die Global Mobility Holding B.V., Amsterdam hält 100% der Anteile an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam
- 10) Konsolidierter Abschluss
- 11) Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten
- 12) Zahlen gemäß IFRS
- 13) Ergebnisabführungsvertrag ab 2009
- 14) Verschmelzung

Bei den folgenden Gesellschaften ist die VOLKSWAGEN AG unbeschränkt haftender Gesellschafter:

1. Abgaszentrum der Automobilindustrie (GbR), Weissach
2. LOCATOR Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH und Volkswagen AG in GbR, Eschborn
3. PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Ingolstadt
4. Volkswagen AG Preussen Elektra AG OHG, Wolfsburg
5. Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg

Herausgeber:

Volkswagen Aktiengesellschaft

Finanzpublizität

Brieffach 1848/2

38436 Wolfsburg

Telefon (05361) 9-0

Telefax (05361) 9-28282

ISSN 058.809.522.00