

Geschäftsbericht 1997



Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			VOLKSWAGEN AG		
		1997	1996	%	1997	1996	%
Absatz*	Automobile	4.250.414	3.994.312	+ 6,4	1.736.683	1.692.318	+ 2,6
Produktion*	Automobile	4.290.875	3.976.896	+ 7,9	1.187.869	1.244.014	- 4,5
Belegschaft am 31.12.*		279.892	260.811	+ 7,3	98.762	95.176	+ 3,8
Umsatzerlöse	Mio. DM	113.245	100.123	+ 13,1	54.285	49.891	+ 8,8
Jahresergebnis	Mio. DM	1.361	678	x	966	630	+ 53,3
Dividende der VOLKSWAGEN AG	Mio. DM				483	315	+ 53,2
davon auf Stammaktien	Mio. DM				369	250	+ 47,7
Vorzugsaktien	Mio. DM				114	65	+ 73,9
Investitionen	Mio. DM	9.843	8.742	+ 12,6	7.840	3.725	x
Zugänge vermieteter Gegenstände	Mio. DM	7.734	7.639	+ 1,3	-	-	-
Cash-flow							
ohne verm. Gegenstände	Mio. DM	7.199	7.047	+ 2,2	3.857	2.457	+ 57,0
einschl. verm. Gegenstände	Mio. DM	12.181	11.088	+ 9,9	-	-	-
Abschreibungen	Mio. DM	6.094	4.933	+ 23,5	2.900	1.993	+ 45,5
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	Mio. DM	4.982	4.075	+ 22,3	-	-	-

* Beim Volkswagen-Konzern sind die Mengendaten der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor enthalten. In der Produktion der VOLKSWAGEN AG ist das Fertigungsvolumen der Volkswagen-Sachsen-Gesellschaften ab 1997 nicht mehr enthalten (Vorjahresausweis angepaßt).

Produktion

Volkswagen-Pkw	1997	1996	Audi	1997	1996	Region Nordamerika	1997	1996
Golf	519.754	701.475	A4	283.250	313.927	Jetta (Vento)	143.159	107.041
Polo	455.112	459.811	A3	128.183	51.813	Golf	79.620	88.429
Passat	335.304	205.625	A6	122.083	106.326	Käfer	35.678	33.099
Sharan	58.581	55.676	A8	15.507	11.098	New Beetle	415	-
Arosa	42.741	-	Cabriolet, Coupé	8.754	8.337	Derby	3	2.509
Vento	38.226	57.609		557.777	491.501		258.875	231.078
Alhambra	16.503	10.513						
Jetta	-	192				Region Südamerika/Afrika	1997	1996
Taro, Hilux	524	7.440	Seat	1997	1996	Gol	417.668	397.071
	1.466.745	1.498.341	Ibiza	168.492	153.000	Parati	58.853	34.681
			Cordoba	91.326	77.436	Polo Classic	57.099	9.942
Volkswagen Nutzfahrzeuge**	1997	1996	Polo, -Classic, -Variant	81.292	44.102	Passat/Santana	45.132	54.841
Caravelle, Kombi	71.828	72.777	Toledo	42.596	53.404	Caravelle, Kombi	43.157	50.562
Felicia	25.581	-	Marbella	18.139	21.930	Golf	26.670	36.558
Cordoba	5.620	-	Inca Kombi	11.070	9.328	Jetta (Vento)	5.418	11.567
Polo	4.863	-	Caddy Kombi	7.035	6.651	Audi A4	4.080	6.313
LT Kombi	3.429	929	Caddy-Kastenwagen	32.925	32.526	Audi A6	890	-
Octavia	933	-	Inca-Kastenwagen	14.414	16.836	Logus, Pointer	-	28.348
Audi A6	204	-		467.289	415.213	Käfer	-	6.623
Passat	98	-				Voyage Saveiro	38.205	35.280
Transporter	83.608	68.677	Škoda	1997	1996	Transporter	11.443	10.492
LT	26.690	10.370	Felicia	260.826	238.958	VW Lkw	6.672	10.426
Škoda Pickup	2.776	-	Octavia	60.590	1.168	Omnibus	2.137	1.069
	225.630	152.753	Pickup	32.600	20.744	Golf Pickup	1.168	2.112
			Caddy Pickup	3.154	2.323		718.592	695.885
				357.170	263.193	Region Asien-Pazifik	1997	1996
						Santana	230.443	200.222
						Jetta	43.950	26.381
						Caravelle, Kombi	8.292	9.222
						Audi 100	2.574	521
							285.259	236.346

**Ab 1997 inkl. Volkswagen Poznan Sp. z o.o.

Der Geschäftsbericht enthält den Jahresabschluß des Volkswagen-Konzerns, den zusammengefaßten Lagebericht des Volkswagen-Konzerns und der VOLKSWAGEN AG sowie zusätzliche freiwillige Informationen.



DL 340

Inhalt

Aufsichtsrat und Vorstand	4	Brief an die Aktionäre
	6	Bericht des Aufsichtsrats
	8	Aufsichtsrat und Vorstand
	10	Leitung der Marken
Bericht des Vorstands	12	Lagebericht des Volkswagen-Konzerns und der VOLKSWAGEN AG
Informationen zum Berichtsjahr	26	Produktentstehung
	30	Produktionsoptimierung und Beschaffung
	38	Vermarktung
	46	Menschen und Management
	50	Organisation und Informationssysteme
	54	Finanzen
	67	Wesentliche Zahlen der Marken und Regionen
	68	Jahresergebnisse wesentlicher Gesellschaften
Volkswagen- Konzernabschluß zum 31.12.1997	70	Bilanz
	71	Gewinn- und Verlustrechnung
	72	Anhang
	84	Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen
	88	Geplante Termine



Dr. Ferdinand Piëch

Sehr geehrte Aktionärin,
sehr geehrter Aktionär,

das Jahr 1997 war insgesamt durch ein positives Klima der Weltwirtschaft geprägt. In den USA hielt der Aufschwung weiter an, die Erholung in Westeuropa setzte sich fort. Dies wirkte sich auch auf die Aktienmärkte aus; die Indexwerte national und an den internationalen Börsen erreichten Höchstwerte. Allerdings erfolgte im zweiten Halbjahr aufgrund der Finanzkrise in Asien sowie der verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Brasilien eine deutliche Dämpfung.

1997 hat der Volkswagen-Konzern seine Position auf den Weltmärkten weiter verbessert. Mit einem weltweiten Absatz von 4.250.414 Fahrzeugen und einem Umsatz von 113,2 Mrd. DM haben wir neue Rekordmarken erreicht. Infolge der starken Nachfrage und der damit verbundenen Produktionsausweitung wurden im Konzern rund 19.000 neue Arbeitsplätze geschaffen; zum Jahresende waren 279.892 Personen beschäftigt. Der Jahresüberschuß von 1.361 Mio. DM für den Konzern und von 966 Mio. DM für die VOLKSWAGEN AG ermöglicht es uns, der Hauptversammlung eine Dividende von 12,- DM für die Stammaktie und von 13,- DM für die Vorzugsaktie vorzuschlagen.

Am 5. September 1997 kündigte die VOLKSWAGEN AG eine Kapitalerhöhung an. Der Zeitpunkt der Kapitalerhöhung bestimmte sich nach den vorläufigen Ergebnissen unserer im Spätsommer begonnenen Investitionsplanung für die Jahre 1998-2002. Diese Ergebnisse signalisierten einen deutlich gestiegenen Investitionsbedarf für neue Produkte und die dazugehörigen Fertigungsanlagen. Um den Investitionszielen auch unter schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine finanziell gesicherte Basis zu verschaffen, haben wir uns entschlossen, eine Kapitalerhöhung zur Finanzierung

der Zukunftsaufgaben durchzuführen. Bedingt durch die Turbulenzen an den internationalen Wertpapierbörsen haben wir am 28. Oktober 1997 beschlossen, die Durchführung der bereits eingeleiteten Kapitalerhöhung zu verschieben. Angesichts der Stabilisierung des Kursniveaus an den europäischen Börsenplätzen haben wir am 9. März 1998 entschieden, die Kapitalerhöhung in Höhe der ersten Tranche fortzusetzen.

Aufgrund der Entwicklungen auf dem Weltmarkt bis Ende 1997 schließt Volkswagen einen Erwerb und/oder eine Beteiligung im Kerngeschäft nicht mehr aus.

Am 19. Juni 1997 hatte die Hauptversammlung den Vorstand ermächtigt, einen Aktienoptionsplan einzuführen. Gegen diesen Beschluß wurde eine Anfechtungsklage eingereicht. Das Landgericht Braunschweig hat mit Urteil vom 11. März 1998 den Aktienoptionsplan für nichtig erklärt. Das Gericht ist der Auffassung, daß die Informationsrechte der Aktionäre nicht hinreichend beachtet worden seien und hält den Ausschluß der Bezugsrechte der Altaktionäre allein wegen der allgemeinen Motivationswirkung für nicht gerechtfertigt. Volkswagen ist der Auffassung, die Hauptversammlung vollständig und umfassend informiert zu haben und wird gegen die Entscheidung Berufung einlegen.

Für den Volkswagen-Konzern war das abgelaufene Geschäftsjahr im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung sehr wichtig. Unsere Mitarbeiter haben zahlreiche Modellanläufe bewältigt. Neu in den Markt eingeführt wurden der Passat Variant und der Polo Variant, der Audi A6, der Seat Arosa sowie der Cordoba Vario. Besonders stolz sind wir auf den neuen Golf. Die vierte Golf-Generation setzt Qualitätsstandards, die in dieser Klasse bisher einmalig sind. Mit seinem hervorragenden Crash-Verhalten, das deutlich über die gesetzlichen Anforde-

rungen hinausgeht, erfüllt der neue Golf die Normen aller in Europa bekannten Crash-Tests.

Der Produktionsstart des neuen Golf bedeutet mehr als einen Modellwechsel. Wir setzen damit die Neuorientierung der Marke Volkswagen konsequent fort, die vor einem Jahr mit dem Passat begann. Ein wesentliches Merkmal der Neuorientierung unseres Unternehmens ist die Plattformstrategie, die neben einer schnelleren Entwicklung auch eine rationellere und damit kostengünstigere Fertigung ermöglicht.

Die attraktive Modellpalette ist und wird der Schlüssel für den weiteren Unternehmenserfolg sein. Der Volkswagen-Konzern wird auch in den nächsten Jahren seine offensive, kundenorientierte Modellpolitik in allen Segmenten und Nischen sowie die Markenstrategie energisch weiterverfolgen. Unser Ziel ist es, mit qualitativ hochwertigen Produkten unsere anspruchsvollen Kunden zufriedenzustellen und eine verstärkte Markenloyalität zu erreichen. Wir werden bei den Neuanläufen der kommenden Jahre größten Wert darauf legen, unseren Kunden neben einem hohen Qualitätsniveau kürzere Wartezeiten und größere Liefertreue zu bieten.

Mittelfristig zeigen sich in Westeuropa, Nordamerika und Japan Wachstumsgrenzen für die Automobilindustrie auf. Daher führen wir unsere Globalisierungsstrategie fort, um verstärkt in den Regionen Osteuropa, Lateinamerika und dem asiatischen Raum tätig zu werden sowie neue Märkte zu erschließen.

Um mit neuen Ideen die Zukunft des Unternehmens zu sichern, setzen wir gezielt auf die Kreativität und die Erfahrung unserer Beschäftigten. Das neue Ideenmanagement basiert auf dem betrieblichen Vorschlagswesen und den bewährten KVP®-Workshops. Ein neues Element des Ideenmanagements ist die Einbeziehung der Vorgesetzten, die die

kreativen Ideen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt aufnehmen, unmittelbar prüfen und umsetzen können. Innovative Personalpolitik unterstützt dabei unsere Wettbewerbsfähigkeit. Bestes Beispiel dafür ist das atmende Unternehmen, bei dem die Produktion dem Auftragseingang folgt. Dies ist nur durch die Flexibilität und Einsatzbereitschaft aller möglich.

Bei der Ergebnisqualität haben wir wieder einen Schritt nach vorn getan. Im vergangenen Jahr erreichte der Konzern eine Umsatzrendite vor Steuern von 3,4 %. Auf dem Weg zu unserer mittelfristigen Zielgröße in Höhe von mindestens 6,5 % haben wir damit die Hälfte der Strecke zurückgelegt. Zur Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit und des Unternehmenswertes konzentrieren wir uns darauf, unsere Kostenstrukturen weiter zu verbessern, die Prozesse und deren Abläufe zu optimieren sowie die Produktivität zu steigern. Der Transformationsprozeß geht weiter.

Der Erfolg unserer Unternehmenspolitik spiegelte sich auch in den Kurssteigerungen der Stamm- und der Vorzugsaktie wider. Von Ende 1996 bis zum 30. Dezember 1997 verzeichneten die Kurse ein Plus von 57,6 bzw. 57,0 %. Wir hoffen, daß Sie, die Aktionäre der VOLKSWAGEN AG, das Unternehmen wie bisher auch in Zukunft mit Ihrem Vertrauen unterstützen.



Ihr
Ferdinand Piëch



Dr. Klaus Liesen

Im Geschäftsjahr 1997 hat sich der Aufsichtsrat regelmäßig und umfassend mit der Lage des Unternehmens, dem Geschäftsverlauf und der Unternehmenspolitik befaßt. In vier planmäßigen Sitzungen wurden mündliche und schriftliche Berichte des Vorstands entgegengenommen und erörtert; zusätzlich fand am 19. Juni die konstituierende Sitzung des neu gewählten Aufsichtsrats statt. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat durch den Vorstand mit Hilfe eines umfangreichen, detaillierten monatlichen Berichtswesens über die wesentlichen Ereignisse im Konzern informiert. Die Berichte enthalten die wesentlichen aktuellen Mengen- und Finanzdaten der Marken und Regionen des Volkswagen-Konzerns jeweils im Vergleich zum Budget und zum Vorjahr sowie eine Vorausschätzung auf das Jahresende. Fragen des Aufsichtsrats – in schriftlicher oder mündlicher Form – wurden von Seiten des Vorstands unmittelbar beantwortet. Alle für den weiteren Weg des Konzerns bedeutsamen Entscheidungen und Vorhaben des Vorstands wurden vom Aufsichtsrat eingehend beraten.

Vor jeder Sitzung des Aufsichtsrats trat das vierköpfige Präsidium zusammen. Der Bilanz- und Personalausschuß sowie der Finanz- und Investitionsausschuß tagten im vergangenen Jahr je einmal. Sie setzen sich jeweils aus fünf Vertretern der Anteilseigner und aus fünf Vertretern der Arbeitnehmer zusammen. Der Vermittlungsausschuß, der aus vier Mitgliedern besteht, mußte nicht einberufen werden. In der Aufstellung des Aufsichtsrats sind die Mitglieder der einzelnen Ausschüsse gekennzeichnet.

Themenschwerpunkte in den Sitzungen des Aufsichtsrats waren der Aktienoptionsplan und die Kapitalerhöhung der VOLKSWAGEN AG. In der Herbstsitzung wurde die Gesamtplanung für die Jahre 1998 bis 2002 vorgestellt, ausführlich erörtert und zustim-

mend zur Kenntnis genommen; das Investitionsprogramm für die VOLKSWAGEN AG wurde genehmigt.

Weitere wichtige Themen der Aufsichtsratssitzungen des vergangenen Jahres waren:

- der Sachstand der Mutmaßungen über mögliche Unregelmäßigkeiten bei Beschaffungsvorgängen zwischen ABB und Volkswagen, aus denen sich kein weiterer Handlungsbedarf ergab;
- die Beilegung der Auseinandersetzungen mit der EU-Kommission bezüglich der Beihilfen für Volkswagen Sachsen;
- die Situation in Brasilien und Fortschritte im Werk Curitiba;
- die Volkswagen- und Audi-Vertriebsnetzoptimierung;
- anlaufbedingte Verzögerungen bei der Auslieferung von Volkswagen-Modellen;
- der außergerichtliche Vergleich mit der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz über die Erstellung von Abhängigkeitsberichten über die rechtsgeschäftlichen Beziehungen zum Land Niedersachsen für die Jahre 1993 bis 1995.

Die Abhängigkeitsberichte wurden vom Abschlußprüfer geprüft und mit folgendem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen: „Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, daß

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Die Berichte wurden dem Aufsichtsrat Anfang 1998 zur Prüfung vorgelegt. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands am Schluß der Berichte zu erheben. Die Ergebnisse der Prüfung der Berichte durch die Abschlußprüfer nimmt der Aufsichtsrat zur Kenntnis und stimmt ihnen zu.

Der Aufsichtsrat befaßte sich in seiner Frühjahrssitzung 1998 u. a. mit der von der EU-Kommission gegen die VOLKSWAGEN AG verhängten Geldbuße wegen angeblicher Behinderung des Fahrzeugverkaufs durch italienische Händler an deutsche und österreichische Abnehmer. Darüber hinaus wurde die Umstellung von Nennbetragsaktien in Stückaktien mit einem Zehntel des bisherigen Wertes behandelt. Wesentlicher Tagesordnungspunkt war der Konzernabschluß und der Jahresabschluß der VOLKSWAGEN AG zum 31. Dezember 1997 sowie die zugehörigen Lageberichte. Diese wurden zuvor unter Einbeziehung der Buchführung durch den Abschlußprüfer geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Den Ergebnissen der Prüfung durch den Abschlußprüfer stimmte der Aufsichtsrat zu. Zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1997 war auf der Hauptversammlung am 19. Juni 1997 die C&L Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, gewählt worden.

Die Prüfung des Jahresabschlusses, des Lageberichts und des Vorschlags über die Verwendung des Bilanzgewinns durch den Aufsichtsrat hat keinen Anlaß zu Einwendungen gegeben. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluß, der damit festgestellt ist, und stimmte dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns zu. Die Wirtschaftsprüfer waren bei der Behandlung dieses Tagesordnungspunktes in der Aufsichtsratssitzung ebenso wie in der vorausgegangenen Sitzung des Bilanz- und Personalausschusses anwesend und berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung.

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 19. Juni 1997 schieden die Herren Dr. Carl H. Hahn, Dr. Walther Leisler Kiep und Dr. Otto Graf Lambsdorff aus dem Aufsichtsrat aus. Der Aufsichtsrat

spricht ihnen für ihre langjährige verdienstvolle Mitarbeit und ihr unermüdeliches Engagement seinen ganz besonderen Dank aus. Als Nachfolger wurden die Herren Dr. Gerhard Cromme, Dr. Hans Michael Gaul und Roland Oetker in dieses Gremium berufen.

Am 5. Juli 1997 verstarb Herr Dr. Josef Rust im 90. Lebensjahr. Herr Dr. Rust gehörte dem Beirat der Volkswagenwerk GmbH seit 1951 an und war von 1966 bis 1974 Vorsitzender des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG. Während seines langjährigen Wirkens in unserem Aufsichtsrat hat er maßgeblichen Einfluß auf die Entwicklung von Volkswagen gehabt. Wir verlieren mit Herrn Dr. Rust eine Unternehmerpersönlichkeit der ersten Stunde.

Das ehemalige Vorstandsmitglied der VOLKSWAGEN AG für den Geschäftsbereich Finanz- und Betriebswirtschaft, Herr Dr. Rolf Selowsky, verstarb am 26. Juli 1997 im 67. Lebensjahr. Er hat sich mit seiner großen Erfahrung und Qualifikation in unser Unternehmen eingebracht und sich den Aufgaben bei Volkswagen mit großem Engagement gestellt. Der Aufsichtsrat wird sein Andenken in Ehren halten.

Den Vorständen, Betriebsräten sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der VOLKSWAGEN AG und den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen dankt der Aufsichtsrat für ihren Einsatz und die geleistete Arbeit.

Wolfsburg, den 20. März 1998



Dr. Klaus Liesen
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Aufsichtsrat

Dr. jur. Klaus Liesen (66)¹⁰⁰⁰
Essen
Vorsitzender
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Ruhrgas AG
02.07.1987*

Klaus Zwickel (58)¹⁰⁰⁰
Frankfurt
Stellvertretender Vorsitzender
1. Vorsitzender der Industrie-
gewerkschaft Metall
21.10.1993

Josef Bauer (58)²⁰
Ingolstadt
Mitglied des Betriebsausschusses
der AUDI AG
02.07.1987

Dr. jur. Gerhard Cromme (55)²⁰
Essen
Vorsitzender des Vorstands
der Fried. Krupp AG
Hoesch-Krupp
19.06.1997

Dr. jur. Hans Michael Gaul (56)²⁰
Düsseldorf
Mitglied des Vorstands der VEBA AG
19.06.1997

Gerhard Glogowski (55)²⁰
Hannover
Niedersächsischer
Innenminister und stellvertretender
Ministerpräsident
13.11.1996

Wilhelm Hemer (54)²⁰
Frankfurt
Gewerkschaftssekretär
beim Vorstand der
Industriegewerkschaft Metall
03.05.1989

Gerhard Kakalick (51)²⁰
Kassel
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Kassel der
VOLKSWAGEN AG
03.06.1993

Wolfgang Klever (57)²⁰
Braunschweig
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Braunschweig der
VOLKSWAGEN AG
01.10.1995

Dr. rer. pol.
Jürgen Krumnow (53)²⁰
Frankfurt
Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bank AG
01.06.1994

Roland Oetker (48)²⁰
Düsseldorf
Geschäftsführender Gesellschafter
der ROI Verwaltungsgesellschaft mbH
19.06.1997

Dr. jur. Heinrich v. Pierer (57)²⁰
München
Vorsitzender des Vorstands
der Siemens AG
27.06.1996

Dr.-Ing. E. h.
Günther Saßmannshausen (67)²⁰
Hannover
Mitglied des Aufsichtsrats
der Preussag AG
02.07.1987

Siegfried Schinowski (57)²⁰
Hannover
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Hannover der
VOLKSWAGEN AG
02.07.1992

Gerhard Schröder (53)¹⁰⁰⁰
Hannover
Niedersächsischer
Ministerpräsident
17.07.1990

Dr. rer. pol. Albert Schunk (56)²⁰
Frankfurt
Leiter der Abteilung
Internationales beim Vorstand der
Industriegewerkschaft Metall
05.07.1977

Bernd Sudholt (51)^{*)}
Wolfsburg
Stellvertretender Konzern- und
Stellvertretender Gesamtbetriebsrats-
vorsitzender der VOLKSWAGEN AG
02.07.1992

Klaus Volkert (55)^{*)}
Wolfsburg
Konzern- und Gesamtbetriebsrats-
vorsitzender der VOLKSWAGEN AG
02.07.1990

Dr. rer. pol. Bernd W. Voss (58)^{*)}
Frankfurt
Mitglied des Vorstands der
Dresdner Bank AG
22.07.1993

Dr. rer. pol. Ekkehardt Wesner (58)^{*)}
Wolfsburg
Prokurist der VOLKSWAGEN AG
18.06.1996

**Aus dem Aufsichtsrat sind
ausgeschieden:**

Dr. rer. pol. Carl H. Hahn (71)^{*)}
Wolfsburg
Ehemaliger Vorsitzender des Vorstands
der VOLKSWAGEN AG
01.01.1993–19.06.1997

Dr. h. c. Walther Leisler Kiep (72)
Frankfurt
Persönlich haftender Gesell-
schafter Gradmann & Holler
03.03.1976–01.07.1982
und 26.01.1983–19.06.1997

Dr. jur.
Otto Graf Lambsdorff (71)^{*)}
Düsseldorf
Präsident Deutsche
Schutzvereinigung für
Wertpapierbesitz e. V.
02.07.1997–19.06.1997

Vorstand der VOLKSWAGEN AG

Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH
Ferdinand Piëch (60)
Vorsitzender
01.01.1993
Forschung und Entwicklung
01.12.1995
Produktionsoptimierung und
Beschaffung
30.11.1996
Mitglied des Vorstands
10.04.1992

Bruno Adelt (58)
Controlling und
Rechnungswesen
01.01.1995

Dr. Robert Büchelhofer (55)
Vertrieb und Marketing
01.04.1995

Dr. rer. pol. h. c.
Peter Hartz (56)
Personal, Arbeitsdirektor
01.10.1993

Dr. jur. Jens Neumann (52)
Konzernstrategie, Treasury,
Recht, Organisation
01.01.1993

**Aus dem Vorstand ist
ausgeschieden:**

Dr. jur. Martin Posth (54)
Asien-Pazifik
13.01.1993–05.04.1997
Personal, Arbeitsdirektor
01.08.1988–13.01.1993

^{*)} Mitglied des Präsidiums und Vermittlungsausschusses
gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz.

^{*)} Mitglied des Finanz- und Investitionsausschusses.

^{*)} Mitglied des Bilanz- und Personalausschusses.

^{*)} Das Datum bezeichnet den Beginn
oder den Zeitraum der Zugehörigkeit
zu dem jeweiligen Organ.

Volkswagen

Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH
Ferdinand Piëch (60)
Vorsitzender des
Markenvorstands Volkswagen
01.08.1993*

Dr. Robert Büchelhofer (55)
Vertrieb
01.04.1995

Francisco Javier Garcia Sanz (40)
Beschaffung
30.11.1996

Dr. rer. pol. h. c.
Peter Hartz (56)
Personal
01.10.1993

Dr. phil. Klaus Kocks (45)
Kommunikation
01.07.1996

Dr. jur. Jens Neumann (52)
Organisation und Systeme
03.09.1993

Lothar Sander (47)
Controlling und
Rechnungswesen
01.01.1995

Folker Weißgerber (56)
Produktion, Logistik
16.03.1993
Stv. Produktion und Logistik
01.12.1991–16.03.1993

Dr. rer. nat. Martin Winterkorn (50)
Technische Entwicklung
01.01.1996

Volkswagen Nutzfahrzeuge

Bernd Wiedemann (55)
Vorsitzender der
Geschäftsleitung
Volkswagen Nutzfahrzeuge
01.08.1995

Seat

Pierre-Alain De Smedt (53)
Vorsitzender der Geschäftsleitung
der SEAT, S.A.
01.07.1997
Beschaffung
01.01.1997
Stellvertreter des Vorsitzenden der
Geschäftsleitung der SEAT, S.A.
01.01.1997–30.06.1997

Josef Anton Habla (49)
Produktion
01.06.1997

Erich Krohn (48)
Finanzen
01.04.1997
Mitglied ohne Geschäftsbereich
01.01.1997–31.03.1997

Rodrigo Sergio Navarro Segura (35)
Personal
01.01.1997

Detlev Schmidt (53)
Vertrieb
01.01.1994

Aus der Markenleitung Seat sind ausgeschieden:

Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH
Ferdinand Piëch (60)
Vorsitzender der Geschäftsleitung
der SEAT, S.A.
01.01.1997–30.06.1997

Dr. rer. pol. Utz Claassen (34)
Finanzen
12.05.1994–31.03.1997

Dr. rer. nat.
Barthel Schröder (48)
Technik
12.05.1994–31.05.1997

Škoda

Vratislav Kulhánek (54)
Vorsitzender des Vorstands
der ŠKODA, AUTO a.s.
16.04.1997

Detlef Wittig (55)
Stv. Vorstandsvorsitzender
Kaufmännischer Bereich
16.04.1997
Vertrieb und Marketing
01.07.1995

Wilfried Bockelmann (56)
Technische Entwicklung
16.04.1997
Produktion und Logistik
01.08.1997–31.12.1997

Karl-Günter Büsching (56)
Produktion und Logistik
01.01.1998

Dr. jur. Pavel Nováček (49)
Personal
16.04.1991

Aus der Markenleitung Škoda sind ausgeschieden:

Volkhard Köhler (54)
Stv. Vorstandsvorsitzender
Kaufmännischer Bereich
16.04.1991–15.04.1997

Rolf Zimmermann (51)
Technik
01.02.1996–15.04.1997
Produktion und Logistik
16.04.1997–31.07.1997

Audi

Dr.-Ing. Franz-Josef Paefgen (51)
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
18.03.1998
Sprecher des Vorstands der AUDI AG
01.07.1997–18.03.1998
Marketing und Vertrieb
01.03.1997–30.06.1997
Technische Entwicklung
22.03.1995–30.06.1997
Stv. Vorsitzender des
Vorstands der AUDI AG
01.01.1997–30.06.1997

Peter Abele (56)
Finanz und Organisation
01.06.1997

Dr. jur. Georg Flandorfer (51)
Marketing und Vertrieb
01.07.1997

Jürgen Gebhardt (53)
Produktion
01.02.1993

Dr. Ing. Werner Mischke (49)
Technische Entwicklung
01.07.1997

Dr. h. c. Andreas Schleef (54)
Personal- und Sozialwesen
27.03.1985

Erich Schmitt (51)
Einkauf
01.06.1997
Einkauf, Finanz und Organisation
25.11.1992–31.05.1997

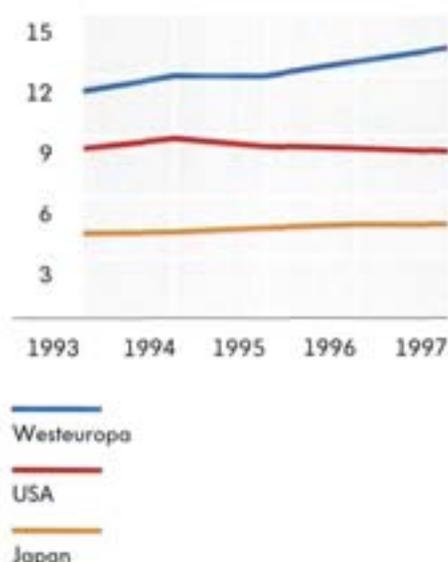
Aus der Markenleitung Audi sind ausgeschieden:

Dr. techn. Herbert Demel (44)
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
22.03.1995–30.06.1997
Sprecher des Vorstands der AUDI AG
04.02.1994–21.03.1995
Marketing und Vertrieb
04.02.1994–31.03.1995
Technische Entwicklung
01.03.1993–21.03.1995

Graham John Morris (48)
Marketing und Vertrieb
01.04.1995–28.02.1997

* Das Datum bezeichnet den Beginn
oder den Zeitraum der Zugehörigkeit
zu dem jeweiligen Organ.

Die bedeutendsten Pkw-Märkte der Welt
(Mio. Fahrzeuge)



Die weltweiten Pkw-Neuzulassungen sind um 2,3 % auf 36,6 Mio. Fahrzeuge gestiegen.

Erholung der Weltwirtschaft hielt an

Der Aufschwung der Weltwirtschaft hat sich 1997 fortgesetzt; die Wachstumsrate in den Industrieländern betrug 2,6 (2,5) %. In den USA fiel der Anstieg des Bruttoinlandsprodukts mit 3,8 (2,8) % stärker aus als erwartet. Dagegen wies Japans Konjunktur nach einem positiven ersten Quartal u. a. aufgrund der Umsatzsteuererhöhung sowie der anhaltenden Krise im Finanzsektor einen deutlichen Einbruch auf; die Wirtschaftsleistung nahm insgesamt nur um 0,8 (3,9) % zu. Als Folge anhaltender Währungsturbulenzen kam es in Südostasien in der zweiten Jahreshälfte zu einer Abschwächung der bisherigen Dynamik. Die Volksrepublik China konnte sich diesen negativen Effekten mit einer Zuwachsrate von 8,8 % bisher nahezu entziehen. Während sich in Mexiko und Argentinien das Wirtschaftswachstum mit einem Anstieg um 7,3 % bzw. 8,0 % beschleunigte, lag es in Brasilien bei 3,2 %. Aufgrund von gegensteuernden Maßnahmen der brasilianischen Regierung zur Verminderung der außenwirtschaftlichen Ungleichgewichte kam es in den letzten beiden Monaten des Jahres 1997 zu einer beträchtlichen Nachfragedämpfung.

Infolge einer dynamischen Ausfuhrentwicklung und niedriger Zinsen hielt in Westeuropa der Aufschwung an; durchschnittlich wuchs die Wirtschaft um 2,5 (1,7) %. Wegen der anhaltend schwierigen Arbeitsmarktlage kam es noch nicht zu einer nachhaltigen Belebung der privaten Konsumnachfrage. Von den mitteleuropäischen Reformländern konnte Tschechien nur ein geringes Wachstum erzielen, während die Volkswirtschaften Polens und der Slowakei kräftig expandierten.

Getragen vom Exportgeschäft, das durch die Abwertung der DM begünstigt wurde, erhöhte sich in Deutschland die Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts von 1,4 % im Vorjahr auf 2,2 %. Allerdings blieb das Wachstum in den neuen

Bundesländern hinter den Erwartungen zurück. Die Arbeitslosenzahl erreichte einen Nachkriegsrekord von im Jahresdurchschnitt 4,4 Mio. Arbeitssuchenden.

Belebung des internationalen Automobilgeschäfts

Wie schon im Vorjahr sind auch 1997 die weltweiten Pkw-Neuzulassungen gestiegen, insgesamt um 2,3 % auf 36,6 Mio. Fahrzeuge. Mit dem weiteren Ausbau der internationalen Produktionskapazitäten hat sich der Wettbewerb allerdings intensiviert. Während die Automobilmärkte in Nordamerika und Japan rückläufig waren, verzeichneten die Märkte in Südamerika, Zentral- und Osteuropa eine lebhaftere Nachfrage. In der Region Asien-Pazifik kam es aufgrund der Währungsturbulenzen im ost- und südostasiatischen Raum sowie der anhaltenden Wirtschaftsprobleme in Japan zu einer Wachstumsabschwächung.

Die Automobilkonjunktur in Westeuropa wies ein Plus von 4,8 % nach 6,2 % im Vorjahr auf. Im westeuropäischen Ausland weitete sich der Markt mit 9,9 Mio. Einheiten um 6,3 % aus. Insbesondere die absatzfördernden Stilllegungsprämien in Italien und Spanien wirkten sich stimulierend auf die Zulassungen aus, die insgesamt um 40,0 % bzw. 11,1 % zunahm. In Frankreich führte der fehlende Anreiz zum Autokauf aufgrund der im Herbst 1996 ausgelaufenen staatlichen Förderung 1997 zu deutlichen Nachfragerückgängen von 19,7 %.

Die Neuzulassungen in Deutschland lagen mit 3.792.100 Fahrzeugen um 1,2 % knapp über dem Vorjahresniveau; davon entfielen 3.528.200 auf Pkw (+ 0,9 %) sowie 189.000 auf Lastkraftwagen bis 6 t Gesamtgewicht (+ 7,5 %). Die nur leichte Verbesserung der Einkommenssituation sowie Angebotsengpässe aufgrund von Modellaufläufen führten zu einem verhaltenen Markt-

wachstum. Impulse für die deutschen Hersteller kamen vor allem aus dem Exportgeschäft mit Westeuropa, Zentral- und Osteuropa sowie Nordamerika. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Kraftfahrzeugproduktion um 3,7 % auf 5.022.831 Einheiten; die Ausfuhren nahmen sogar um 8,9 % auf 3.398.639 Automobile zu.

Fahrzeugauslieferungen weltweit auf Erfolgskurs

Im vergangenen Jahr lieferte der Volkswagen-Konzern 4.257.365 Fahrzeuge aus; damit wurde das Vorjahr um 7,3 % übertroffen. Zu dieser positiven Entwicklung trugen alle Produktlinien bei: Auf Volkswagen entfielen 2.971.823 (+ 3,6 %), auf Audi 546.436 (+ 11,1 %), auf Seat 402.772 (+ 17,0 %) und auf Škoda 336.334 Modelle (+ 28,8 %). Der Auslandsanteil an den gesamten Verkäufen betrug 76,4 % nach 75,6 % im Vorjahr.

In Westeuropa und Deutschland Marktführer

Der Volkswagen-Konzern erreichte in Westeuropa mit 17,2 (17,2) % wiederum den mit Abstand höchsten Pkw-Marktanteil; insgesamt stiegen die Auslieferungen um 5,6 % auf 2.488.315 Einheiten. Volkswagen verkaufte mit 1.536.609 Automobilen infolge noch nicht ausreichender Liefermöglichkeiten beim Golf und Passat 0,2 % weniger als im Vorjahr; der Anteil an den Pkw-Neuzulassungen lag bei 10,4 (11,1) %. Audi erhöhte die Auslieferungen

um 10,8 % auf 462.070 Modelle und erzielte einen Marktanteil von 3,4 (3,2) %. Seat steigerte die Verkäufe um 16,9 % auf 364.248 Wagen; der Anteil betrug 2,5 (2,2) %. Škoda lieferte 125.388 Fahrzeuge an Kunden aus (+ 41,6 %); dies bedeutete einen Pkw-Marktanteil von 0,9 (0,6) %.

In Deutschland nahmen die Auslieferungen um 3,8 % auf 1.006.675 Fahrzeuge zu; mit einem Pkw-Marktanteil von 27,5 (27,3) % festigte der Volkswagen-Konzern seine Spitzenposition. Die Marktführerschaft in den neuen Bundesländern konnte mit 26,6 (25,5) % leicht ausgebaut werden.

Plus 13,0 % in der Region Nordamerika

In den USA hält der Wirtschaftsaufschwung bereits seit 1992 an; die Arbeitslosenquote und die Inflationsrate blieben im Berichtsjahr auf einem niedrigen Niveau. Der Pkw-Markt ging jedoch leicht zurück (- 2,8 %), vor allem hervorgerufen durch Abwanderungen der Käufer in das Light-Truck-Segment. Audi erzielte insbesondere durch den Erfolg des A4 einen Anstieg der Verkäufe um 24,8 % auf 34.160 Automobile. Obwohl sich Volkswagen in einem schwierigen Wettbewerbsumfeld behaupten mußte, konnten mit 137.885 Fahrzeugen 1,5 % mehr ausgeliefert werden. Der Anteil des Volkswagen-Konzerns an den Pkw-Zulassungen der Importmarken betrug 5,2 (5,1) %.

Der Volkswagen-Konzern erreichte in Westeuropa mit 17,2 % wiederum den mit Abstand höchsten Pkw-Marktanteil.

Insbesondere Audi erzielte in den USA Verkaufserfolge.

Auslieferungen an Kunden	Automobile	1997	1996	%
Westeuropa		2.488.315	2.356.453	+ 5,6
davon:				
Deutschland		1.006.675	969.361	+ 3,8
Italien		249.877	232.762	+ 7,4
Spanien		232.706	202.713	+ 14,8
Frankreich		210.572	228.051	- 7,7
Großbritannien		207.595	183.427	+ 13,2

Umsatzanteile (vor Konsolidierung) nach Marken und Regionen (in %)



Mit einem Anteil von 32,6 % blieb der Konzern auf dem brasilianischen Pkw-Markt führend.

Volkswagen belegte den ersten Platz in der chinesischen Zulassungsstatistik.

In Kanada führte die positive Konjunktorentwicklung zu einem kräftig gestiegenen Pkw-Markt (+ 11,8 %). Der Konzern verkaufte mit 27.387 Automobilen 1,2 % mehr als im Vorjahr; damit lag der Pkw-Marktanteil bei 3,6 (4,0) %.

Durch die Exportimpulse gewann Mexikos Wirtschaftswachstum an Dynamik; auch die Binnennachfrage nahm deutlich zu. Dies spiegelt sich in dem um 53,3 % ausgeweiteten Pkw-Markt wider. Der Volkswagen-Konzern erhöhte seine Auslieferungen um 43,2 % auf 73.823 Fahrzeuge; allerdings sank der Pkw-Marktanteil auf 23,4 (25,1) %.

Insgesamt verzeichnete der Konzern in der Region Nordamerika einen Zuwachs von 13,0 % auf 273.255 Automobile. Davon entfielen 236.324 auf Volkswagen (+ 11,1 %) und 36.931 auf Audi (+ 26,8 %).

Stagnation in der Region Südamerika/Afrika

Brasilens Regierung beschloß im November ein Maßnahmenpaket zur Stabilisierung der Wirtschaft. Die damit verbundenen Zinserhöhungen und die wachsende Unsicherheit der Verbraucher aufgrund der Asienkrise führten in den letzten beiden Monaten des Berichtsjahres zu einem Einbruch bei den Neuzulassungen von rd. 20 %. Im Gesamtjahr nahm der Pkw-Markt dennoch um 11,7 % auf 1.567.000 Einheiten zu. Mit einem Anteil von 32,6 (35,5) % blieb der Konzern zwar marktführend, partizipierte mit einem Verkaufszuwachs von 2,4 % auf 510.192 Wagen aber nur bedingt vom Marktwachstum. Im Segment der leichten Nutzfahrzeuge reduzierte sich das Volumen um 6,8 % auf 77.113 Automobile; die führende Position konnte mit einem Anteil von 25,8 (30,4) % nur knapp verteidigt werden. In der Lkw-Klasse von 7 bis 35 t lieferte Volkswagen 10.565 Lkw und Omnibusse aus (+ 20,0 %) und erreichte einen Marktanteil von 15,2 (14,8) %. Aufgrund der sich

zur Zeit abzeichnenden Entwicklung müssen wir unsere Absatzerwartungen für die nächsten beiden Jahre voraussichtlich korrigieren und werden entsprechende Maßnahmen einleiten, die Produktions- und Personalanpassungen zum Ziel haben.

In Argentinien wirkten sich das kräftige Wirtschaftswachstum, eine sehr niedrige Teuerungsrate und stabile Zinsen zunächst positiv auf den Gesamtmarkt aus. Im vierten Quartal kam es u. a. als Folge der Wachstumschwäche in Brasilien zu einer Nachfragezurückhaltung. Dennoch weitete sich der Pkw-Markt um 7,5 % auf 321.400 Fahrzeuge aus. In den letzten Monaten des Jahres verringerten sich jedoch die Verkäufe um bis zu 21,7 %. Die Konzernmarken hatten einen Marktanteil von 19,0 (22,2) %. Aufgrund der Nichtverfügbarkeit einiger Modelle und des starken Wettbewerbsdrucks verringerten sich allerdings die Auslieferungen um 6,5 % auf 66.678 Wagen.

Bei einer anhaltend schwachen Konsumnachfrage blieb die ökonomische Situation in Südafrika schwierig. Der Pkw-Markt lag nach einem starken Jahresbeginn mit 239.800 Einheiten um 4,1 % unter dem Vorjahresniveau; der Anteil des Volkswagen-Konzerns betrug 20,9 (23,1) %. Infolge der verschärften Wettbewerbssituation – die Zahl der Anbieter hat sich innerhalb von zwei Jahren mehr als verdoppelt – setzte Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. mit 55.625 Automobilen 14,5 % weniger ab als im Vorjahr.

In der Region Südamerika/Afrika erhöhten sich die Auslieferungen um 0,1 % auf 758.355 Fahrzeuge. Auf Volkswagen entfielen davon 734.934 (- 0,2 %), auf Audi 10.108 (+ 5,8 %) sowie auf Seat und Škoda 13.313 Modelle (+ 13,9 %).

Plus 10,9 % in der Region Asien-Pazifik

Chinas Wirtschaft verzeichnete ein kräftiges Wachstum; die Preissteigerungs-

rate konnte deutlich auf durchschnittlich 3 % gesenkt werden. An dem um 20,5 % gestiegenen Pkw-Markt hatte Volkswagen einen Anteil von 52,8 % und belegte damit den ersten Platz in der Zulassungstatistik. Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die Verkäufe des Konzerns um 16,8 % auf 279.722 Automobile.

Japans Konjunktur wurde von der Umsatzsteuererhöhung und der anhaltenden Krise im Finanzsektor sowie von den Währungsturbulenzen im ost- und südostasiatischen Raum beeinträchtigt. Dementsprechend kam das Wirtschaftswachstum nach einem guten Start im weiteren Jahresverlauf zum Stillstand. Bedingt durch die insgesamt schwache Binnennachfrage war der Pkw-Markt um 3,8 % auf 4.491.542 Einheiten rückläufig. Der Volkswagen-Konzern verzeichnete einen leichten Rückgang im Neuwagengeschäft von 0,4 % auf 58.825 Fahrzeuge; damit belief sich der Anteil an dem um 13,2 % geschrumpften Importsektor auf 17,6 (15,3) %.

Die gesamten Konzern-Auslieferungen in der Region Asien-Pazifik betragen 371.480 Automobile; das Vorjahr wurde um 10,9 % übertroffen. Das Volumen gliedert sich wie folgt auf: 344.675 Volkswagen- (+ 14,2 %), 25.846 Audi- (- 10,5 %) sowie 959 Seat- und Škoda-Modelle (- 77,1 %).

Zunehmende Globalisierung im Finanzdienstleistungsbereich

Mit der Gründung der Volkswagen Leasing Polska Sp. z o.o. sowie der Errichtung einer Betriebsstätte der Volkswagen Bank GmbH in Belgien setzte sich die Expansion des Finanzdienstleistungsbereichs fort. Die Aktivitäten in Asien wurden mit dem Kauf der restlichen 51 % der Anteile an der VOLKSWAGEN FINANCE JAPAN KK durch die Volkswagen Financial Services AG von der VOLKSWAGEN Group Japan K.K. und durch die Gründung einer Repräsentanz in Peking neu geordnet.

Kundenorientierte Leasing- und Finanzierungsangebote führten weltweit zu einem Anstieg des Vertragsbestandes um 6,4 % auf 2.454.700 Kontrakte; die Zugänge beliefen sich auf 1.074.400 Verträge. Bezogen auf die jeweiligen Auslieferungen, betrug die Penetrationsrate bei geleasteten bzw. kundenfinanzierten Neufahrzeugen 25,1 %. Die Bilanzsumme des Finanzdienstleistungsbereichs erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 14,2 % auf 40,0 Mrd. DM.

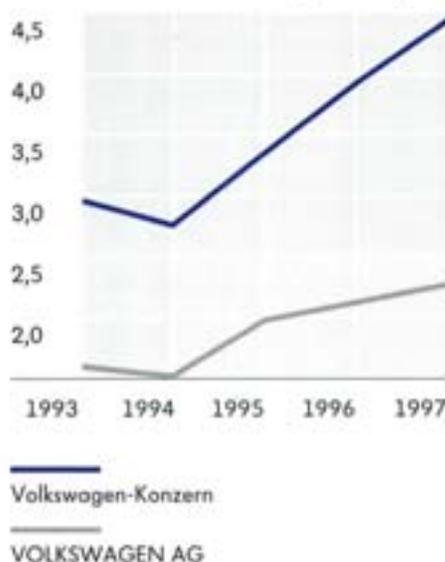
Die Volkswagen Leasing GmbH, eine der führenden Gesellschaften im europäischen Auto-Leasing, schloß 183.100 neue Verträge ab. Am Jahresende befanden sich 463.500 Kontrakte im Bestand.

Im Bereich der Kundenfinanzierung verzeichnete die Volkswagen Bank GmbH 366.800 Neuverträge, wodurch der Vertragsbestand zum 31.12.1997 auf 868.600 Kontrakte anstieg (+ 4,1 %). Die Forderungen bei den Händlerfinanzierungen betrugen zum Bilanzstichtag 3,4 Mrd. DM (+ 11,0 %). Des Weiteren führte die kontinuierliche Aufwärtsentwicklung des Direktbankgeschäfts zu einer Erhöhung des Einlagevolumens um 67,2 % auf nunmehr 3,2 Mrd. DM. Seit April 1997 tritt dieser Bereich unter dem eigenständigen Namen „Volkswagen Bank *direct*“ auf.

Im Berichtsjahr haben die Volkswagen Financial Services AG-Gruppe sowie die Volkswagen Bank GmbH als Einzelgesellschaft die rechtlichen Auflagen des deutschen Kreditwesengesetzes jederzeit erfüllt.

Kundenorientierte Leasing- und Finanzierungsangebote führten weltweit zu einem Anstieg des Vertragsbestandes.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung des Volkswagen-Konzerns und der VOLKSWAGEN AG (Mrd. DM)



Sowohl beim Absatz als auch beim Umsatz übertraf der Volkswagen-Konzern die Vorjahreszahlen wiederum deutlich.

Im Zuge der Globalisierung ist Volkswagen bestrebt, seine internationalen Einkaufsaktivitäten zu intensivieren.

Zuwachs bei Absatz und Umsatz

1997 stand ganz im Zeichen der Fortsetzung unserer angekündigten Modell-offensive. Nach den Neuvorstellungen des Passat Variant und des Audi A6, des Seat Arosa sowie des Seat Cordoba Vario und des Polo Variant folgte auf der IAA das Produktereignis des Jahres: die Präsentation der neuen Golf-Generation. Mit dem Seat Ibiza Cupra und dem Škoda Felicia Fun wurden die bisherigen Baureihen um zusätzliche Nischenprodukte ergänzt.

Sowohl beim Absatz als auch beim Umsatz übertraf der Volkswagen-Konzern wiederum die Vorjahreszahlen, obwohl aufgrund der Modellanläufe die Nachfrage unserer Kunden nicht vollständig befriedigt werden konnte. Weltweit nahm der Absatz an die Händlerorganisation um 6,4 % auf 4.250.414 Fahrzeuge zu; der Auslandsanteil betrug 76,6 (76,0) %. Der größte Absatzträger war der Golf mit 14,9 %, gefolgt vom Passat mit 14,1 % und vom Polo mit 11,6 %.

Mit 113,2 Mrd. DM (+ 13,1 %) erreichten die Umsatzerlöse aufgrund der anhaltend guten Verkaufssituation ein neues Rekordniveau. Zu dieser positiven Entwicklung trugen alle Konzern-Marken bei. Die stärksten Umsatzträger waren der Golf mit 12,9 %, der Passat mit einem Anteil von 9,6 % sowie der Audi A4 mit 9,3 % an den Konzern-erlösen. Während sich im Inland die Umsätze nur um 7,6 % auf 39,2 Mrd. DM erhöhten, nahmen sie im Ausland

bedingt durch das stärker gestiegene Absatzvolumen um 16,2 % auf 74,0 Mrd. DM zu; der Exportanteil am Umsatz erreichte 65,4 (63,6) %.

Die VOLKSWAGEN AG setzte 1.736.683 Einheiten ab (+ 2,6 %). Mit einem Plus von 8,8 % übertrafen die Umsatzerlöse in Höhe von 54,3 Mrd. DM ebenfalls das Vorjahr; aus dem Auslandsgeschäft resultierten 57,4 (55,6) %.

Beschaffungsvolumen erreichte 68 Mrd. DM

Das Einkaufsvolumen des Volkswagen-Konzerns – ohne Umsatzsteuer – stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr bedingt durch die Produktionsausweitung auf 68,4 (60,1) Mrd. DM; der Inlandsanteil betrug 52,8 (59,1) %. Ebenso nahm das Volumen bei der VOLKSWAGEN AG weiter zu und erreichte einen Wert von 25,9 (23,3) Mrd. DM. Auf Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren entfielen 18,9 Mrd. DM; für Investitionsgüter und Dienstleistungen wurden 7,0 Mrd. DM aufgewendet. Der Anteil der deutschen Zulieferer am Beschaffungsvolumen der VOLKSWAGEN AG belief sich auf 77,5 %; auch beim neuen Golf spiegelt sich mit einem Anteil von rd. 80 % die Kompetenz und Leistungsfähigkeit der hiesigen Lieferanten wider.

Im Zuge der Globalisierung ist Volkswagen bestrebt, seine internationalen Einkaufsaktivitäten zu intensivieren, wobei Gesichtspunkte wie Local Con-

Absatz* (nach Produktlinien)	Automobile	1997	1996	%
Weltweit		4.250.414	3.994.312	+ 6,4
Inland		992.886	958.522	+ 3,6
Ausland		3.257.528	3.035.790	+ 7,3
Volkswagen-Pkw		2.737.199	2.719.873	+ 0,6
Volkswagen Nutzfahrzeuge		209.654	181.148	+ 15,7
Audi		551.871	495.568	+ 11,4
Seat		405.326	339.149	+ 19,5
Škoda		346.364	258.574	+ 34,0

* Einschließlich 280 (232) Tsd. Fahrzeuge der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor.

tent eine mitentscheidende Rolle spielen. Außerdem wird es immer wichtiger, die Zulieferer bereits in die Entwicklungsphase mit einzubeziehen. Ohne die engagierte Unterstützung unserer Lieferanten wäre die Realisierung von mittlerweile drei neuer Plattformen nicht möglich gewesen.

Unseren Partnern in der Zulieferindustrie gilt der Dank für die gute Zusammenarbeit im zurückliegenden Geschäftsjahr.

Forschung und Entwicklung zur Verbesserung der Wettbewerbsposition

1997 wandte der Volkswagen-Konzern für diesen Bereich 4,4 Mrd. DM auf (+ 11,3 %); damit lag der Anteil an den Konzern-Umsatzerlösen bei 3,9 (4,0) %. Schwerpunktaktivitäten waren neben der Verbesserung des Entwicklungsprozesses insbesondere die aktive und passive Fahrzeugsicherheit, die Verwendung zukunftssträchtiger Werkstoffe, wie z. B. Magnesium und verbesserte Kunststoffe, sowie alternative Antriebstechnologien, beispielsweise der Elektro- oder Hybridantrieb. Neue Verkehrskonzepte, die mögliche Einbindung neuer Kommunikationstechnologien im Fahrzeug, Telematik und der Schutz der Umwelt bilden weitere Themenkreise. In den Forschungs- und Entwicklungsbereichen stieg die Belegschaft um 4,2 % auf 14.795 Personen. Bei der VOLKSWAGEN AG betragen die Ausgaben 2,3 Mrd. DM

(+ 7,2 %). Gegenüber dem Vorjahr waren hier mit 7.800 Mitarbeitern 4,5 % mehr beschäftigt. Unsere Innovationskraft zeigt sich u. a. in der Zunahme der Patentanmeldungen um 44 % auf 678.

Weitere Informationen zur Forschung und Entwicklung befinden sich im Geschäftsbericht auf den Seiten 27 bis 29.

Produktion bei 4,3 Mio. Fahrzeugen

Mit 4.290.875 Einheiten und einem Zuwachs von 7,9 % erreichte die Fertigung des Volkswagen-Konzerns eine neue Höchstmarke. Der Auslandsanteil stieg von 60,0 % auf 62,3 %; die durchschnittliche arbeitstägliche Produktion betrug 17.387 (16.640) Fahrzeuge. Bei der VOLKSWAGEN AG nahm die Zahl der hergestellten Automobile aufgrund der Anläufe um 4,5 % auf 1.187.869 Modelle ab; die Tagesproduktion ging um 10,6 % auf 4.828 Einheiten zurück.

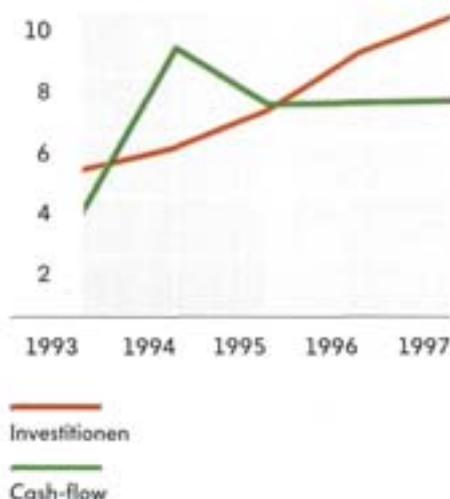
Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es eine Reihe von Produktionsjubiläen zu feiern. Ende Februar 1997 erreichte der Konzern einen Meilenstein in China; Insgesamt konnten bis zu diesem Zeitpunkt eine Million Automobile ausgeliefert werden. Mitte März rollte in Hannover der achtmillionste Transporter vom Band; in Mosel wurde Anfang April der 500.000ste Volkswagen aus Sachsen übergeben.

Der Anteil der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen lag bei 3,9 % der Konzern-Umsatzerlöse.

Produktion* (nach Produktlinien)	Automobile	1997	1996	%
Weltweit		4.290.875	3.976.896	+ 7,9
Inland		1.618.496	1.590.956	+ 1,7
Ausland		2.672.379	2.385.940	+ 12,0
Volkswagen-Pkw		2.763.933	2.701.751	+ 2,3
Volkswagen Nutzfahrzeuge		206.526	180.715	+ 14,3
Audi		561.130	491.113	+ 14,3
Seat		405.281	342.447	+ 18,3
Škoda		354.005	260.870	+ 35,7

* Einschließlich 360 (302) Tsd. Einheiten der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor.

Investitionen und Cash-flow des Volkswagen-Konzerns (Mrd. DM) (ohne Vermietvermögen)



Volkswagen schafft weltweit 19.000 neue Arbeitsplätze

Durch Produkt- und Markterfolge entstanden zum Jahresende 19.081 neue Arbeitsplätze im Konzern. Im Durchschnitt lag die Beschäftigtenzahl weltweit mit 274.575 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern um 5,4 % über dem Vorjahr; die Anzahl der Auszubildenden betrug 5.939. Gegenüber 1996 konnte eine Produktivitätssteigerung von 2,2 % erreicht werden. Aufgrund der starken Nachfrage und der damit verbundenen Produktionsausweitung erhöhte sich sowohl im Inland als auch im Ausland die Belegschaft im Jahresdurchschnitt auf 143.872 (+ 3,4 %) bzw. auf 130.703 Personen (+ 7,7 %). Obwohl die Auslandsaktivitäten ständig zunehmen, lag der Anteil der im Inland Beschäftigten bei über 52 %.

Zum Bilanzstichtag belief sich der Belegschaftsstand im Konzern auf 279.892 (+ 7,3 %) und bei der VOLKSWAGEN AG auf 98.762 Beschäftigte (+ 3,8 %).

Tarifabschlüsse 1997: Fortsetzung der Beschäftigungssicherung

Nach intensiven Verhandlungen wurden am 14. Juli 1997 die neuen Tarifverträge für die VOLKSWAGEN AG mit Wirkung ab dem 1. August abgeschlossen. Das Tarifergebnis beinhaltet u. a. eine stufenweise Entgelterhöhung für 24 Monate, eine weitere Flexibilisierung der Arbeitszeit sowie eine Verlängerung der Beschäftigungssicherung bis Ende 1999. Wichtigster Bestandteil war die Einigung über Altersteilzeit, die auch weiterhin einen gleitenden Übergang in den Ruhestand ermöglicht. Mit dem

geänderten Manteltarifvertrag wurde erstmals ein dreigeteiltes Bonussystem (Mindest-, Leistungs- und Erfolgsbonus) eingeführt. Kostenvorteile wurden zum einen durch die Neuregelung der Lohnfortzahlung und zum anderen durch veränderte Einstiegsbedingungen für befristete Neueinstellungen sowie eine Erweiterung der Entgeltabelle um zwei Grundentgeltstufen nach unten erreicht. Das bereits in der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem Aktienoptionsplan diskutierte Zeitwertpapier befindet sich in der Einführung.

Bei der AUDI AG wurde eine Erfolgsbeteiligung für alle tariflichen Mitarbeiter vereinbart. Ab 1998 wird neben einer Basisbeteiligung eine variable Erfolgsbeteiligung gewährt, die sich nach dem Erreichungsgrad von vereinbarten Zielen für die Kenngrößen Umsatzrendite, Produktivität, Qualität und Gesundheitsstand richtet. Die Erfolgsbeteiligung wird erstmalig 1999 für das Geschäftsjahr 1998 gezahlt.

Im März 1997 wurde der Tarifvertrag der SEAT, S.A. unterzeichnet, die Laufzeit beträgt drei Jahre. Unter Berücksichtigung der Beschäftigungssicherung lag der Schwerpunkt bei flexibleren Arbeitszeiten.

Erhöhtes Investitionsvolumen

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte der Volkswagen-Konzern 9.843 Mio. DM. Damit wurde der hohe Vorjahreswert um 12,6 % übertroffen. Der Inlandsanteil betrug 71,6 %; dies zeigt, daß Volkswagen nach wie vor auf die Leistungsfähigkeit der deutschen Standorte setzt. Schwerpunkte bildeten die

Wichtigster Bestandteil des Tarifergebnisses war die Einigung über Altersteilzeit.

Belegschaft*	Mitarbeiter	1997	1996	%
Weltweit im Jahresdurchschnitt		274.575	260.504	+ 5,4
Weltweit am 31.12.		279.892	260.811	+ 7,3
Inland		145.986	137.769	+ 6,0
Ausland		133.906	123.042	+ 8,8

* Einschließlich Auszubildenden und der durchschnittlichen Belegschaft von 18.443 (17.734) Personen der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor bzw. 18.188 (18.268) Personen zum 31.12.

Angebotsausweitung und Erneuerung beim Modell- und Motorenprogramm sowie die Modernisierung unserer Fertigungsstandorte. Wesentliche Gesichtspunkte waren dabei die Verbesserung der Produktivität, der Qualität und des Umweltschutzes. Der überwiegende Teil der Investitionen entfiel auf die VOLKSWAGEN AG, die AUDI AG, die SEAT, S.A., die Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. und die Volkswagen do Brasil Ltda. Finanziert wurden die Investitionen zu einem großen Teil aus den selbsterwirtschafteten Mitteln des Konzerns; der Cash-flow deckte das Volumen zu 73,1 (80,6) %.

Die um 1,3 % auf 7.734 Mio. DM gestiegenen Zugänge vermieteter Gegenstände spiegeln die anhaltende Expansion im Finanzdienstleistungsbereich wider. Das Wachstum wurde u. a. über die internationalen Geld- und Kapitalmärkte sowie konzerninterne Darlehen finanziert.

Die VOLKSWAGEN AG investierte 7.840 Mio. DM nach 3.725 Mio. DM 1996. Dabei betragen die Sachinvestitionen einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände 3.053 Mio. DM. Das um 8,3 % erhöhte Volumen betraf im wesentlichen die Produkterneuerungen und die Modellpflege sowie die Optimierung der Fertigung. Die Finanzinvestitionen stiegen auf 4.787 Mio. DM; der größte Anteil entfiel auf die Gründung einer Beteiligungsholding und die in diesem Zusammenhang durchgeführten Kapitalmaßnahmen und Sacheinbringungen sowie Kapitalzuführungen bei der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. und den Erwerb von Wertpapieren.

Die Beteiligungsholding „Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH“ mit Sitz in Wolfsburg wurde zur Neustrukturierung unseres Auslandsengagements am 28.11.1997 gegründet. Damit erfolgte ebenfalls eine Restrukturierung unserer Aktivitäten in Spanien, die durch die Einbringung der Beteiligungen an der

Volkswagen Navarra, S.A. und der VOLKSWAGEN FINANCE, S.A. in die SEAT, S.A. gesellschaftsrechtlich neu geordnet wurden; zudem wurde das Kapital der SEAT, S.A. entsprechend erhöht.

Umweltsymposium 1997

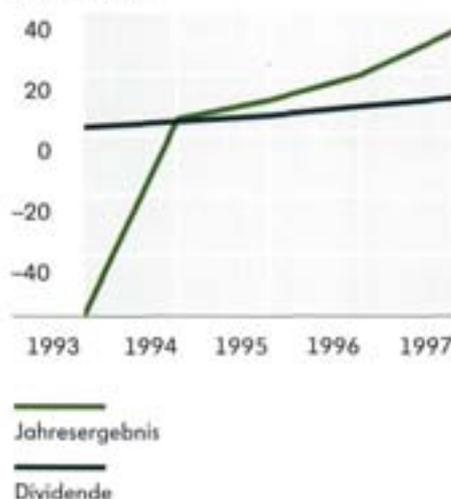
Mehr als neunhundert Vertreter von über vierhundert Lieferanten aus Deutschland, Europa und Nordamerika waren im Februar 1997 nach Wolfsburg gekommen, um auf dem Umweltsymposium „Priorität A – Partner für die Umwelt“ den Schulterschuß zwischen Volkswagen und seinen Lieferanten auch auf dem Gebiet des Umweltschutzes deutlich zu machen. Fachleute von Volkswagen, anderen Unternehmen sowie von Verbänden erörterten in Gesprächsrunden und Diskussionen die wichtigsten Aspekte des Umweltschutzes rund um das Automobil. In regelmäßigen Workshops wird zukünftig die Kooperation zwischen Volkswagen und seinen Zulieferern systematisch vertieft.

Die VOLKSWAGEN AG hat 52 Mio. DM in den Umweltschutz investiert, überwiegend in die Luftreinhaltung, den Gewässerschutz, die Abfallwirtschaft und die Erfüllung fahrzeugtechnischer Vorschriften. Die tatsächlichen Investitionen sind aber erheblich höher. Dies liegt u. a. an den zunehmend in Anlagen und Fertigungseinrichtungen integrierten Umweltschutzanteilen, die sich nicht eindeutig abgrenzen lassen. Die Betriebskosten betragen 164 Mio. DM; dabei handelt es sich um laufende Aufwendungen, die beim Betreiben von Umweltschutzanlagen und Einrichtungen entstehen.

Innovatives Qualitätsmanagement

Volkswagen strebt mit der neuen Strategie „Qualitätsmanagement 2001 – schneller besser werden“ den verstärkten Einsatz der Qualitätsleistung für den wirtschaftlichen Erfolg des

**Bei der VOLKSWAGEN AG
betragen die Sachinvestitionen
3.053 Mio. DM.**

Jahresergebnis und Dividende
je Aktie (DM)

Mit der Strategie „Qualitätsmanagement 2001“ erwachsen neue Produktivitätschancen für das ganze Unternehmen.

Unternehmens an. Durch die konsequente Ausrichtung der qualitätssichernden Aufgaben auf die Kerngeschäftsprozesse werden vorbeugende Maßnahmen möglich, die bereits kurzfristig den Aufwand zur Erreichung der notwendigen Produktqualität deutlich senken. So erwachsen neue Produktivitätschancen für das ganze Unternehmen:

- in der Produktentstehung durch leistungsoptimierte Entwicklungszyklen und Produktkonzepte,
- im Produktionsbereich durch zuverlässige, schlanke und schnelle Prozesse,
- in der Vermarktung durch kundenbegeisterte Dienstleistungen rund um das Automobil.

Neue Struktur für die Region Asien-Pazifik

Um den wachsenden Anforderungen zur Steuerung der Region Asien-Pazifik gerecht zu werden, wurde Anfang April die bereits erfolgreich in den Regionen Nordamerika und Südamerika/Afrika eingeführte Organisationsstruktur auch für die Region Asien-Pazifik umgesetzt. Im einzelnen gliedert sich die Region in die drei Regionalbereiche China, Japan und Singapur. Über die seit April als Regionalimporteur tätige Volkswagen Group Singapore Pte. Ltd. werden die Aktivitäten des Konzerns für die CKD- und FBU-Märkte der Region außerhalb Chinas und Japans gesteuert.

Beihilfen für VW Sachsen und das VW-Werk Baunatal

Die EU-Kommission, das Bundeswirtschaftsministerium und die VOLKSWAGEN AG haben sich Ende November in dem seit Mitte 1996 anhängigen Beihilfenstreit über die strittige Auszahlung von Investitionszuschüssen für die Fabrik in Sachsen auf eine Lösung verständigt. Der Kompromiß sieht vor, daß die Volkswagen Sachsen GmbH die vom Land Sachsen nach Ansicht der EU-

Kommission zuviel gezahlten Beihilfen in Höhe von 84 Mio. DM nicht für Investitionen in Mosel verwendet. Gleichzeitig genehmigte die EU-Kommission Beihilfen für Investitionen im Werk Kassel in Höhe von rd. 98 Mio. DM.

Einigung zum Abhängigkeitsbericht

Im Oktober haben sich die VOLKSWAGEN AG und die Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e. V. außergerichtlich über die Erstellung von Abhängigkeitsberichten geeinigt. Aufgrund der im März 1997 geänderten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes müssen Berichte erstattet werden, wenn die Möglichkeit einer Einflußnahme über die Hauptversammlung besteht und über einen längeren Zeitraum hinweg Beschlüsse mit einfacher Mehrheit durch einen Großaktionär gefaßt werden könnten. Die seit 1990 andauernde faktische Hauptversammlungsmehrheit des Landes Niedersachsen war bis 1994 gegeben. Seit der Hauptversammlung im Juni 1995 besteht diese faktische Mehrheit nicht mehr.

Für die Jahre 1993, 1994 und 1995 hat der Vorstand der VOLKSWAGEN AG die Berichte gemäß § 312 AktG an den Aufsichtsrat erstattet. Zu jedem dieser Berichte hat der Vorstand die 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 Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Landes Niedersachsen und anderer verbundener Unternehmen weder getroffen noch unterlassen.“

Ende November wurde eine Einigung über die strittige Auszahlung von Investitionszuschüssen für die Fabrik in Sachsen erzielt.

Aktienoptionsplan

Auf der Hauptversammlung am 19. Juni 1997 wurde der Vorstand ermächtigt, einen Aktienoptionsplan für den Vorstand, das Top-Management im Konzern, das Management und die tariflichen Mitarbeiter der VOLKSWAGEN AG einzuführen. Dieser Plan sieht u. a. vor, daß die Berechtigten nach vorherigem Erwerb von Zeitwertpapieren Wandelschuldverschreibungen zeichnen, die frühestens nach zwei Jahren unter Zuzahlung eines zuvor bestimmten Preises in Aktien umgetauscht werden können. Dies ermöglicht eine noch größere Identifikation der Belegschaft mit den Unternehmenszielen. Insgesamt wurde die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen mit einem Gesamtnennbetrag von 13,5 Mio. DM und die Schaffung eines bedingten Kapitals von 135 Mio. DM beschlossen. Gegen den Beschluß der Hauptversammlung zum Aktienoptionsplan ist eine Anfechtungsklage anhängig. In einer ersten Verhandlung am 18. Februar 1998 haben die Parteien ihre bereits schriftlich vorgelegten Positionen noch einmal dargelegt. Am 11. März 1998 will das Landgericht Braunschweig seine Entscheidung verkünden.

Kapitalerhöhung

Am 14. Oktober 1997 beschloß der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG, das Grundkapital unter Ausnutzung des bestehenden Genehmigten Kapitals um bis zu nominal 300 Mio. DM zu erhöhen. Die erste Tranche von nominal 150 Mio. DM sollte den Aktionären im Verhältnis von 13:1 zum Bezug angeboten werden; eine zweite Tranche in gleicher Höhe sollte unter Ausschluß des Bezugsrechts bei nationalen und internationalen Investoren plaziert werden. Angesichts der Entwicklung auf den weltweiten Kapitalmärkten hat der Vorstand der VOLKSWAGEN AG am 28. Oktober beschlossen, die angekündigte Kapital-

erhöhung zu verschieben. Infolge der Stabilisierung des allgemeinen Kursniveaus an den europäischen Börsenplätzen hat der Vorstand am 9. März 1998 entschieden, die Kapitalerhöhung in Höhe der ersten Tranche fortzusetzen. Der am 14. Oktober 1997 gefaßte Beschluß zur zweiten Tranche von nominal 150 Mio. DM ist aufgehoben. Weitere Einzelheiten zur Kapitalerhöhung sind im Börsenzulassungssprospekt enthalten.

Europäische Wettbewerbsregeln eingehalten

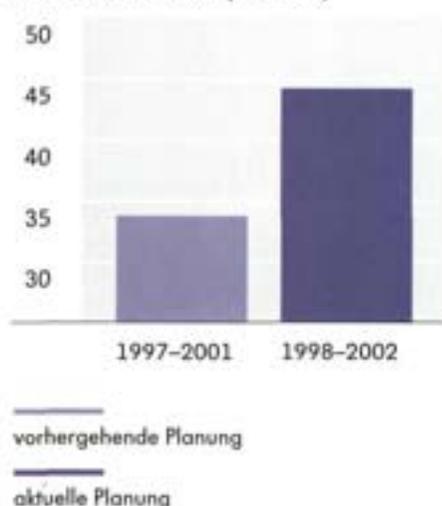
Am 28. Januar 1998 hat die Europäische Kommission eine Geldbuße in Höhe von 102 Mio. ECU gegen die VOLKSWAGEN AG verhängt; Gegenstand des Verfahrens ist die angebliche Behinderung des Fahrzeugverkaufs durch italienische Händler an deutsche und österreichische Abnehmer in den Jahren 1993 bis 1995. Die VOLKSWAGEN AG hat in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, daß den italienischen Händlern lediglich der Verkauf an nicht autorisierte Wiederverkäufer untersagt worden war. Graumarktimporte durch nicht autorisierte Wiederverkäufer widersprechen dem europäischen Recht. Der Verkauf an Endkunden sowie an legitimierte Vermittler und autorisierte Wiederverkäufer ist nicht unterbunden worden. Die VOLKSWAGEN AG wird daher gegen die Entscheidung der EU-Kommission Klage beim Europäischen Gericht Erster Instanz erheben.

Kapitalrückführung bei ŠKODA

Die Außerordentliche Gesellschafterversammlung der ŠKODA, automobilová a.s. hat am 19.12.1997 einer Kapitalrückführung aus Kapitalrücklagen in Höhe von umgerechnet 500 Mio. DM (9.640 Mrd. CZK) zugestimmt. Davon erhielt der tschechische Aktionär den Gegenwert von 150 Mio. DM und die VOLKSWAGEN AG 350 Mio. DM. Der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme

Am 9. März 1998 entschied der Vorstand die Fortsetzung der Kapitalerhöhung.

Geplante Investitionen im Automobilbereich (Mrd. DM)



Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, eine Dividende von 12,- DM je Stamm- und 13,- DM je Vorzugsaktie zu beschließen.

reduzierte sich damit zum 31.12.1997 auf 37,6 (62,4) %.

Positive Ertragsentwicklung

Die breite Akzeptanz unserer neuen Modelle hat zusammen mit den Verbesserungen der Kostenstrukturen die Ertragskraft des Unternehmens gestärkt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte der Volkswagen-Konzern insbesondere als Folge der guten Verkaufsentwicklung einen Jahresüberschuß von 1.361 Mio. DM nach 678 Mio. DM im Vorjahr. Dabei haben sich jedoch die Volumenverluste aufgrund der Modellanläufe belastend auf das Ergebnis ausgewirkt. Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr zeigten die Marken Volkswagen Nutzfahrzeuge, Seat, Audi und Škoda, die Regionen Nordamerika und Asien-Pazifik sowie der Finanzdienstleistungsbereich auf. Die Marke Volkswagen-Pkw mußte vor allem anlaufbedingt und die Region Südamerika/Afrika infolge der Wirtschaftskrise in Südamerika und des verschärften Wettbewerbsumfeldes in Südafrika Ergebniseinbußen hinnehmen. Die VOLKSWAGEN AG erwirtschaftete ein höheres Ergebnis nach Steuern von 966 Mio. DM (630 Mio. DM).

Positive Resultate gemäß konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften wiesen insbesondere folgende voll konsolidierte Gesellschaften aus:

- AUDI AG
- Volkswagen Leasing GmbH
- VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd.

- SEAT, S.A.
 - Coordination Center Volkswagen S.A.
 - Groupe VOLKSWAGEN France s.a.
 - Volkswagen Navarra, S.A.
 - Volkswagen Transport GmbH & Co. OHG
 - Volkswagen Bank GmbH
 - AUTOGERMA S.p.A.
 - ŠKODA, automobilová a.s.
 - Volkswagen do Brasil Ltda.
 - VOLKSWAGEN Group Japan K.K.
- Fehlbeträge mußten hinnehmen:
- Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.
 - Volkswagen Argentina S.A.
 - Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.
 - VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC.

Die Ergebnisse wesentlicher Gesellschaften gemäß landesspezifischen Vorschriften sind in der Übersicht auf den Seiten 68/69 aufgeführt.

Entsprechend dem verbesserten Ergebnis schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vor, nach Einstellung von 483 Mio. DM in die freien Rücklagen, eine gegenüber dem Vorjahr auf 12,- DM je Stamm- und 13,- DM je Vorzugsaktie erhöhte Dividende zu beschließen. Unter Berücksichtigung des Steuerguthabens in Höhe von 5,14 DM ergibt sich für den anrechnungsberechtigten Stammaktionär ein Betrag von 17,14 DM je Aktie. Für die Vorzugsaktionäre liegt der Betrag einschließlich der Steuergutschrift von 5,57 DM bei 18,57 DM je Aktie.

Ausblick

Die Erholung der Weltwirtschaft wird sich 1998 fortsetzen, allerdings wird das

Gewinnverwendungsvorschlag	DM
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital - 2.031,7 Mio. DM* -	482.663.747
davon auf	
Stammaktien	368.987.964
Vorzugsaktien	113.675.783
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	3.868.821
Bilanzgewinn	486.532.568

* 0,8 Mio. DM aus der Kapitalerhöhung von Oktober 1997 (Belegschaftsaktien) sowie 56,2 Mio. DM aus der Ausübung von Optionsrechten im Berichtsjahr waren für das Geschäftsjahr 1997 noch nicht dividendenberechtigt.

Wachstum infolge der Asienkrise um voraussichtlich einen halben Prozentpunkt schwächer ausfallen als bisher erwartet; die Wachstumsrate wird für 1998 auf rd. 2,5 % geschätzt. Ost- und Südostasien durchlaufen eine schwere Finanz- und Wirtschaftskrise mit globalen Auswirkungen. Für Japan ist auch für 1998 nur mit einem geringen Wachstum zu rechnen. In den USA wird die Fortdauer der bisher längsten Aufschwungphase erwartet. Lateinamerika wird von der zunehmenden regionalen Integration profitieren, allerdings dämpfen das langsamere Wachstum der US-Wirtschaft, die hohen Schuldenbelastungen sowie die anhaltenden Unsicherheiten auf dem Währungssektor die Perspektiven. Brasilien, die größte südamerikanische Volkswirtschaft, wird im laufenden Jahr noch mit großen wirtschaftlichen Problemen belastet sein.

In Westeuropa werden sich die Stabilitätspolitik und die gefestigten Erwartungen hinsichtlich der Europäischen Währungsunion positiv auswirken; die prognostizierte Wachstumsrate liegt bei etwa 2,6 %. Die mitteleuropäischen Reformländer werden ihren Aufholprozeß fortsetzen. Deutschland könnte 1998 mit zunehmender Belebung der Binnennachfrage ein Wachstum von

2,5–2,8 % erreichen. Allerdings wird der Konjunkturaufschwung die Arbeitslosenquote nicht wesentlich verringern können.

Obwohl erhöhte Risiken berücksichtigt werden müssen, ist mittelfristig von einem weiteren Anwachsen des internationalen Automobilgeschäfts auszugehen; Chancen hierfür bieten insbesondere Osteuropa sowie der asiatische Raum und Lateinamerika. Angesichts stagnierender Märkte in Westeuropa, Nordamerika und Japan wird der Konkurrenzdruck in der Automobilindustrie weiter steigen. Aber auch in den oben genannten Wachstumsregionen wird der Wettbewerb durch neue Anbieter und steigende Kapazitäten zunehmen.

Der Volkswagen-Konzern startete mit einem Auftragsbestand von 542.000 Bestellungen aus Westeuropa inklusive Deutschland in das Geschäftsjahr 1998. Für Westeuropa erwarten wir ein Marktvolumen von 13,5 Mio. Pkw; davon werden 3,65 Mio. auf Deutschland entfallen. In den USA und in Japan rechnen wir mit 8,3 Mio. bzw. 4,2 Mio. Einheiten.

Von dem geplanten Investitionsvolumen in Höhe von rd. 100 Mrd. DM für die nächsten fünf Jahre sind 64 % im Inland vorgesehen. Knapp 44 Mrd. DM entfallen auf den Automobilbereich.

Mittelfristig ist von einem weiteren Anwachsen des internationalen Automobilgeschäfts auszugehen.

Investitionen	Mrd. DM	1998–2002	1997–2001
Konzern		100,3	83,4
Volkswagen-Pkw		18,9	13,7
Volkswagen Nutzfahrzeuge		2,6	2,4
Audi		10,2	7,6
Seat		2,1	1,6
Škoda		2,4	1,8
Region Nordamerika		2,3	2,1
Region Südamerika/Afrika		4,5	3,8
Region Asien-Pazifik*		0,1	0,1
den Marken und Regionen noch nicht zugeordnet		0,8	0,1
Finanzdienstleistungen/ übrige Bereiche		56,4	50,2

* Ohne Investitionen der „at equity“ konsolidierten Gesellschaften in China in Höhe von anteilig 1,6 (1,0) Mrd. DM.

Nach der Erweiterung und Erneuerung der Modellpalette 1997 wird es auch 1998 vielfältige Neuheiten geben.

Voraussetzung für eine weiterhin positive Ergebnisentwicklung ist allerdings auch, daß die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sich günstig entwickeln.

wovon der größte Teil für die Erweiterung der Produktpalette des Volkswagen-Konzerns bestimmt ist. Ein Schwerpunkt der Investitionen in den nächsten beiden Jahren wird dabei die Weiterentwicklung und Ausweitung des Motoren- und Getriebeangebots im Konzern sein. Für den Bereich Finanzdienstleistungen und die übrigen Bereiche sind über 56 Mrd. DM vorgesehen. Insgesamt bedeutet dies eine Zunahme gegenüber der vorhergehenden Planungsperiode von 16,9 Mrd. DM. Die zukünftigen Cash-flows und die aus der Kapitalerhöhung zufließenden Mittel sollen ausreichen, das vorgesehene erweiterte Investitionsprogramm auch in Zeiten von Konjunkturabschwächungen umsetzen zu können. Dadurch wird auch unser Handlungsspielraum verstärkt, um flexibel strategische Optionen zu ergreifen.

Nach der Erweiterung und Erneuerung der Modellpalette 1997 wird es auch 1998 vielfältige Neuheiten geben. Im ersten Halbjahr 1998 wird Volkswagen den New Beetle auf dem nordamerikanischen Markt einführen, die Lieferungen nach Europa werden zum Ende des Jahres aufgenommen. Audi startet im Frühjahr 1998 mit der Markteinführung des A6 Avant; die sportlichen S4 und S4 Avant runden die A4-Baureihe ab. Zudem werden im ersten Halbjahr der Škoda Octavia Combi, der neue Škoda Felicia sowie das neue Golf Cabrio von Volkswagen zur Verfügung stehen. Bis Ende 1999 wird der Volkswagen-Konzern das 3-Liter-Auto mit DI-Dieselmotor und in Leichtbauweise anbieten. Darüber hinaus wird Volkswagen in den nächsten Jahren mit mehr als 50 Modellen eine noch nie dagewesene Produktvielfalt zeigen. Alle Konzern-Marken werden weiterhin ihre Angebotspaletten ausbauen, um Nischen-Segmente und neue Märkte zu erschließen.

Die aktualisierte Produktpalette hat uns unserem Ziel näher gebracht, als globaler Anbieter von Modellen mit erstklassiger Qualität und einem ausgewogenen Preis/Leistungs-Verhältnis die Kunden zu begeistern. In den nächsten Jahren bietet unser attraktiveres Angebot Potential für weitere Umsatzzuwächse. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für 1998 in Verbindung mit weiteren Kostenreduzierungen aufgrund der verringerten Zahl der Plattformen und einer umfassenden Neuorientierung der Handelsorganisation eine weiterhin positive Ergebnisentwicklung.

Voraussetzung dafür ist allerdings auch, daß die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sich günstig entwickeln. Sollte es dagegen in den Ländern, in denen wir uns engagieren, zu einem unerwarteten Nachfragerückgang oder zu Preiskämpfen kommen bzw. zu einer nachhaltigen Aufwertung der D-Mark, wird dies die Ertragssituation des Volkswagen-Konzerns beeinträchtigen. Ebenso beinhalten die geplanten Modellanläufe nicht nur Chancen, sondern auch Risiken.

Als finanzielle Zielgröße streben wir mittelfristig im Konzern eine Umsatzrendite vor Steuern von mindestens 6,5 % an. Auch im laufenden Jahr wollen wir wieder einen Ergebnisfortschritt erzielen. Eckpfeiler zur Zielerreichung sind neben der Plattform- und der Markenstrategie die Konzentration auf unsere Kerngeschäftsfelder, unser globales Agieren sowie die Fortsetzung unseres Transformationsprozesses.

An einer positiven Ergebnisentwicklung werden wir die Eigentümer unseres Unternehmens beteiligen, um ihnen eine zufriedenstellende Wertsteigerung ihrer Anlage zu bieten.

Wolfsburg, den 9. März 1998

Der Vorstand

VOLKSWAGEN AG



Von links nach rechts: Dr. Büchelhofer, Dr. Hartz, Adelt, Dr. Neumann, Dr. Piëch

F. Piëch

Adelt

R. Büchelhofer

Hartz

Neumann



V6



V6

Mit neuen Ideen erfolgreich die Zukunft sichern

Der zunehmende Wettbewerb und die Absicherung der strategischen Konzernziele erfordern eine Optimierung des Produktentstehungsprozesses. Kürzere Entwicklungszeiten bei gleichzeitiger Berücksichtigung gestiegener Kundenwünsche, insbesondere im Hinblick auf Wertbeständigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit unserer Fahrzeuge, sind die Anforderungen, denen sich unser Entwicklungsteam stellen muß. Einen vorbildlichen Beitrag zum Umweltschutz leisten wir u. a. auch durch weitere Verbesserungen in der Antriebstechnologie sowie im konstruktiven und werkstofflichen Leichtbau. Neben Aluminium und Stahl wird der Einsatz zukunftsreicher Werkstoffe, wie Magnesium und kohlenstofffaserverstärkte Kunststoffe, konsequent vorangetrieben. Mit überzeugenden Grundkonzepten, originellen Ideen und liebevollen Details zeigen unsere Automobile eine neue Anmutungsqualität.

Unsere weltweiten Entwicklungsstandorte bieten die Möglichkeit, mit einem globalen Entwicklungsverbund Projekte kontinuierlich zu bearbeiten und so die Entstehungszeiten für ein Fahrzeug zu reduzieren. Mit verbesserten Simulationstechniken, wie z. B. dem Digitalen Mock-up (DMU), sind gezielte Zugriffe auf einzelne Bauteile oder auf das ganze Fahrzeug möglich. In einer dreidimensionalen Animation wird hierbei vor der Prototypenfertigung die Montierbarkeit und Paßgenauigkeit der Karosserieteile sichergestellt. Die Produktqualität wird somit frühzeitig verbessert und die Entwicklungszeiten sowie -kosten werden verringert.

Die Verbesserung des hohen Qualitätsstands unserer Fahrzeuge ist das vorrangige Ziel unseres Entwicklungsprozesses. Ideenreiche und abgestimmte, qualitätsfördernde Konstruktionen reduzieren Fehlermöglichkeiten und optimieren damit die Produktionsabläufe. Durch eine bereichsübergreifende und projektorientierte Zusammenarbeit in Simultaneous Engineering Teams (SETs) werden effiziente Problemlösungen gefunden. Eine frühzeitige Kooperation der Entwicklung, des Marketings, der Produktion, der Beschaffung, der Qualitätssicherung und der Finanz ermöglicht z. B. ein der Fahrzeugkarosserie angepaßtes Fertigungsverfahren. Qualität, Funktionalität und Zuverlässigkeit der erzielten Entwicklungsschritte unterliegen der ständigen Prüfung.

Das Thema Fahrzeugsicherheit ist ein weiterer Schwerpunkt bei der Produktentwicklung. Der Einsatz komplexer Crash-Simulationsverfahren bereits in der Konzeptphase neuer Fahrzeuge ist die Grundlage für die überlegene Fahrzeugsicherheit neuer Modelle. Hochfeste Bleche, gezielte Versteifungen sowie ideenreiche Konstruktionen ermöglichen eine Rohbaustruktur mit extrem steifer Fahrgastzelle. In Verbindung mit serienmäßigen Frontal- und Seitenairbags, Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern überzeugt dieses Sicherheitskonzept beispielsweise im neuen Golf durch hervorragende Ergebnisse bei Crash-Tests. Mit dem allradtauglichen Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP), welches ein Unter- oder Übersteuern des Fahrzeugs verhindert, leisten Volkswagen und Audi einen Beitrag zur aktiven Fahrsicherheit.

Das Thema Fahrzeugsicherheit ist ein Schwerpunkt bei der Produktentwicklung.

Umweltschutz hat Tradition

Das Wiederverwerten wertvoller Rohstoffe hat bei Volkswagen Tradition: Seit 50 Jahren existiert das Austauschprogramm für die Aufbereitung von Motoren und Getrieben. Weltweit

Mit den neuen Fahrzeugmodellen setzt Volkswagen auch verstärkt zukunftsweisende Aggregate ein.

wurden mittlerweile 7,2 Mio. aufbereitete Motoren und 2,2 Mio. Austauschgetriebe verkauft. Volkswagen ist einer der Vorreiter im Umweltschutz und bereit, Verantwortung für die Zukunft zu übernehmen. Konkrete Ziele hat sich Volkswagen insbesondere bei der Geräuschreduzierung, der Verbrauchs- und Emissionssenkung sowie beim Recycling gesetzt. Der Einsatz nachwachsender Rohstoffe, alternativer Antriebe und der Ausbau unseres geschäftsprozessorientierten Umweltmanagementsystems gehören ebenso zu unseren Aktivitäten wie die Überprüfung aller europäischen Standorte nach der EG-Öko-Audit-Verordnung. Unsere Leistungen und unser freiwilliges Umweltengagement dokumentiert u. a. der im November erschienene zweite Umweltbericht der Marke Volkswagen. Als erstes Unternehmen der Automobilindustrie haben wir diesen Bericht von einem unabhängigen Gutachter, der KPMG Certification GmbH, prüfen lassen.

Die neue Generation der Ottomotoren

Mit den neuen Fahrzeugmodellen setzt Volkswagen auch verstärkt zukunftsweisende Aggregate ein. Im Vordergrund der Entwicklung und Modernisierung des Motorenprogramms steht die Senkung von Verbrauch, Gewicht und Emission. Bei dem neu konstruierten 1,4-Liter-Vierzylinder-Motor ist z. B. das Zylinderkurbelgehäuse aus Aluminium gefertigt. Die in diesem und auch in anderen Aggregaten erzielte Gewichtsreduzierung trägt ebenso zu einem sehr günstigen Kraftstoffverbrauch bei wie der besonders reibungsarme Nockenwellen-Antrieb mit Rollenschlepphebel.

Etwas völlig Neues ist der auf der Tokyo Motor Show im Oktober präsentierte Zwölfzylinder-Motor. Er wurde in platzsparender W-Bauweise konstruiert, indem zwei VR-6-Motoren in einem Winkel von 72 Grad miteinander verbunden wurden. Das Aggregat verfügt über einen Hubraum von 5,6 Litern, eine Leistung von 309 kW und überzeugt mit einem maximalen Drehmoment von 530 Nm. Mit diesem Motor starten wir die Entwicklung einer neuen Motorenfamilie, die durch den Einbau



Die exklusive Sportwagenstudie W12 – neue Möglichkeiten von Volkswagen

von Gleichteilen und hoher Fertigungsflexibilität charakterisiert ist. Die zukünftige Umsetzung der Aggregate-Plattform unterstreicht das Know-how und Entwicklungspotential von Volkswagen.

Dieselmotoren und Direkteinspritzung

Durch die beachtliche Entwicklungskompetenz unseres Konzerns und die konsequente Verbesserung der Direkteinspritz-Technik konnten wir als erster Anbieter auf dem Dieselmotorensektor den Emissionsstandard der Euro-D3-Norm erfüllen. Die Motorenpalette des neuen Golf umfaßt drei Diesellaggregate – allesamt Direkteinspritzer (DI). Basisversion ist der 1,9-Liter-Saugdiesel-Direkteinspritzer (SDI) mit 50 kW, gefolgt vom 1,9-Liter-Turbodiesel-Direkteinspritzer (TDI) mit 66 und 81 kW. Mit der Einführung des weltweit ersten V6-TDI-Motors im Audi A8 wurde diese Technologie auch im Pkw-Luxussegment hoffähig. Durch die Erhöhung des Kraftstoff-Einspritzdrucks sind weitere Verbesserungen im Verbrauchs- und Emissionsverhalten zu erwarten. Dabei werden sowohl Pumpe-Düse-Elemente, die als Einzylinder-Einspritzpumpe mit angebauter Düse direkt im Zylinderkopf den Druck aufbauen, als auch Common-Rail-Systeme, die die Einspritzventile über eine gemeinsame Kraftstoffhochdruckleitung versorgen, zum Einsatz kommen. Am unteren Ende der Motorenbaureihe wird auch für das 3-Liter-Auto der DI-Dieselmotor stehen.

Die Marke Seat vervollständigte ihre Modellreihe ebenfalls mit den sportlichen Direkteinspritzmotoren. Der Seat Arosa SDI und der von Volkswagen angebotene Polo SDI sind mit dem 1,7-Liter-Motor und einer Leistung von 44 kW unsere zur Zeit sparsamsten Serienfahrzeuge. Beide Automobile begeistern mit einem Verbrauch von nur 4,4 l auf 100 km nach dem MVEG-Zyklus (93/116/EG), das für die europäische



**Der A1₂ –
ein Blick in die Zukunft**

Typzulassung gültige Testverfahren. Volkswagen Nutzfahrzeuge ergänzte die Motorisierung für den LT 4,6 t mit dem 92 kW starken 2,8-Liter-TDI-Motor.

Premieren in Frankfurt und Tokio – A1₂ und W12

Auf der IAA in Frankfurt setzte Audi mit der A1₂-Studie ein Highlight. Aluminium-Technologie, Benzin-Direkteinspritzung, automatisiertes Schaltgetriebe, gutes Raumangebot – so wünscht man sich ein Auto der Zukunft. Die Vollaluminium-Karosserie verfügt über eine herausragende Steifigkeit sowie eine crashfeste Struktur. In der Basisversion mit umfangreicher Serien- und Sicherheitsausstattung beträgt das Fahrzeuggesamtgewicht nur 750 kg. Der A1₂ begeistert bei einem Verbrauch von 4,3 l auf 100 km mit umweltschonender Technik und neuer Leichtigkeit.

In Tokio präsentierte Volkswagen die exotische Sportwagenstudie W12 mit dem neuen Zwölfzylinder-Motor. Das Styling der 4,40 m langen Kunststoffkarosserie stammt von Ital Design und zeigt die neuen, zukünftigen Möglichkeiten und Maßstäbe von Volkswagen.

Der A1₂ begeistert mit umweltschonender Technik und neuer Leichtigkeit.



Der Wandel in der Produktion

Das Jahr 1997 stand ganz im Zeichen des Golf der vierten Generation. Dabei wurde erstmalig nahezu gleichzeitig an vier Standorten mit der Produktion begonnen. Die Golf-Produktion enthält alle Elemente einer schlanken Fertigung. Dazu zählen u. a. die Ausrichtung der Werkplanungen an den Konzepten Modularisierung und Flexibilität sowie eine optimierte Logistik.

Fehlerfreie Optik, verringerte Spaltmaße, Passung aller Teile, absolute Bündigkeit sowie ein harmonischer Fugenverlauf sind jene Kriterien, die die Hochwertigkeit eines Fahrzeugs sichtbar machen. Um dies zu gewährleisten, wurden Meßtechniken wie Cubing, das heißt die Beurteilung einzelner Anbauteile, und der Meisterbock, d. h. die Überprüfung aller Anbauteile im Zusammenspiel an der Referenzkarosserie, eingesetzt. So wird aus einem Karosserie-Rohbau ein -Feinbau!

Hohe Flexibilität und Kundenorientierung sind neben steigender Qualität und Produktivität ebenfalls Anforderungen an unsere Fertigung. Diesen werden wir unter anderem durch den Einsatz neuer Fertigungseinrichtungen wie z. B. hochmechanisierte Großteilstufenpressen (Saugerpressen) gerecht.

Innovative Technologien unterstützen das Erreichen des hohen Qualitätsanspruchs. Die Laserver-schweißung des Golf-Daches ist bisher einmalig in der Großserienfertigung. Das sensorgeführte Laserschweißen wird darüber hinaus auch bei der Fertigung der B-Säule des neuen Golf eingesetzt.

Die Frontscheinwerfer des neuen Golf – Präzision im Detail

Produktion (nach Marken und Regionen)	Automobile	1997	1996	%
Konzern*		4.290.875	3.976.896	+ 7,9
Volkswagen-Pkw		1.466.745	1.498.341	- 2,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge		225.630	152.753	+ 47,7
Audi		557.777	491.501	+ 13,5
Seat		467.289	415.213	+ 12,5
Škoda		357.170	263.193	+ 35,7
Region Nordamerika		258.875	231.078	+ 12,0
Region Südamerika/Afrika		718.592	695.885	+ 3,3
Region Asien-Pazifik		285.259	236.346	+ 20,7

* Einschließlich 360 (302) Tsd. Fahrzeuge der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor. Um konzerninterne Montage-sitze bereinigt.

Zur Erreichung weiterer Qualitätsverbesserungen und zur Gewichtsoptimierung werden zunehmend neuere Technologien, wie das Innenhochdruckumformen, eine Metallumformungstechnik mit Hilfe von Öl oder Wasser, oder auch Tailored Blanks, d. h. maßgeschneiderte Bleche, eingesetzt. Mit dem neuen Türverstärkungsrahmen beim Golf, abgepreßt aus einer Platine mit drei unterschiedlichen Blechdicken, konnte neben der Qualitätsverbesserung und Gewichtsreduzierung zusätzlich eine höhere Steifigkeit erzielt werden.

Darüber hinaus wurden durch Reduzierung der Einzelteile Kosten eingespart.

Bei allen Marken wurde die Teamarbeit verstärkt eingesetzt. Die Mitarbeiter gestalten ihre Arbeitsplätze ebenso aktiv mit wie die Organisation von Neuanläufen und übernehmen eine größere Eigenverantwortung. Umgesetzt wird dies u. a. mit Qualifizierungsmaßnahmen sowie dem Einrichten von Teaminseln. Unterstützt werden die Mitarbeiter durch die Fachabteilungen, die aufgrund der Produktionsorientierung der gesamten Fertigungsorganisation direkt vor Ort eingebunden sind.

Damit alle Abläufe reibungslos funktionieren und die Durchlaufzeiten verkürzt werden, sind unsere Logistiker gefordert! Die Optimierung der Logistik-

Hohe Flexibilität und Kundenorientierung sind neben steigender Qualität und Produktivität Anforderungen an unsere Fertigung.

Die zahlreichen Modellanläufe unterliegen kompromißlos den hohen Qualitätsanforderungen.

ketten mit dem Ziel der fertigungsgerechten Bereitstellung des Materials und einer bedarfsgerechten Anlieferung wurde weiter intensiviert.

Qualität ist das A und O

Qualität steht für die Produktion an erster Stelle. Die zahlreichen Modellanläufe unterliegen kompromißlos den hohen Qualitätsanforderungen. Das bedeutet, daß die konzeptionellen Vorstellungen ohne Einschränkungen in der Serienproduktion realisiert werden

müssen. Die aus der exakten Bündigkeit entstehende Funktionsqualität und die mit den genaueren, engeren Fugen verbundene Anmutungsqualität sind der Ausdruck von Präzision und Perfektion.

Die Einführung und Zertifizierung von Qualitätsmanagement-Systemen an unseren Standorten ist inzwischen weitgehend abgeschlossen. Entsprechend den nationalen und internationalen Anforderungen werden diese Systeme kontinuierlich weiterentwickelt. Um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produktionsstätten langfristig sicherzustellen, werden sie an den höheren Prozeßanforderungen der VDA 6.1 ausgerichtet.

Zukünftiges Produktivitätspotential

Mit der zunehmenden Umsetzung unserer Plattformstrategie wird es uns gelingen, die Fertigungszeiten zu reduzieren sowie die Fertigungsprozesse zu optimieren und in der Folge die Herstellkosten zu verringern. Damit wird die Qualität erhöht sowie die Erweiterung der Modellpalette erleichtert. Die Reduzierung der Plattformen von derzeit 16 auf geplante 4 wird das Produktivitätspotential erheblich steigern. An der bisherigen Verringerung der Standardfertigungszeiten wird das



Kosteneinsparpotential deutlich: Der Polo wird nunmehr in der Kernfertigung in 15 statt 24 Stunden produziert, für den neuen Passat werden nur noch 22 statt bisher 31 Stunden benötigt.

Neuausrichtung der Komponentenfertigung

Im Konzernverbund stellen die einzelnen Komponentenwerke Aggregate wie Motoren, Getriebe oder Fahrwerke, aber auch Einzelsysteme und -teile wie Lenkungen, Antriebswellen oder Leichtmetallguß auf Weltmarktniveau her. Der weitere Auf- und Ausbau der Komponentenwerke zu schlagkräftigen Geschäftseinheiten, sogenannten Business Units, ist für Volkswagen selbstverständlich: Schließlich gilt es, in der Zukunft die Chancen als Entwicklungs- und Lieferpartner auch für externe Kunden zu nutzen. Für unsere Komponentenfertigungen heißt die Zielsetzung: Potentiale erschließen und die Marktbedürfnisse mit hochwertigen Produkten sowie einem optimal abgestimmten Produktions- und Logistiksystem zeitgerecht zu erfüllen. Um diesen steigenden Herausforderungen des Marktes gerecht zu werden, ist auch hier unternehmerisches Handeln unerlässlich.

Wettbewerbsfähig mit Insourcing

Insourcing bei Volkswagen steht für den Prozeß, bei Wirtschaftlichkeit, d. h. bei Erfüllung der wettbewerbsrelevanten Kriterien Qualität, Service und Preis, geeignete Wertschöpfung und neue Aufgaben ins Unternehmen zu holen. Hierdurch werden Arbeitsplätze und Know-how erhalten und geschaffen. Beispiele für erfolgreiches Produkt- und Technologie-Insourcing stellen die eigene Produktion von Tür- und Seitenverkleidungen für den neuen Golf sowie die zunehmende Fertigung von Teilen im Innendruckumformen dar.



**Der neue Golf
zeigt wahre Größe**

Bei künftigen Projekten gewinnt die Beschaffung von komplexen Umfängen und die Vergabe von Modulen an Bedeutung.



Gute Ideen zahlen sich aus

Auch 1997 waren unsere Mitarbeiter in 3.319 KVP[®]-Workshops und zusätzlich mit Hilfe des betrieblichen Vorschlagswesens der Verschwendung erfolgreich auf der Spur. 39.355 Vorschläge wurden mit insgesamt 26,7 Mio. DM prämiert. Die Neuorganisation des Ideenmanagements bei Volkswagen beinhaltet, daß zukünftig beide Aktivitäten synchronisiert werden. Durch ein neues Motivations- und Honorierungssystem streben wir eine noch stärkere Mitarbeiterbegeisterung und Identifikation mit unserem Unternehmen an.

Erfolgreich mit Forward und Global Sourcing

Auch die weltweiten Beschaffungsaktivitäten sind durch die konsequente Umsetzung der Plattformstrategie gekennzeichnet. Sie erhöht die Anforderungen an Flexibilität und Mobilität

unserer Partner aus der Zulieferindustrie. Für die Suche nach geeigneten Entwicklungs- und Serienlieferanten dienen und dienen uneingeschränkt die erfolgreich etablierten Forward- und Global-Sourcing-Prozesse. Neben den wettbewerbsfähigsten Kosten werden bei der Auswahl Kriterien wie Know-how, Innovation, beste Qualität, Termintreue sowie internationale Logistikkompetenz immer wichtiger.

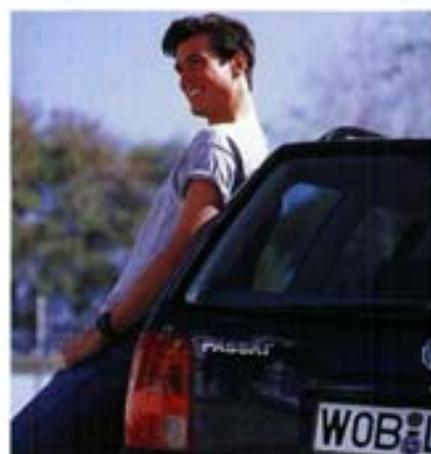
Als Folge der marktbedingt notwendigen kürzeren Entwicklungszeiten werden die Lieferanten zu einem sehr frühen Zeitpunkt in den Produktentstehungsprozeß mit einbezogen. Bei künftigen Projekten gewinnt die Beschaffung von komplexen Umfängen und die Vergabe von Modulen an Bedeutung. Da nicht erwartet werden kann, daß alle Lieferanten die Vielschichtigkeit und Problematik dieser neuen Anforderungen vollständig beherrschen, sieht

Der neue Passat Variant – besonders einladend, extrem vielseitig





Der Passat –
eine faszinierende Verbindung
von Form und Funktion



sich Volkswagen in der Pflicht, hier zu unterstützen.

Der Ausbau unserer weltweiten Aktivitäten bleibt auch in Zukunft ein wesentlicher Eckpfeiler unserer Strategie. Wir globalisieren dort, wo wir neue Märkte erwarten. Der Internationalisierung unserer Einkaufsaktivitäten tragen wir wie folgt Rechnung: Ausländische Fertigungs- und Montagestandorte sowie unsere Einkaufsbüros in den Regionen, in denen wir unsere Marktposition ausweiten wollen, werden noch stärker in den Beschaffungsprozeß eingebunden.

Wesentliche Ereignisse an den Produktionsstandorten des Konzerns

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte der erfolgreiche Hochlauf der Passat-Limousine auf die vorgesehene Produktionskapazität am Standort Emden abgeschlossen werden. Um die Ausbringung zu erhöhen, wurde im weiteren Verlauf des Jahres die Produktion der Passat-Limousine in den Werken in Mosel und Bratislava aufgenommen. Darüber hinaus startete in Emden die Fertigung des Passat Variant, mit einer Tagesfertigung von über 800 Einheiten für 1998.

Zum Jahresanfang 1997 erfolgte zudem der Produktionsbeginn des Seat Arosa in Wolfsburg. Vor allem aufgrund der hohen Nachfrage beim neuen Golf wird die Produktion des Arosa jedoch 1998 zu Seat verlagert.

Wichtigstes Ereignis für Volkswagen war die Einführung des neuen Golf der vierten Generation, der in Wolfsburg, Mosel, Brüssel sowie bei Volkswagen

Bratislava gebaut wird. Zum Jahresende konnte eine Tagesstückzahl von deutlich über 1.000 Fahrzeugen erreicht werden. Insgesamt ist nach Abschluß der Anlaufphase 1998 eine Tagesfertigung von über 3.000 Fahrzeugen vorgesehen.

Um die vorhandenen Kapazitäten für neue Modelle zu nutzen, wurde die Produktion des jetzigen Golf Variant bis zum Anlauf des Nachfolgemodells sowie die Fertigung des Audi Cabriolets zur Karmann GmbH verlagert. In Hannover wurde die neue Decklacklinie in Betrieb genommen, die Maßstäbe in Wirtschaftlichkeit, Qualität und Umweltschutz setzt und in ihrer Branche noch ihresgleichen sucht. Erstmals in der Lackiererei wurde z. B. hierbei eine Naßschleiflinie integriert.

Beschaffungsvolumen (nach Marken und Regionen)	Mrd. DM	1997	%
Konzern		68,4	100,0
Volkswagen-Pkw		27,3	39,9
Volkswagen Nutzfahrzeuge		2,6	3,8
Audi		13,4	19,6
Seat		5,8	8,4
Škoda		3,6	5,3
Region Nordamerika		3,8	5,5
Region Südamerika/Afrika		8,2	12,0
Region Asien-Pazifik		3,7	5,5

Bei Audi lief die Serienfertigung des neuen A6 an; von ihm wurden 1997 bereits 89.292 Exemplare gebaut. Am Standort Ingolstadt machte der Bau der neuen Lackiererei gute Fortschritte;



Der Audi A3 –
erfrischend individuell im Design

zudem begannen die Arbeiten zur Modernisierung des Werkzeugbaus. Durch die Konzentration an einem Ort werden die Transport- und Kommunikationswege kürzer und effektiver.

Seat hat mit dem Anlauf des Polo Variant und des Cordoba Vario in Martorell die Modellpalette ergänzt. Die geplanten Ausbringungsmengen ab 1998 liegen bei rd. 42.000 bzw. 23.000 Einheiten pro Jahr. In Martorell wird ebenfalls die sportliche Variante des Ibiza, der Cupra, gefertigt; im abgelaufenen Geschäftsjahr lag die Stückzahl bei 2.426 Wagen.

Am Standort Mladá Boleslav hat Škoda die Motorenpalette mit dem 1,0-Liter-Aggregat mit 37 kW erweitert; zusätzlich wurde die neue Lackiererei in Betrieb genommen. In Kvasiny startete die Produktion des Felicia Fun; die vorgesehene Stückzahl für 1998 beträgt rd. 2.500 Fahrzeuge. Für die Fertigung des Octavia Combi in Vrchlaví sowie des Felicia Facelift in Mladá Boleslav wurden Vorbereitungen getroffen.

Zum Jahresende 1997 wurde in Mexiko mit der Produktion des New

Beetle begonnen. Die Fahrzeuge sind zunächst für den nordamerikanischen Markt vorgesehen; ab Herbst 1998 wird der New Beetle aus Mexiko für den weltweiten Bedarf gefertigt.

Ende 1997 erfolgte bei der Shanghai-Volkswagen Automotive Co., Ltd. die Fertigstellung eines zweiten Motorenwerkes für die neue Vierzylinder-Generation von Volkswagen. Diese erfüllt bereits die ab dem Jahr 2000 geplanten Abgasvorschriften in China. In der zweiten Jahreshälfte hat die FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd. begonnen, Motorenkomponenten in den weltweiten Volkswagen-Konzernverbund zu liefern.



Zukünftige Aktivitäten und Standorte

Ab 1998 baut Audi im Rahmen einer Verbundfertigung in Ingolstadt und in Győr das TT Coupé. Neben dem A8 wird ab 1999 ein weiteres Modell auf Aluminium-Basis im Werk Neckarsulm gebaut. Vorgesehen ist für das Automobil, das auch die Grundlage für das zukünftige 3-Liter-Auto bietet, eine Jahreskapazität von mehr als 50.000 Einheiten. Die Investitionen im Werk Neckarsulm belaufen sich auf rd. 300 Mio. DM. Damit können bei Audi ca. 1.000 Arbeitsplätze langfristig gesichert werden.



**Der neue Audi A6 –
Visionen verwirklichen**

Am Standort Mladá Boleslav ist auch die weltweit agierende Produktionsplanung der Marke Volkswagen beim Bau eines neuen Preßwerks und des Rohbaus für den Felicia-Nachfolger beteiligt. In Sarajewo in Bosnien-Herzegovina ist der Aufbau einer Montage des Škoda Felicia geplant und damit die Wiederbelebung unseres Engagements im ehemaligen Jugoslawien.

Als Bestandteil unserer Nordamerikastrategie wird in Mexiko ab 1998 neben dem New Beetle auch der neue Jetta produziert; diese Anläufe bilden einen Schwerpunkt in diesem Jahr. Im Rahmen der geplanten Modernisierung und Erweiterung unseres Modellprogramms in China werden derzeit mit unseren Partnern die erforderlichen Schritte eingeleitet.

Nachdem in den vergangenen Jahren zusätzliche Motorenkapazitäten in China und Südamerika aufgebaut wurden, laufen zur Zeit für Volkswagen die Planungen für ein weiteres Motorenwerk. Dieses Werk, mit einer Kapazität von ca. 500.000 Dieselmotoren pro Jahr, soll in Polen entstehen und im Fertigungsverbund mit dem Motorenwerk in Salzgitter seine Arbeit aufnehmen.

Zur Jahresmitte wurde in Brasilien mit den Bauarbeiten für das neue Automobilwerk in Curitiba im Bundesstaat Paraná begonnen. Mit einem Gesamtaufwand von 750 Mio. US-Dollar wird Volkswagen do Brasil zusammen mit der AUDI DO BRASIL das neue Werk bis Anfang 1999 fertigstellen. Zunächst wird die Produktion des Audi A3 aufgenommen, ein halbes Jahr später wird der neue Golf folgen. Im Endausbau wird das Werk eine Jahreskapazität von rd. 170.000 Fahrzeugen erreichen und ca. 3.000 Arbeitsplätze bieten.



Weltweit Nachfragezuwächse

Dem Volkswagen-Konzern gelang es 1997, sowohl seinen weltweiten Absatz an die Händlerorganisation um 6,4 % auf 4.250.414 Fahrzeuge als auch seine Auslieferungen an Kunden um 7,3 % auf 4.257.365 Automobile zu steigern. Der Pkw-Weltmarktanteil erhöhte sich dadurch von 10,0 auf 10,4 %. Mittelfristig sind Nachfragesteigerungen insbesondere in den Regionen Asien-Pazifik, Lateinamerika und Osteuropa zu erwarten. In Asien-Pazifik werden wir diese Potentiale durch bereits laufende und geplante Projekte – u. a. in Thailand, Malaysia und Indonesien – nutzen. Speziell entwickelte Produkte für die anspruchsvollen Märkte in Westeuropa, Nordamerika und Japan lassen auch hier eine Verbesserung unserer Position erwarten.

Eine herausragende Bedeutung für den Absatz Erfolg im letzten Geschäftsjahr kam Westeuropa zu. In einem wettbewerbsintensiven Umfeld verteidigte der Volkswagen-Konzern seine Marktführerschaft. Auf den wichtigen Märkten USA und Japan führten gezielte Aktivitäten zur Stärkung unserer Wettbewerbssituation. Weltweit haben Produkt-erneuerungen und -aufwertungen, unterstützt von Marketingmaßnahmen wie Sondermodellen und verstärktem Sponsoring-Engagement, zur Festigung der Marktposition des Konzerns beigetragen. Günstige Finanzierungs- und Leasing-Angebote bedeuteten darüber hinaus zusätzliche Kaufanreize.

An dieser Stelle gilt unseren Kunden der besondere Dank für das dem Konzern entgegengebrachte Vertrauen.

Pkw-Marktanteile des Volkswagen-Konzerns	%	1997	1996
Weltweit		10,4	10,0
Westeuropa gesamt		17,2	17,2
Deutschland		27,5	27,3
Spanien		21,1	20,5
Frankreich		11,3	10,2
Italien		10,0	11,8
Großbritannien		8,7	8,5
Mexiko		23,4	25,1
USA (Importmarktanteil)		5,2	5,1
Kanada		3,6	4,0
Brasilien		32,6	35,5
Südafrika		20,9	23,1
Argentinien		19,0	22,2
China		52,8	54,4
Japan (Importmarktanteil)		17,6	15,3

Markenstrategie

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Dynamik der Weltmärkte und der unterschiedlichsten Kundenwünsche gewinnt der individuelle Auftritt unserer Marken an Bedeutung. Ein wesentliches Element der Markendifferenzierung ist die entsprechende Produktpolitik. Die 1997 mit großem Erfolg fortgesetzte Produktoffensive ist Kernelement der schärferen strategischen Ausrichtung und Profilierung der Marken im Konzern.

Ein wichtiger Aspekt ist die umfassende, qualitative Neuorientierung der Handelsorganisation. Das Händlernetz von Volkswagen und Audi wurde optimiert, die Markenspezialisierung vorangetrieben sowie Leistungsstandards neu vereinbart. Seat dehnt zudem die Präsenz in neuen Märkten aus und erweitert das bestehende Vertriebsnetz.

Auf den wichtigen Märkten USA und Japan führten gezielte Aktivitäten zur Stärkung unserer Wettbewerbssituation.

Vermarktung

Der neue Konzernauftritt soll aber auch sichtbar sein. Ein neues Architektur- und Schauraumkonzept sichert sowohl Audi als auch Volkswagen ein markentypisches Erscheinungsbild an allen Standorten. Hier spiegelt sich die hohe Produkt- und Dienstleistungsqualität wider. Bei Volkswagen ist der Schauraum wie ein Marktplatz gestaltet: transparent, offen und zur Kommunikation einladend. Um eine kreisförmige Ausstellungsfläche gruppieren sich z. B. Verkaufsberatung, Versicherungsdienst, Zubehörshop und Cafeteria. Das Hangarkonzept von Audi visualisiert die Dynamik und Persönlichkeit der Marke. Die moderne Architektur unterstreicht innen wie außen die Technologie- und Designkompetenz dieser Marke.

Mit Vollgas zur Modellvielfalt

Der Volkswagen-Konzern führte 1997 eine Vielzahl neuer Modelle ein und gestaltete seine Produktpalette noch umfangreicher und attraktiver.

Das Highlight für die Marke Volkswagen war die Präsentation des Golf der vierten Generation.



Das Highlight in diesem für die Marke Volkswagen so ereignisreichen Jahr war ohne Zweifel die Präsentation des Golf der vierten Generation auf der IAA in Frankfurt. Mit seiner Wirtschaftlichkeit, dem hohen Qualitätsniveau, dem weiter verbesserten Sicherheitssystem für Fahrer und Mitfahrer und dem außerordentlichen Komfort setzt der Golf wieder neue Maßstäbe.

Zwei Variant-Versionen ergänzten unsere zahlreichen Weltpremierer. Die neue Kombi-Version des Passat verbindet elegantes Design mit hohem Gebrauchswert und hat die besten Voraussetzungen, wieder zum Klassenprimus aufzusteigen. Mit dem Polo Variant bietet Volkswagen in Deutschland den ersten Kombi in dieser Pkw-Klasse an.



Der neue SEAT Cordoba Vario – mehr Spielraum für Familie und Freizeit



Der neue SEAT Ibiza Cupra – starke Aussichten



Die Audi-A6-Limousine feierte im März 1997 auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf Premiere. Sie beeindruckt durch ihre überzeugende Ästhetik mit einem zukunftsweisenden Gesamtkonzept. Die elegante und markante Linienführung setzt in der gehobenen Mittelklasse neue Akzente. Auf der IAA erlebte der sportliche Audi S4 mit 2,7-Liter-Sechszylinder-Biturbomotor seine Weltpremiere. Mit dem Audi duo – auf Basis des Audi A4 Avant – bietet Audi erstmals ein Hybrid-Fahrzeug an. Das mit zwei voneinander unabhängigen Antrieben ausgerüstete Modell wird zunächst im Rahmen einer Kleinserie ausschließlich als Leasing-Angebot vertrieben. Audi verfolgt das Ziel, mit dieser neuen Technologie Erfahrungen auf dem Markt zu sammeln.

Mit dem pfliffigen Seat Arosa bietet unsere spanische Marke ein weiteres kompaktes Fahrzeug im Kleinwagen-Segment an; es zeichnet sich durch eine ausgereifte technische Konzeption und südländisches Flair aus. Die Einführung des Seat Cordoba Vario im Mai auf dem internationalen Automobilsalon in Barcelona erweiterte das Angebot der Cordoba-Varianten. Als erster Kombi dieser Marke bietet er Urlaubsreisenden viel Platz für Gepäck und überzeugt durch seine Wendigkeit. Der Cupra, eine Ergänzung der erfolgreichen Ibiza-Baureihe mit einer Straßenversion des Rallye Kit Cars, ist nun auch für sportlich orientierte Kunden eine attraktive Alternative.

Der Škoda Octavia erfreut sich einer hervorragenden Marktakzeptanz. Als Weltneuheit präsentierte Škoda auf der IAA die Designstudie des Octavia Combi. Sie ist ein weiterer Beweis, daß Škoda-Automobile nicht nur funktionell überzeugen, sondern auch ausgespro-

**Der neue Seat Arosa –
temperamentvoll und großzügig**



Der Škoda Octavia – Tradition kombiniert mit modernster Technologie

chen elegant sein können. Als Freizeit- und Spaßvariante ist der neue Felicia Fun zu betrachten. Der praktische Zweisitzer mit Ladefläche ist mit wenigen Handgriffen zu einem luftigen Viersitzer mit überdachter Fahrerkabine umzurüsten – er unterstreicht Škodas neuen innovativen Weg.

Basis des Erfolgs der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge war zum einen die nunmehr komplette Verfügbarkeit

des LT-Programms und zum anderen die weitere Marktdurchdringung des Caddy. Das Kernprogramm wurde durch komfortable Sondermodelle wie den Multivan Topstar und den California Joker ergänzt und konnte gegen den immer stärkeren Wettbewerb in wichtigen Märkten Europas Marktanteile hinzugewinnen.

Positive Entwicklung in der Region Nordamerika

Der Volkswagen-Konzern konnte seine Position in Nordamerika verbessern. Auf einem insgesamt rückläufigen US-Pkw-Markt wurden die Konzern-Auslieferungen gesteigert. Volkswagen profitierte neben den guten Jetta- und Cabrio-Zulassungen insbesondere von der im Spätherbst erfolgten Markteinführung des neuen Passat. Vor allem von dem im 1. Halbjahr 1998 lieferbaren New Beetle und der höheren Verfügbarkeit des Passat werden weitere Wachstumsimpulse erwartet. Die Audi-Auslieferungen wurden im letzten Jahr vorwiegend vom sehr guten A4-Absatz

Absatz (nach Marken und Regionen)	Automobile	1997	1996	%
Konzern*		4.250.414	3.994.312	+ 6,4
Volkswagen-Pkw		1.829.086	1.757.685	+ 4,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge		267.177	200.295	+ 33,4
Audi		549.736	489.424	+ 12,3
Seat		616.843	508.449	+ 21,3
Škoda		372.649	277.200	+ 34,4
Region Nordamerika		309.803	300.849	+ 3,0
Region Südamerika/Afrika		738.530	752.237	- 1,8
Region Asien-Pazifik		340.371	295.475	+ 15,2

* Einschließlich 280 (232) Tsd. Fahrzeuge der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor. Um konzerninterne Lieferungen bereinigt.

getragen. Seit Oktober wird auch der neue A6 angeboten und positiv vom Markt aufgenommen. In Mexiko sollen mit Hilfe des New Beetle sowie mit importierten Modellen Marktanteile zurückgewonnen werden. Die Marke Audi bietet dort seit dem Jahr 1997 ebenfalls ihre Modellpalette an.

Intensiver Wettbewerb in der Region Südamerika/Afrika

Südamerika, insbesondere Brasilien, ist zum regionalen Investitionsschwerpunkt großer Automobilkonzerne geworden. Stark ausgeweitete Kapazitäten sowie intensiver Produkt- und Preiswettbewerb führten zu einer Verschärfung der Konkurrenzsituation. Mittels verstärkter Marketingaktivitäten und einer flächendeckenden Vertriebsorganisation verteidigte Volkswagen die Marktführerschaft in Brasilien; in Argentinien und Südafrika wurden die zweiten Plätze im Pkw-Segment belegt.

Verbesserung der Position in der Region Asien-Pazifik

Der Volkswagen-Konzern baute seine hervorragende Position im asiatisch-pazifischen Raum aus. China ist nach wie vor das bedeutendste Absatzgebiet in der Region. Der Santana, der Jetta und der Audi 200 gehörten 1997 wiederum zu den meistverkauften Fahrzeugen in ihrer Klasse. Um die Nr.-1-Position im chinesischen Markt abzuschern, wurde von der Shanghai-Volkswagen Mitte des letzten Jahres der Grundstein für ein Testgelände gelegt, um so die vollständige Entwicklungsfähigkeit für Automobile zu erlangen. Des Weiteren soll die Angebotspalette des Volkswagen-Konzerns in den nächsten Jahren durch die Einführung neuer Modelle attraktiver werden. Zur Optimierung des Vermarktungsprozesses gründeten die FAW und die FAW-Volkswagen ein Sales-Joint-venture. Um näher an den strategisch wichtigen Märkten wie Thailand, Taiwan und Au-



Der neue Škoda Felicia Fun – Freiheit fantastisch erleben

stralien zu sein, steuert Volkswagen in dieser Region seine Konzernaktivitäten jetzt über die Volkswagen Group Singapore Pte. Ltd.

Auf dem japanischen Importmarkt baute Volkswagen seine Führung aus. Die Ausweitung des Vertriebsnetzes ist auch in Japan ein Schwerpunkt. Die Einführung der neuen Passat-Limousine



Das Betreuungsprogramm für Volkswagen-Kunden hat schon mehr als 1 Mio. Mitglieder.

und des neuen Audi A6 waren die wesentlichen Produkterneuerungen auf diesem Markt.

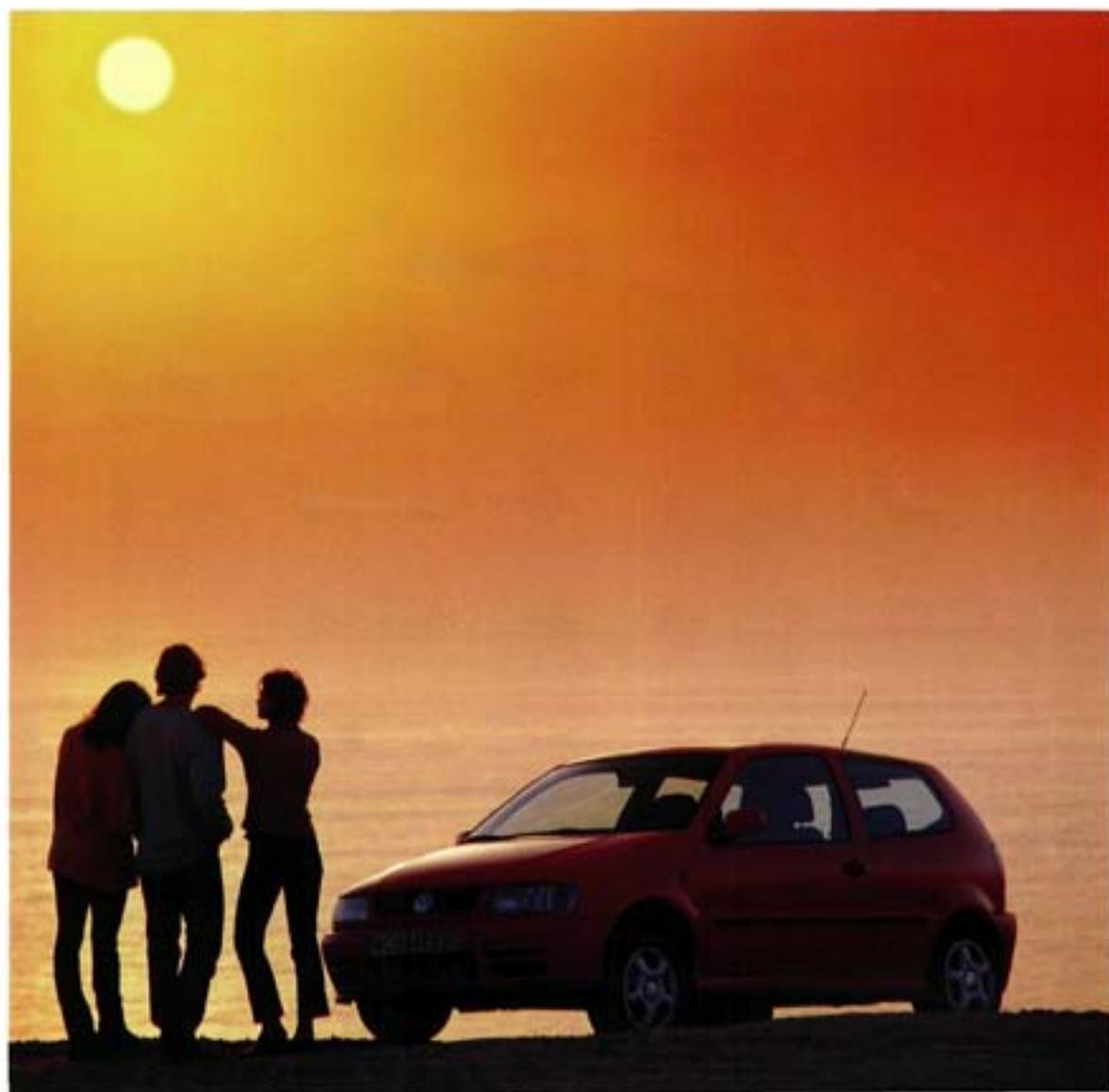
Ein neues Auto – eine neue Generation – eine neue Werbung

Der Golf ist das beliebteste Automobil Europas. Die Menschen, die ihn fahren und schätzen, sind so vielfältig wie bei keinem anderen Fahrzeug. Doch ganz gleich was sie unterscheidet: In puncto Golf haben sie das gleiche Werteverständnis. Diese Gemeinschaft nennen wir deshalb Generation Golf. Die Werbekampagne für den neuen Golf folgt diesem Motto. Emotional und anspruchsvoll präsentiert sie den neuen Golf; mitten im Leben der Menschen, die ihn fahren.

Betreuung im Volkswagen Club

1995 gestartet, hat das Betreuungsprogramm für Volkswagen-Kunden schon mehr als eine Million Mitglieder. Eine wesentliche Aufgabe des Clubs ist der Aufbau einer stabilen Beziehung zwischen dem Kunden und dem betreuenden Volkswagen-Club-Partner. Die kostenlose Mitgliedschaft, die Möglichkeit, gesammelte Treuepunkte beim Kauf eines Neu- oder Gebrauchtwagens bzw. gegen eine Prämie einzulösen, umfangreiche Serviceleistungen, das interessante Volkswagen-Magazin und attraktive Kooperationspartner bilden einen wesentlichen Anreiz zur Mitgliedschaft.

**Der Polo –
auch für sonnige
Gemüter**





Volkswagen Sound Foundation – Bühne frei für ein harmonisches Zusammenspiel

Formel König – powered by Volkswagen

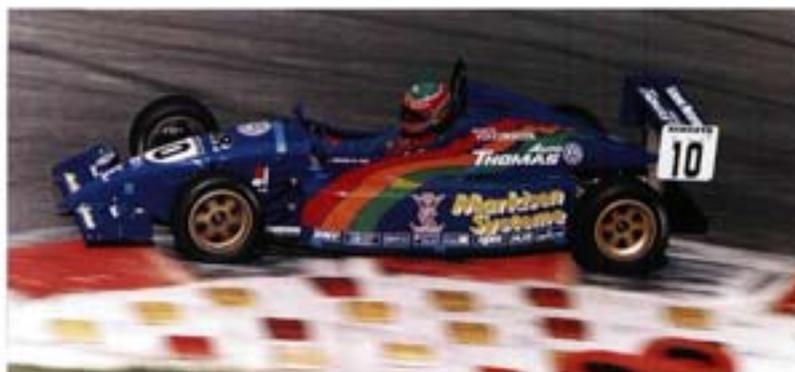
Art meets Pop – Kulturförderung auf hohem Niveau

Im Jahr 1997 konzentrierte sich das Kultursponsoring des Unternehmens auf die bildende Kunst und die Förderung von Rock-Pop-Talenten. Bei der documenta X in Kassel trat Volkswagen erstmals in großem Rahmen als Kunstförderer auf. Mit der Volkswagen Sound Foundation haben wir eine Initiative gestartet, die jungen Rock-Pop-Musikern mit Sachleistungen, Promotion und Beratung zur Seite steht. Im Rahmen der Sound Foundation erfolgt auch die Kooperation mit dem Fernsehsender VIVA.

Im Motorsport auf der Überholspur

Der krönende Abschluß 1997 war der 1. Platz beim 6-Stunden-Rennen in Vallelunga/Italien. Konstant schnelle Rundenzeiten und ein um 40 % geringerer Spritverbrauch als die Benzinkonkurrenz führten den 1,9-Liter-Golf-TDI mit acht Runden Vorsprung zum Sieg. Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring erzielte dieses Modell den 2. Platz in der Gesamtwertung. Erstmals in der Geschichte dieser legendären Rennstrecke gelang es einem Fahrzeug mit Dieselantrieb, so weit nach vorn zu fahren.

Im Rallyesport hat Volkswagen mit dem 191-kW-Golf-GTI als Kit-Car-Version die Markenmeisterschaft des britischen und südafrikanischen Champions durch Kundenteams gewonnen und in dieser Kategorie ebenfalls Siege bei Weltmeisterschaftsläufen erzielt. Seat beteiligte sich werksseitig und dominierte mit dem Ibiza Kit Car die



2-Liter-Klasse der Rallyeweltmeisterschaft von Beginn an, gewann acht der zwölf Rennen und verteidigte überlegen den Markenweltmeisterschaftstitel.

Kundenorientiertes Management der Volkswagen Financial Services AG

Mit einer breiten, innovativen Angebotspalette trug die Volkswagen Financial Services AG zusammen mit ihren Tochtergesellschaften auch 1997 nachhaltig zur Förderung des Konzernabsatzes und zu einer höheren Kundenloyalität bei. So stehen z. B. die Flottenmanagement-Systeme jetzt auch Kaufkunden und konzernfremden Fuhrparks offen. Exklusiv für private AutoCredit- und Leasing-Kunden wurde von der Volkswagen Bank GmbH und der Volkswagen Leasing GmbH unter dem Namen PRÄMIE *light* ein besonders attraktives Kraftfahrzeug-Versicherungsangebot geschaffen. Überzeugende Spar- und Geldanlageprodukte wie der Direkt-Sparplan sind weitere interessante Marktneuheiten der Volkswagen Bank *direct*.

Schnelle Rundenzeiten und ein geringer Spritverbrauch führten den Golf TDI zum Sieg.



Vorreiter für innovative Personalpolitik

Unternehmen zum Erfolg zu führen und Positionen auf dem Weltmarkt noch auszubauen verlangt, Innovationen schnell umzusetzen. Dahinter stehen – noch mehr als in der Vergangenheit – die Menschen. Nur mit ihnen und ihren Ideen, ihrer Leistung im Team und ihrem persönlichen Engagement kann letztlich die Spitzenkompetenz erreicht werden, die am Weltmarkt standhält. Innovative Personalpolitik kann dazu einen ganz entscheidenden Beitrag leisten und somit auch die Beschäftigung sichern. Bei Volkswagen wird dieses Potential auch zukünftig genutzt, und zwar durch Konzepte, die mehr Qualifikationsanstrengungen, mehr Mitverantwortung, mehr Flexibilität und Mobilität sowie mehr Motivation fördern. Die Bewältigung der zahlreichen Modellläufe wäre ohne den Einsatz jedes einzelnen nicht möglich gewesen; der Vorstand dankt der gesamten Belegschaft für das bisher Geleistete.

Mit Hilfe des Zeitwertpapiers wird ein neuer Weg zur Beschäftigungssicherung beschritten. Es soll zusätzliche Wertschöpfung generiert und aus Mitarbeiterbeiträgen Vorsorge für die Altersteilzeit und die Beschäftigungssicherung finanziert werden. Durch den Tarifvertrag wurde die Grundlage für ein solches Modell der Altersteilzeit und des Zeitwertpapiers gelegt. Damit ist auch die Voraussetzung für die Umsetzung des Aktienoptionsplanes geschaffen. Mit dem Aktienoptionsplan orientieren sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Wachstum des Unternehmenswertes, was auch im Interesse der Aktionäre liegt. Jeder kann zukünftig am Aktienoptionsplan nur dann teilnehmen, wenn zuvor Zeitwertpapiere erworben wurden.

Teamarbeit in unserer Juniorfirma – gemeinsam Ideen verwirklichen

Persönlicher Entwicklungsplan

Für das Management ist ein persönlicher Entwicklungsplan vorgesehen, der im Rahmen von Managementplanungen sukzessiv eingeführt wird.

Das bereits im Vorjahr begonnene Projekt eines „Persönlichen Entwicklungsplans“ wurde 1997 auch für weitere Bereiche von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der VOLKSWAGEN AG gestaltet. Ziel ist die bereichsübergreifende und systematische Entwicklung sowie Qualifizierung der Belegschaft.

Belegschaft am 31.12. (nach Marken und Regionen)	Mitarbeiter	1997	1996	%
Konzern*		279.892	260.811	+ 7,3
Volkswagen-Pkw		112.752	104.733	+ 7,7
Volkswagen Nutzfahrzeuge		16.949	14.623	+ 15,9
Audi		38.155	34.958	+ 9,1
Seat		15.697	15.621	+ 0,5
Škoda		19.611	17.216	+ 13,9
Region Nordamerika		16.182	14.088	+ 14,9
Region Südamerika/Afrika		40.492	39.919	+ 1,4
Region Asien-Pazifik		14.782	14.825	- 0,3
Finanzdienstleistungen		3.793	3.579	+ 6,0
Sonstige/Finanzierung		1.479	1.249	+ 18,4

* Einschließlich Auszubildenden und der Belegschaft von 18.188 (18.268) Personen der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor.

Leistungen an die Mitarbeiter der VOLKSWAGEN AG

	Mio. DM	1997	%	1996	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen		6.478,6	61,1	6.138,9	56,7
Bezahlte Ausfallzeiten		1.564,4	14,8	1.565,8	14,5
Soziale Abgaben		1.541,6	14,6	1.433,8	13,2
Altersversorgung		992,7	9,4	907,3	8,4
Vorruhestandsregelung		9,1	0,1	775,1	7,2
Gesamtaufwand		10.586,4	100,0	10.820,9	100,0
Im Personalaufwand enthalten für:					
Bildungsaufwand		157,2	1,5	154,9	1,4
Soziale Dienste		68,0	0,6	67,2	0,6

Dieser Entwicklungsplan wird in einer ersten Stufe für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingeführt, die eine hohe interne Mobilitätsbereitschaft zeigen. Zu dieser besonderen Gruppe gehören unsere internationale Taskforce, die im Ausland stationierten Beschäftigten sowie Ausgebildete, die temporär in anderen Werken eingesetzt sind. Die Betreuung und Entwicklungsbegleitung erfolgt über den seit dem 1. Juli 1997 eingeführten Personaleinsatzbetrieb. Dieser agiert wie ein internes Arbeitsamt und sorgt dafür, daß qualifiziertes Personal zur richtigen Zeit am richtigen Ort eingesetzt wird.

Hohe Qualifikation bildet den Grundstock, um steigende Anforderungen zu bewältigen.

Mit Qualifikation zu Spitzenleistungen

Lebenslanges Lernen ist Voraussetzung für den Erfolg. Als Motor für Qualifizierung und Beschäftigung unterstützte die

Volkswagen Coaching auch 1997 ihre internen und externen Kunden weltweit mit einem vielfältigen Angebot. Um die Qualität im Management zu verbessern, wurde das „Junior Management Programm“ entwickelt. Ziel ist es, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Managementpotential auf den Feldern Unternehmer-, Fach- und Sozialkompetenz zu identifizieren. Zudem soll die Persönlichkeit durch ein Entwicklungsprogramm aus Projektarbeit, Gruppencoaching, Seminarmodulen und Einsatz vor dem Kunden umfassend gefördert werden.

Hohe Qualifikation bildet den Grundstock, um steigende Anforderungen zu bewältigen. Im gewerblichen Bereich wurde der Facharbeiteranteil in den letzten Jahren ständig erhöht und erreichte 1997 bei der VOLKSWAGEN AG 75,3 %. Der Anteil an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Hoch- oder Fachhochschulausbildung beträgt mittlerweile mehr als 30 %. Nach erfolgreicher Prüfung konnten 1.139 Ausgebildete in ein Beschäftigungsverhältnis übernommen werden.

Neue Wege in der Berufsausbildung bei Volkswagen zielen besonders durch Betriebsnähe und die direkte Einbindung in wertschöpfende Prozesse auf eine höhere Qualifikation der Auszubildenden und die Qualität der Ausbildung ab. Ein Beispiel dafür ist das in diesem Jahr eingeführte Projekt „Juniorfirma“, bei dem die Auszubildenden selbstständig, eigenverantwortlich und im Team konkrete Aufträge übernehmen. Neben Sach- und Fachkompetenz wird zusätzlich die Sozialkompetenz gefördert und entwickelt.

Im Rahmen ihrer arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen unterstützte die Volkswagen Coaching als einer der Hauptgesellschafter des neu errichteten Gründungs- und Innovationszentrums Wolfsburg u. a. Existenzgründungen. In Zusammenarbeit mit anderen Partnern wird dadurch die Beschäftigung in der Region gefördert.



Der LT – die intelligente Investition in Leistung und Qualität

Neue Wege bei der Frauenförderung

Um den Frauenanteil in Fach- und Führungspositionen gezielt zu steigern, hat die VOLKSWAGEN AG im Berichtsjahr ein umfangreiches Mentoringprogramm gestartet. Das weibliche Führungsnachwuchspotential wird von Top-Managern gezielt in seinen Karrierelaufbahnen gecoacht. Mittelfristig sollen mindestens 30 % der Volkswagen-Manager weiblich sein. An allen Standorten wurden Programme zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie implementiert.

Dieses Engagement hat dazu geführt, daß mittlerweile rund acht Prozent aller Fach- und Führungspositionen der VOLKSWAGEN AG von Frauen besetzt sind. Der Anteil an der Gesamtbelegschaft lag 1997 bei 12,0 %.

Gesundheit managen

Ein effizientes Gesundheitsmanagement hat in den letzten sechs Jahren die Gesundheitsquote um fast 3,5 % verbessert. 1997 konnte die VOLKSWAGEN AG die beachtliche Quote von 96,1 % erreichen und dem gesetzten Ziel von 97 % ein gutes Stück näher kommen.

Wesentliche Aktivitäten sind die Arbeitsplatzgestaltung sowie die arbeitsmedizinische Betreuung vor Ort. Unsere Maßnahmen auf diesen Gebieten trugen dazu bei, die Motivation und Leistungsfähigkeit aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erheblich zu steigern und gleichzeitig die Kosten zu senken.

Gesundheitsstand in der VOLKSWAGEN AG (in %)

1993	1994	1995	1996	1997
95,4	95,2	95,1	95,8	96,1



Der Caddy – vielseitig einsetzbar

Insgesamt streben wir eine Gesundheitsquote von 97 % an.



Der Caravelle – traditionsbewußt und aufgeschlossen



Die Transformation geht weiter

Erfolgreiche Unternehmensführung bedeutet heute mehr denn je auch aktives Management von Veränderungsprozessen. Dabei geht es nicht um Reform im Sinne des Wiederherstellens des guten Gestrigen, sondern um Transformation, also das zukunftsgerichtete Umgestalten des Bestehenden, mit dem Ziel, die Wertschöpfung schneller zu steigern.

Die weltweiten Wettbewerbsverhältnisse verbieten Stillstand und Beharrung; sie gebieten Dynamik und Innovation. Voraussetzung für eine kreative, effiziente und kostengünstige Wertschöpfung ist eine weltweit integrierte Zusammenarbeit der einzelnen Konzerneinheiten. Das bedeutet eine Abkehr von traditionellen, hierarchisch orientierten Vertikalstrukturen hin zu einer vernetzten, projektbezogenen Prozeßfluß-Organisation, unterstützt durch effiziente, globale Informations- und Kommunikationssysteme.

Dieser Wandel ermöglicht die Schaffung adäquater Wissens-, Waren- und Finanzströme. Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen-Konzerns werden so gestärkt.

Informationstechnik als strategischer Erfolgsfaktor

Die Informationstechnik ist existentieller Bestandteil des Kerngeschäfts und integriert die weltweiten Prozesse der Produktentstehung, Produktionsoptimierung und Beschaffung sowie Vermarktung. Sie ist daher ein wesentlicher strategischer Erfolgsfaktor im Automobilgeschäft.

Informationssysteme sind Wegbereiter für neuartige Prozesse und schaffen neue Formen der Zusammenarbeit. Sie sind darüber hinaus Basis für die Erschließung neuer Geschäftsfelder und Dienstleistungen rund um das Auto.

Kundenansprache mit Internet und Multimedia

Volkswagen setzt neue Medien im Vermarktungsprozeß ein: am Arbeitsplatz des Verkäufers und über das Internet beim Kunden zu Hause. Das Internet stellt einen neuen Kommunikationskanal dar, der eine direkte Interaktion mit dem Kunden erlaubt. Durch multimediale Informationen (Daten, Bild, Sprache und Video) werden neben Fahrzeugdaten auch das Design und die Ästhetik übermittelbar.

Weltweite Integration durch das Volkswagen-Intranet

Die Plattform- und die Globalisierungsstrategie werden durch vernetzte Prozesse ermöglicht. Eine einheitliche Informationssystem-Strategie ist die Basis für einen besseren Prozeßfluß. Das Volkswagen-Kommunikationsnetz (Intranet) verknüpft ca. 30.000 Nutzer an allen Standorten auf schnelle, preiswerte und geschützte Weise.

Unser Ziel ist es, Entwicklungsprojekte mit Teammitgliedern auf der ganzen Welt via Intranet 24 Stunden rund um die Uhr voranzubringen. Global-Sourcing-Prozesse können schneller und effizienter durchgeführt werden.

Die weltweiten Wettbewerbsverhältnisse verbieten Stillstand und Beharrung; sie gebieten Dynamik und Innovation.

Die Informationssystem-Strategie

Um die konzernweite Kommunikation und Übertragbarkeit der Anwendungen zu erleichtern und das Kerngeschäft von Volkswagen wertschöpfend zu unterstützen, gelten folgende Grundanforderungen:

1. Gestaltung der Geschäftsprozesse
2. Einsatz von Standardsoftware
3. Projektmanagement

Bevor ein Informationssystem (IS) eingeführt wird, erfolgt eine Analyse des Geschäftsprozesses, für den das System entwickelt werden soll. Der Prozeß wird neu gestaltet. Wenn es sinnvoll ist, diesen Ablauf mit Informationssystemen zu unterstützen, wird vor dem Start einer Neuentwicklung geprüft, ob bereits entsprechende Standardsoftware verfügbar ist. Ein an kurzen Projektzeiten orientiertes Projektmanagement steuert diese Neuentwicklungen. Für eigene Software-Entwicklungen hat Volkswagen eine konzernweite IS-Plattformstrategie verabschiedet, die z. B. die zu verwendenden Betriebssysteme und Programmiersprachen festlegt und deutliche Kostenvorteile bietet.

Der Einsatz von Standardsoftware im Konzern wird wesentlich im Finanzbereich (SAP R/3), in der Produktentstehung (CATIA) und für die Fertigungssteuerung (FIS) vorangetrieben. Außerdem nimmt Volkswagen aktiv Einfluß auf die Entwicklung von Standard-Branchenlösungen wie z. B. SAP-Automotive, eine Software, die im Produktdatenmanagement und in der Logistik eingesetzt werden soll.

Die Konsolidierung der Informationsverarbeitungszentren in Europa von 15 auf mittelfristig nur 3 ist ein weiteres Beispiel der Produktivitätsverbesserung im Bereich der Informationssysteme. Seit 1994 wurde dadurch eine Kostenreduzierung von 52 % pro MIPS (million instructions per second) erreicht.

Konzernweite Ressourcennutzung in der IS-Virtual-Company

Organisatorisch bildet die IS-Virtual-Company den Rahmen der Zusammenarbeit der Informationssystem-Einheiten des Volkswagen-Konzerns. Hier sind alle Marken, Regionen und sonstige Gesellschaften zusammengeschlossen. Die IS-Virtual-Company basiert auf einer projektorientierten Selbstorganisation und stützt sich auf die IS-Plattform-Standards, die gemeinsam erarbeitet und verabschiedet werden.

Durch die weltweite Ressourcennutzung und schnelle Implementierung ist die IS-Virtual-Company ein Garant für kundengerechte und kosteneffiziente IS-Lösungen, die zusammen von den weltweit verteilten IS-Einheiten erarbeitet werden. Doppelentwicklungen werden vermieden und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gestärkt.

gedas – das Markenzeichen für innovative Informationstechnologie

Die Volkswagen-Gesellschaft für technische Datenverarbeitungssysteme mbH, mit Stammsitz in Berlin, ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der VOLKSWAGEN AG und hat ein Stammkapital von 30 Mio. DM. Am 01.01.1998 wurde die Gesellschaft in gedas GmbH umfirmiert, um ihre Eigenständigkeit zu verdeutlichen. Sie bietet ihre Leistungen aktiv am Markt an – 37 (27) % des Umsatzes in Deutschland wurden 1997 außerhalb des Volkswagen-Konzerns erzielt – und ist heute schon eines der führenden Dienstleistungsunternehmen der Informationstechnologie in Deutschland. Ein Schwerpunkt sind die informationstechnischen Lösungen für die Fahrzeug- und Fertigungsindustrie. Neben den Standorten Berlin, Dresden, Kassel, München, Wiesbaden, Wolfsburg und Zwickau bietet die gedas-Gruppe

gedas ist eines der führenden Dienstleistungsunternehmen der Informationstechnologie in Deutschland.



ihr gesamtes Leistungsspektrum z. B. auch in Spanien, Frankreich und Großbritannien an. Auf den außereuropäischen Märkten ist gedas in den USA, Mexiko, Brasilien sowie China vertreten.

Telematik-Dienste – neues Volkswagen-Geschäftsfeld

Telematik – eine Kombination aus Telekommunikation und Informatik – ermöglicht das Angebot von Dienstleistungen im Fahrzeug. Am 1. November wurde die gedas-Tochtergesellschaft „gedas telematics GmbH“ gegründet.

Die Gesellschaft wird Verkehrs- telematik-Dienstleistungen für den Individualverkehr, den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr entwickeln, herstellen und vermarkten. Das neue Geschäftsfeld enthält Elemente wie Sicherheit, Ferndiagnose, Infotainment und dynamische Zielführung, d. h. intelligente Verkehrsführung unter Einbeziehung aktueller Informationen zur Verkehrslage. Volkswagen erschließt so neue Wege, die Kundenbegeisterung und Kundenbindung zu steigern.

**Der neue Polo Variant –
äußere Eleganz
und innere Größe**



Eine Aktie über Fünfzig Deutsche Mark

Bei Erwerb dieser Aktie über Fünfzig Deutsche Mark ist an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Westfalen, Westfälische Straße 100, 4400 Münster, die Hälfte der Aktienkapitalerhöhung, bis zum 31. März 1966

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Handwritten signature



VOLKSWAGEN AG



VOLKSWAGEN AG



VOLKSWAGEN AG



Eine Aktie über Fünfzig Deutsche Mark

VOLKSWAGEN AG

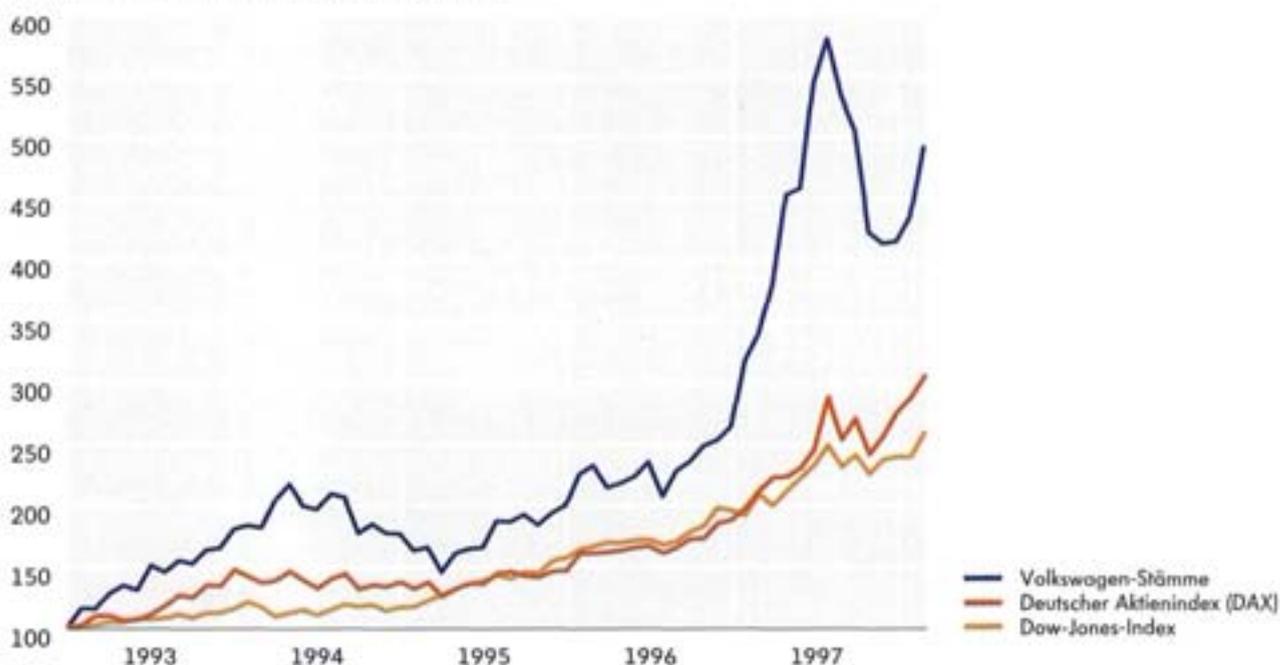


Eine Aktie über Fünfzig Deutsche Mark

VOLKSWAGEN AG



Aktienkursentwicklung (Monatsendkurse)



(Index: Stand 31.12.1992 = 100)

DAX und Volkswagen-Aktie auf Rekordkurs

Die günstige Entwicklung der Weltwirtschaft, der starke US-Dollar sowie niedrige Zinsen und eine geringe Teuerungsrate wirkten sich positiv auf den deutschen Aktienmarkt aus. Bis in die Sommermonate hinein konnten für den deutschen Aktienindex (DAX) stetig neue Rekordmarken vermeldet werden. Im Juli wurde erstmals die 4000-Punkte-Marke überschritten und der Jahreshöchstwert von 4.438,93 Punkten erzielt. Währungsturbulenzen im asiatischen Raum beeinflussten jedoch im 4. Quartal auch den deutschen Wertpapiermarkt und führten zu starken Schwankungen des DAX. Gegenüber dem Jahresendkurs 1996 schloß er Ende Dezember 1997 mit 4.249,69 Punkten um 47,1 % höher ab.

Die konsequente Umsetzung unserer Strategie, die breite Akzeptanz der neuen Modelle auf den Märkten sowie die gestiegenen Exporte des Volkswagen-Konzerns bildeten die Basis für eine überdurchschnittliche Kurssteigerung der Volkswagen-Stammaktie im Vergleich zum DAX. Im Berichtsjahr konnte der Höchstwert von 1996 in Höhe von 637,50 DM – mit Ausnahme der ersten beiden Handelstage – ganzjährig übertroffen werden; der Höchstwert 1997 wurde im Juli mit 1.484,00 DM erreicht.

Für die am 5. September 1997 angekündigte Kapitalerhöhung der VOLKSWAGEN AG wurde am 24. Oktober 1997 der Bezugspreis für die Kapitalerhöhung mit Bezugsrecht der Aktionäre auf 1.010,00 DM festgesetzt; der Kassakurs der Volkswagen-Stamm-

Im Juli 1997 wurde beim DAX erstmals die 4000-Punkte-Marke überschritten.

Die Volkswagen-Aktie –
1997 deutlich im Aufwind

aktie betrug zu diesem Zeitpunkt 1.163,00 DM. Die von Asien ausgehenden Börsenturbulenzen schlugen sich aber auch in der Entwicklung unserer Aktien nieder; die Volkswagen-Stammaktie fiel am Montag, dem 27. Oktober 1997, auf einen Wert von 1.115,00 DM. Am Folgetag schwankten die Kurse im Parketthandel zwischen 949,50 DM und 1.013,00 DM; der Kassakurs lag bei 1.010,00 DM. Angesichts dieser Entwicklung hat der Vorstand der VOLKSWAGEN AG beschlossen, die weitere Durchführung der Kapitalerhöhung zu verschieben.

Mit einem Jahresschlußkurs von 1.005,00 DM verbesserte sich der Wert der Volkswagen-Stammaktie gegenüber dem Jahresende 1996 deutlich um 57,6 %; die Vorzugsaktie erreichte im gleichen Zeitraum eine Wertsteigerung von 57,0 % auf 771,00 DM. Ende Februar 1998 wurde für die Stammaktie ein Kurs von 1.192,50 DM notiert.

Aufgrund der Stabilisierung des Kursniveaus an den europäischen Börsenplätzen entschied der Vorstand der VOLKSWAGEN AG am 9. März 1998 die Fortführung der Kapitalerhöhung.

Der Aufsichtsrat und der Vorstand werden der Hauptversammlung im Juni 1998 vorschlagen, die Einteilung des Grundkapitals der VOLKSWAGEN AG zu ändern. An die Stelle von jeweils einer Aktie im Nennbetrag von 50 DM sollen zehn Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag) treten. Von der Umstellung erwarten wir eine noch höhere Attraktivität der Volkswagen-Aktie für einen breiteren Anlegerkreis. Zusätzlich wird damit der gestiegenen Internationalisierung Rechnung getragen.

Belegschaftsaktien-Programm fortgesetzt

Auch 1997 konnten die Beschäftigten der VOLKSWAGEN AG eine Vorzugsaktie zu günstigeren Konditionen erwerben. Durch das im Vergleich zu den Vorjahren erhöhte Kursniveau betrug der Kaufpreis je Aktie 615,30 DM und damit 329,30 DM mehr als 1996. Der höhere Ausgabekurs war der Hauptgrund für die geringere Beteiligung im Berichtsjahr; es wurden 16.130 Aktien neu gezeichnet. Dadurch nahm das Gezeichnete Kapital um 0,8 Mio. DM zu.

DVFA-Ergebnis

Der handelsrechtliche Gewinn je Aktie konnte im letzten Geschäftsjahr wiederum verbessert werden; er beläuft sich auf 34,47 (19,77) DM. Das Ergebnis nach DVFA/SG, welches den um Sondereinflüsse bereinigten Jahresüberschuß ausdrückt und somit eine geeignete Ergebnisgröße für Zeit- und Unternehmensvergleiche darstellt, lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 3,2 (1,9) Mrd. DM. Unter Einbeziehung von drei Mio. Aktien aus der Kapitalerhöhung vom Oktober 1997 betrug das DVFA-Ergebnis pro Aktie 81,50 (55,00) DM. Beeinflusst wurde das DVFA-Ergebnis vor allem durch Bewertungsänderungen im Anlagevermögen und bei den Vorräten (siehe auch Seite 73 und 74). Allein diese Änderungen machen einen Betrag von 47 DM je Aktie aus.

Mit einem Jahresschlußkurs von 1.005,00 DM verbesserte sich der Wert der VW-Stammaktie gegenüber dem Jahresende 1996 deutlich um 57,6 %.

Dividendenentwicklung		1993	1994	1995	1996	1997
Anzahl der Aktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	27.000	27.000	27.749	27.749	30.896 ¹⁾
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	6.413	6.472	6.535	8.745	9.738 ¹⁾
Dividende						
je Stammaktie	DM	2,00	3,00	6,00	9,00	12,00
je Vorzugsaktie	DM	2,00	4,00	7,00	10,00	13,00
Steuerzuschritt						
je Stammaktie	DM	1,13	1,29	2,57	3,86	5,14
je Vorzugsaktie	DM	1,13	1,71	3,00	4,29	5,57
Kennzahlen je Aktie		1993	1994	1995	1996	1997
Jahresergebnis	DM	- 58,28	4,50	10,03	19,77	34,47 ²⁾
Ergebnis nach DVFA/SG ³⁾	DM	- 51,00	9,50	22,00	55,00	81,50 ³⁾
Cash-flow ⁴⁾	DM	109,24	263,94	206,79	205,54	182,28 ³⁾
Eigenkapital	DM	463,30	425,41	369,09	365,00	352,41 ³⁾
Kurs-Gewinn-Verhältnis nach DVFA/SG ³⁾	Faktor	- 8,5	44,8	21,9	11,6	12,3
Kurs-Cash-flow ⁴⁾ -Verhältnis	Faktor	4,0	1,6	2,3	3,1	5,5
Dividendenrendite	%	0,7	1,0	1,8	2,0	1,7
Wertentwicklung der Aktie		1993	1994	1995	1996	1997
Stammaktie						
Jahresendkurs	DM	435,00	425,50	481,00	637,50	1.005,00
Jahreshöchstwert	DM	439,20	548,00	485,70	637,50	1.484,00
Jahrestiefstwert	DM	243,00	404,00	335,50	480,20	632,25
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	DM	359,00	340,50	347,80	491,00	771,00
Jahreshöchstwert	DM	362,50	438,00	354,20	493,50	1.106,00
Jahrestiefstwert	DM	210,00	324,00	265,50	346,80	486,00
Umsätze an deutschen Börsen		1993	1994	1995	1996	1997
Umsatz der VW-Stammaktie	Mrd. DM	112,2	111,4	81,1	110,2	192,3
Umsatz DAX-Werte	Mrd. DM	1.533,9	1.572,1	1.349,0	1.889,5	2.740,0
Anteil Volkswagen	%	7,3	7,1	6,0	5,8	7,0

¹⁾ Einschließlich der 3.000.000 Aktien aus der Kapitalerhöhung vom Oktober 1997 sowie der ab 1. Januar 1998 dividendenberechtigten neu gezeichneten 16.130 Belegschaftsaktien und der aus der Ausübung von Optionsrechten begebenen 1.124.006 neuen Aktien.

²⁾ Auf Basis des für 1997 dividendenberechtigten Kapitals einschließlich der Kapitalerhöhung vom Oktober 1997.

³⁾ Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung/Schmalenbach-Gesellschaft.

⁴⁾ Cash-flow ohne Abschreibungen/Zuschreibungen auf vermietete Gegenstände (Ermittlung seit 1994 in Anlehnung an die Empfehlungen der Schmalenbach-Gesellschaft).

Das Wachstum des Finanzdienstleistungsgeschäfts zeigte sich in einem Anstieg des Anteils an der Konzernbilanzsumme auf 39,3 %.

Expansion des Finanzdienstleistungsbereichs hielt an

Das Wachstum des Finanzdienstleistungsgeschäfts zeigte sich am Anstieg der Bilanzsumme dieses Bereichs und resultierte überwiegend aus Europa sowie der Region Nordamerika. Der Anteil an der Konzernbilanzsumme erhöhte sich von 37,0 % Ende 1996 auf 39,3 % zum 31. Dezember 1997.

Der Buchwert des im Konzernanlagevermögen enthaltenen Vermietvermögens betrug zum Jahresende 12,8 Mrd. DM nach 12,1 Mrd. DM im Jahr 1996. Die in den Sonstigen Vermögensgegenständen enthaltenen Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierungen beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 22,3 Mrd. DM (+ 14,8 %).

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfielen 12,6 Mrd. DM auf den Finanzdienstleistungsbereich (+ 5,5 %). Die Positionen Sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen und Passive Rechnungsabgrenzungsposten erreichten für diesen Konzernbereich ein Volumen von 9,0 Mrd. DM. Das Eigenkapital erhöhte sich um 665 Mio. DM auf 3,1 Mrd. DM; die Eigenkapitalquote erreichte im handelsrechtlichen Abschluß 7,8 nach 7,0 % im Vorjahr.

Innovative Refinanzierungskonzepte des Finanzdienstleistungsbereichs

Nachdem die Volkswagen Financial Services AG (VW FS AG) im Jahr 1996 ein „Multi-Currency Euro Medium Term Note (EMTN)“-Programm aufgelegt hatte, wurde dieses erfolgreich in verschiedenen Währungen und Laufzeiten in Anspruch genommen.

Ebenfalls zur Erweiterung der Refinanzierungsbasis hat die VW FS AG im März 1997 als erstes deutsches Unternehmen einen Samurai Bond im japanischen Markt begeben. Dieses Wertpapier in Höhe von 20 Mrd. Yen ist mit einer dreijährigen Laufzeit ausgestattet und wurde bei japanischen Privatkunden erfolgreich platziert. Über ihre Finanzierungstochter Volkswagen Financial Services N.V. in Amsterdam hat die VW FS AG somit einen neuen Investorenkreis erschlossen.

Zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der Gruppe der VW FS AG hat die Volkswagen Bank GmbH in zwei Schritten zusätzliches Ergänzungskapital geschaffen. Die Genußscheinemissionen und die konzernintern aufgenommenen Nachrangdarlehen stellen eine Nutzung der rechtlich möglichen Eigenkapitalbeschaffung entsprechend dem Kreditwesengesetz dar.

Derivative Finanzinstrumente zur Risikobegrenzung

An das Management von Zins- und Währungspositionen wurden wiederum hohe Anforderungen gestellt. Die in den vergangenen Jahren durchgeführte Risikobegrenzung mittels derivativer Finanzinstrumente wurde unverändert fortgeführt; sie dienen ausschließlich der Begrenzung von Zins- und Währungsrisiken aus kommerziellen Grundgeschäften. Devisentermingeschäfte und Währungsoptionen betreffen überwiegend die Absicherung zukünftiger Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährungen. Um weiterhin die hohen Standards des Bundesaufsehramtes für das Kreditwesen, zu deren Einhaltung sich Volkswagen freiwillig verpflichtet hat, zu gewährleisten, wurde 1997 die Anschaffung eines auf einer einheitlichen Technikplattform basierenden EDV-Systems beschlossen.

Das Konzept stellt sicher, daß die geforderte Trennung von Handels-, Kontroll- und Abwicklungsaktivitäten eingehalten wird. Gleichzeitig gewährleistet das System die größtmögliche Effizienz bei der Durchführung der zentralisierten Treasury-Aktivitäten im Konzern. Die im Berichtsjahr begonnene Umsetzung soll 1998 abgeschlossen sein.

Die Devisentermin- und Optionsgeschäfte werden im gesamten Volkswagen-Konzern streng imparitätisch bewertet. Die vereinbarten Wechselkurse werden dabei den Marktkursen am Bilanzstichtag gegenübergestellt. Eine negative Bewertungsdifferenz wird als Rückstellung bzw. Wertberichtigung erfaßt. Bewertungsgewinne bleiben außer Ansatz.

Die Nominal-Volumina der von uns eingesetzten derivativen Finanzinstrumente beliefen sich zum Jahresende auf folgende Beträge:

Mio. DM	31.12.1997	31.12.1996
Devisentermingeschäfte	12.447	26.502
Zins- und kombinierte Zins-/Währungsswaps	16.289	14.834
Zins-/Währungsoptionen	3.771	4.288
Sonstige Termingeschäfte	-	40
Gesamt	32.507	45.664

Devisentermingeschäfte und Währungsoptionen betreffen überwiegend die Absicherung zukünftiger Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährungen.

Der Ausweitung des Geschäftsvolumens folgend, vergrößerte sich die Bilanzsumme auf 101,6 Mrd. DM.

Finanzkennzahlen von Geschäftsausweitung geprägt

Der Ausweitung des Geschäftsvolumens folgend, vergrößerte sich die Bilanzsumme von 94,6 Mrd. DM auf 101,6 Mrd. DM. Dabei stieg das Anlagevermögen prozentual stärker an als das Umlaufvermögen, u. a. bedingt durch die deutliche Anhebung des Investitionsvolumens. Im Umlaufvermögen nahm das Vorratsvermögen fertigungsbedingt aufgrund der zahlreichen Produktanläufe zu. Vor allem durch die Ausweitung der Händler- und Kundenfinanzierung erhöhten sich die Forderungen um 10,6 %. Die liquiden Mittel einschließlich der Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit 16,5 Mrd. DM geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres.

Auf der Passivseite der Bilanz nahm das Eigenkapital aufgrund des verbesserten Jahresüberschusses und der Einzahlungen auf das Gezeichnete Kapital und in die Kapitalrücklage zu. Die Zugänge im Gezeichneten Kapital setzten sich zusammen aus:

- der Ausgabe von Belegschaftsaktien mit Eintragung in das Handelsregister vom 13. Oktober 1997 in Höhe von 0,8 Mio. DM;
- einer Kapitalerhöhung gegen Einlage unter Nutzung des Genehmigten Kapitals mit Eintragung in das Handelsregister vom 24. Oktober 1997 in Höhe von 150,0 Mio. DM, davon noch ausstehende Einlagen in Höhe von 112,5 Mio. DM;
- der Zeichnung von Aktien aus der Ausübung von Optionen noch bestehender Optionsanleihen in Höhe von zusammen 56,2 Mio. DM.

Insgesamt stieg das Eigenkapital im Konzern um 1,0 Mrd. DM auf 14,3 Mrd. DM; gegenüber dem Vorjahr blieb die Eigenkapitalquote mit 14,1 % konstant. Die Erhöhung des Fremdkapitals ist im wesentlichen auf das expandierende Bank- und Finanzierungsgeschäft sowie auf die Zunahme der Rückstellungen zurückzuführen.

Auf hohem Niveau bewegte sich die Finanzierung der im vergangenen Jahr weiter gestiegenen Investitionen. Der Cash-flow ohne vermietete Gegenstände erhöhte sich um 152 Mio. DM auf 7.199 Mio. DM und finanzierte mit 73,1 % einen großen Teil der Investitionen für neue Produkte und den damit verbundenen Fertigungseinrichtungen. Wie im Vorjahr wurde mit 73,6 % ein vergleichbar hoher Stand der Anlagendeckung erreicht, die sich als Finanzierung des Anlagevermögens durch Eigen- und langfristiges Fremdkapital definiert. Das verzinsliche Fremdkapital ist um 0,9 Prozentpunkte auf 32,2 % der Bilanzsumme angestiegen.

Kennzahlen zur Finanz- und Ertragslage

	1993	1994	1995	1996	1997
Sachanlagenintensität (%) ¹⁾	29,1	25,2	21,7	21,8	22,2
Umschlagshäufigkeit der Vorräte (Faktor) ²⁾	6,9	8,7	9,4	9,7	10,5
Eigenkapitalquote (%)					
– Automobilbereich	22,2	20,8	19,3	20,5	20,8
– Finanzdienstleistungen	8,3	6,9	7,0	7,0	7,8
– Konzern	19,5	17,6	15,1	14,1	14,1
Cash-flow in % der Investitionen ^{3a)}	75,1	156,1	100,9	80,6	73,1
Cash-flow in % der Umsatzerlöse ^{3b)}	4,7	11,0	7,9	7,0	6,4
Gesamt-Verschuldungsgrad (Jahre) ⁴⁾	5,2	2,8	3,4	3,7	3,9
Umsatzrentabilität vor Steuern (%)	-2,1	0,6	1,3	2,0	3,4
Umsatzrentabilität nach Steuern (%)	-2,5	0,2	0,4	0,7	1,2

¹⁾ Anteil der Nettobuchwerte des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Bilanzsumme).

²⁾ Quotient aus Umsatzerlösen und Vorräten.

³⁾ Cash-flow ohne Abschreibungen/Zuschreibungen auf vermietete Gegenstände (Ermittlung seit 1994 in Anlehnung an die Empfehlungen der Schmalenbach-Gesellschaft).

^{a)} Investitionen ohne Zugänge vermieteter Gegenstände.

⁴⁾ Effektivverschuldung (Fremdkapital abzüglich liquider Mittel, der Wertpapiere des Umlaufvermögens sowie der kurzfristigen Forderungen und Ausleihungen) im Verhältnis zum Cash-flow.

Bilanzstruktur nach Konzernbereichen (vor Konsolidierung)

Mio. DM	Automobilbereich				Finanzdienstleistungen				Volkswagen-Konzern			
	1997	%	1996	%	1997	%	1996	%	1997	%	1996	%
Anlagevermögen	31.453	40,0	28.460	38,6	13.264	33,2	12.730	36,4	39.515	38,9	36.143	38,2
Umlaufvermögen	47.161	60,0	45.356	61,4	26.704	66,8	22.277	63,6	62.121	61,1	58.425	61,8
Gesamtvermögen	78.614	100,0	73.816	100,0	39.968	100,0	35.007	100,0	101.636	100,0	94.568	100,0
Eigenkapital	16.319	20,8	15.120	20,5	3.111	7,8	2.446	7,0	14.320	14,1	13.320	14,1
Fremdkapital	62.295	79,2	58.696	79,5	36.857	92,2	32.561	93,0	87.316	85,9	81.248	85,9
langfristig	12.379	15,7	11.726	15,9	1.603	4,0	1.511	4,3	14.750	14,5	13.517	14,3
mittelfristig	13.369	17,0	14.449	19,6	15.125	37,8	13.107	37,4	21.903	21,6	22.450	23,7
kurzfristig	36.547	46,5	32.521	44,0	20.129	50,4	17.943	51,3	50.663	49,8	45.281	47,9
Gesamtkapital	78.614	100,0	73.816	100,0	39.968	100,0	35.007	100,0	101.636	100,0	94.568	100,0

Der positive Ergebnistrend der vergangenen Jahre setzte sich 1997 fort.

Verbesserte Ertragslage

Der positive Ergebnistrend der vergangenen Jahre setzte sich 1997 fort. Die aufgrund des Verkaufserfolgs unseres gesamten Produktprogramms um 13,1 % auf 113,2 Mrd. DM gestiegenen Umsatzerlöse führten bei weniger stark zugenommenen Herstellungskosten zu einem deutlichen Wachstum des Bruttoergebnisses. Dessen Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich von 9,6 % im Jahr 1996 auf 10,9 % im abgelaufenen Geschäftsjahr. Das Bruttoergebnis deckte 1997 die Vertriebs- und Verwaltungskosten mehr als vollständig ab, obwohl die Modellwechsel und die Absatzzunahme höhere Vertriebskosten verursachten. Der Saldo aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen betrug 1,3 Mrd. DM. Insgesamt gingen diese Positionen insbesondere aufgrund verminderter Einflüsse aus dem Währungsbereich zurück. Das Finanzergebnis lieferte mit 2,0 Mrd. DM wiederum einen höheren Beitrag zum Konzernüberschuß. In einem um 95,1 % auf 3,8 Mrd. DM gestiegenen Ergebnis aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit wirkten sich insbesondere unsere Verkaufserfolge und die verbesserten Kostenstrukturen aus. Der Anteil des Ergebnisses vor Steuern am Umsatz wuchs von 2,0 auf 3,4 %. Damit wurde wieder ein weiterer Schritt hin zu unserer mittelfristigen Zielgröße von mindestens 6,5 % getan, gleichzeitig zeigt sich aber auch der Umfang der noch zu leistenden Aufgaben. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erhöhten sich um 92,1 % auf 2,5 Mrd. DM; die Steuerquote betrug 64,6 (65,6) %. Mit einem Jahresüberschuß von 1,4 Mrd. DM verbesserte sich die Umsatzrendite nach Steuern von 0,7 auf 1,2 %.

Zunahme der Brutto-Liquidität

Die Kapitalflußrechnung des Volkswagen-Konzerns – die sich an das Schema der Schmalenbach-Gesellschaft anlehnt – erläutert die Herkunft und die Verwendung der finanziellen Mittel. Der Cash-flow stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Mrd. DM auf 12,2 Mrd. DM. Infolge der negativen Sonstigen Innenfinanzierung ergab sich insgesamt eine Innenfinanzierung von 11,1 Mrd. DM. Die Investitionstätigkeit inklusive der Zugänge vermieteter Gegenstände führte zu einem Mittelabfluß von 13,7 Mrd. DM, so daß der Netto-Cash-flow – 2,6 Mrd. DM betrug. Unter Berücksichtigung der positiven Einflüsse aus der Finanzierungstätigkeit erhöhte sich die Brutto-Liquidität gegenüber dem Vorjahr um 121 Mio. DM und lag am Ende der Periode bei 18,1 Mrd. DM. Insbesondere aufgrund des weiter expandierenden Finanzdienstleistungsbereichs stieg der Kreditstand im Volkswagen-Konzern um 2,9 Mrd. DM auf 33,0 Mrd. DM an. Die Netto-Liquidität belief sich damit auf – 14,9 Mrd. DM.

Kapitalflußrechnung des Volkswagen-Konzerns

	Mio. DM	1997	1996
Jahresüberschuß		+ 1.361	+ 678
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		+ 5.987	+ 4.780
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Vermietvermögens		+ 4.982	+ 4.042
Veränderung der mittel- und langfristigen Rückstellungen		+ 473	+ 2.294
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		- 622	- 706
Cash-flow		+ 12.181	+ 11.088
Veränderung der kurzfristigen Rückstellungen		+ 922	+ 2.070
Veränderung der Vorräte und Forderungen		- 3.798	- 4.973
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Kreditverbindlichkeiten)		+ 1.754	+ 3.199
Sonstige Innenfinanzierung		- 1.122	+ 296
Gesamte Innenfinanzierung		+ 11.059	+ 11.384
Abgänge des Anlage- und Vermietvermögens		+ 2.613	+ 2.182
Investitionen in das Sachanlagevermögen*		- 8.222	- 7.329
Investitionen in das Finanzanlagevermögen**		- 365	- 311
Zugänge vermieteter Gegenstände		- 7.734	- 7.639
Investitionstätigkeit		- 13.708	- 13.097
Netto-Cash-flow		- 2.649	- 1.713
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen		+ 335	+ 500
Auszahlungen an Gesellschafter (Dividenden)		- 325	- 220
Sonstige Eigenkapitalfinanzierungen		- 156	- 13
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten		+ 2.916	+ 2.342
Mittelzu-/abfluß aus der Finanzierungstätigkeit		+ 2.770	+ 2.609
Veränderung der Brutto-Liquidität		+ 121	+ 896
Brutto-Liquidität am Anfang der Periode		+ 17.932	+ 17.036
Brutto-Liquidität am Ende der Periode		+ 18.053	+ 17.932

* inkl. Immaterielle Vermögensgegenstände.

** Ohne Teilumfänge der Wertpapiere des Anlagevermögens und ohne Equity-Bewertung der nicht voll in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften.

	Mio. DM	Automobil-	Automobil-	Finanzdienst-	Finanzdienst-	Volkswagen-	Volkswagen-	Veränderung
		bereich	bereich	leistungen	leistungen	Konzern	Konzern	
		31.12.97	31.12.96	31.12.97	31.12.96	31.12.97	31.12.96	
Liquide Mittel		12.565	12.944	527	184	12.613	13.080	- 467
Wertpapiere		3.678	3.311	202	188	3.880	3.499	+ 381
Wertpapiere des Anlagevermögens		2.160	1.903	-	-	1.560	1.353	+ 207
Brutto-Liquidität		18.403	18.158	729	372	18.053	17.932	+ 121
Kreditstand		- 15.689	- 14.950	- 31.494	- 27.080	- 32.990	- 30.074	- 2.916
Netto-Liquidität		+ 2.714	+ 3.208	- 30.765	- 26.708	- 14.937	- 12.142	- 2.795

Wertschöpfung des Volkswagen-Konzerns

Die Wertschöpfung drückt den von einem Unternehmen in einer Periode erwirtschafteten Wertzuwachs aus und ist sein Beitrag zum Sozialprodukt. Im vergangenen Jahr nahm die Wertschöp-

fung des Volkswagen-Konzerns um 8,7 % auf 27,7 Mrd. DM zu. Der Umsatz je Mitarbeiter wurde von 423 TDM auf 453 TDM gesteigert. Die Wertschöpfung je Mitarbeiter verbesserte sich gegenüber dem Geschäftsjahr 1996 um 2,9 % auf 111 TDM.

Entstehung		Mio. DM	1997	1996		
Umsatzerlöse			113.245	100.123		
+ Sonstige Erträge			11.512	11.520		
- Vorleistungen			97.047	86.146		
Wertschöpfung			27.710	25.497		
Verteilung		Mio. DM	1997	%	1996	%
an Aktionäre	Dividende		483	1,7	323	1,3
an Mitarbeiter	Löhne, Gehälter, Soziales		20.686	74,7	20.708	81,2
an den Staat	Steuern, Abgaben		2.891	10,4	1.665	6,5
an Kreditgeber	Zinsaufwand		2.772	10,0	2.446	9,6
an das Unternehmen	Rücklogendotierung		878	3,2	355	1,4
Wertschöpfung			27.710	100,0	25.497	100,0

Einführung des Euro 1999

Der Maastrichter Vertrag sieht für den 1. Januar 1999 die Einführung einer einheitlichen europäischen Währung vor. Unserer Meinung nach wird der Euro zu einer erhöhten Preistransparenz, einem steigenden internationalen Handel, einem größeren Wettbewerb und langfristig zu mehr Wirtschaftswachstum führen. Wir werden diese Chance nutzen und haben daher bereits Mitte 1996 ein Projektteam gebildet, das funktions- und bereichsübergreifend in allen Organisationseinheiten den Handlungsbedarf identifiziert und Umstellungsmaßnahmen festlegt. Unser Anspruch ist es, ab 1999 unseren Kunden die Produkte und Dienstleistungen des Konzerns auch in Euro anbieten zu können. Dieses schließt sowohl die währungs-

technische Abwicklung als auch die Möglichkeit ein, daß unsere Händler und Lieferanten ebenfalls ihre Preise in Euro stellen können. Der preisstrategische Ansatz von Volkswagen als Reaktion auf die sich ändernden Rahmenbedingungen sieht eine Verbesserung der Preis/Gegenwert-Relation durch stetige Erhöhung des Produktmehrwertes vor. Damit soll die Basis für die Durchsetzung einer kontinuierlichen Höherpositionierung im Markt gelegt werden. Die konsequente Umsetzung der Plattformstrategie für Fahrzeuge und Aggregate schafft hierzu grundlegende Voraussetzungen. Der Einführung der gemeinsamen europäischen Währung Euro wird Volkswagen durch entsprechende Fortführung der Preisharmonisierungsmaßnahmen Rechnung tragen.

Unser Anspruch ist es, ab 1999 unseren Kunden die Produkte und Dienstleistungen auch in Euro anbieten zu können.

Bilanzstruktur der VOLKSWAGEN AG

Aktiva	Mio. DM	31.12.1997	%	31.12.1996	%
Anlagevermögen		19.231	45,3	17.515	43,7
Vorräte		3.213	7,6	3.059	7,6
Forderungen		12.330	29,1	11.505	28,7
Flüssige Mittel		7.659	18,0	7.993	20,0
Gesamtvermögen		42.433	100,0	40.072	100,0
Passiva	Mio. DM	31.12.1997	%	31.12.1996	%
Eigenkapital		12.549	29,6	11.755	29,3
Langfristiges Fremdkapital		9.124	21,5	8.666	21,6
Mittelfristiges Fremdkapital		7.102	16,7	7.252	18,1
Kurzfristiges Fremdkapital		13.658	32,2	12.399	31,0
Gesamtkapital		42.433	100,0	40.072	100,0

Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung der VOLKSWAGEN AG 1. Januar bis 31. Dezember 1997

	Mio. DM	1997	%	1996	%
Umsatzerlöse		54.285	100,0	49.891	100,0
Herstellungskosten		50.488	93,0	46.969	94,1
Bruttoergebnis vom Umsatz		+ 3.797	7,0	+ 2.922	5,9
Vertriebs- und Verwaltungskosten		3.928	7,2	4.040	8,1
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen		+ 942	1,7	+ 448	0,9
Finanzergebnis		+ 1.390	2,6	+ 1.798	3,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 2.201	4,1	+ 1.128	2,3
Steuern		1.235	2,3	498	1,0
Jahresüberschuß		+ 966	1,8	+ 630	1,3

Der Jahresabschluß der VOLKSWAGEN AG wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und zum Handelsregister beim Amtsgericht Wolfsburg eingereicht. Der Abschluß kann bei der VOLKSWAGEN AG, Finanz-Analytik und -Publizität, Brieffach 1848-2, 38436 Wolfsburg, unentgeltlich angefordert werden.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Inlandsanteil an den Konzern-Umsatzerlösen lieferbedingt zurückgegangen.

Segmentberichterstattung: Umsatzerlöse nach Wirtschaftsgebieten

Unterteilt man die Konzern-Umsatzerlöse nach den Herkunftsländern, so dominiert das Inland mit einem Anteil von 62,6 (63,9) %. Nimmt man das europäische Ausland hinzu, dann stammen unverändert 81,6 % der Umsatzerlöse aus dem europäischen Raum. Der Anteil von Nord- und Südamerika hat sich 1997 gegenüber 1996 zusammen nur geringfügig erhöht. In Afrika und in der Region Asien-Pazifik sind die Anteile am Umsatz um jeweils 0,1 Prozentpunkte gesunken.

Nach Absatzgebieten wurde der überwiegende Teil der Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns in den europäischen Ländern und davon knapp die Hälfte in Deutschland erzielt. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Inlandsanteil an den Konzern-Umsatzerlösen lieferbedingt zurückgegangen. Eine deutliche Zunahme verzeichnete dagegen das europäische Ausland. Ebenfalls positiv entwickelten sich die Umsatzerlöse in Nordamerika. Der Rückgang in der Region Asien-Pazifik resultierte aus geringeren Fahrzeuglieferungen der Volkswagen do Brasil und der AUDI AG.

Mio. DM	Umsatz aus der Region stammend				Umsatz in der Region erzielt			
	1997	%	1996	%	1997	%	1996	%
Inland	70.868	62,6	63.924	63,9	39.191	34,6	36.419	36,4
Europa (ohne Inland)	21.528	19,0	17.762	17,7	44.139	39,0	37.724	37,7
Nordamerika*	4.632	4,1	3.807	3,8	11.617	10,3	7.720	7,7
Südamerika	14.846	13,1	13.231	13,2	12.152	10,7	12.036	12,0
Afrika	916	0,8	872	0,9	1.731	1,5	1.693	1,7
Asien-Pazifik**	455	0,4	527	0,5	4.415	3,9	4.531	4,5
Gesamt	113.245	100,0	100.123	100,0	113.245	100,0	100.123	100,0

* Einschließlich Mexiko (Vorjahresvergleich angepasst).

** geographisch

Wesentliche Zahlen der Marken und Regionen

	Absatz		Produktion		Belegschaft		Umsatz		Investitionen	
	Tsd. Fzg. 1997	Veränd. %	Tsd. Fzg. 1997	Veränd. %	31.12. 1997	Veränd. %	Mio. DM 1997	Veränd. %	Mio. DM 1997	Veränd. %
Marke Volkswagen-Pkw	1.829	+ 4,1	1.467	- 2,1	112.752	+ 7,7	59.924	+ 11,4	4.158	+ 21,9
VOLKSWAGEN AG (Pkw-Anteil)	1.511	+ 1,2	1.004	- 8,0	83.776	+ 4,0	48.311	+ 7,8	3.438	+ 30,5
Volkswagen-Sachsen-Gesellschaften	110	+ 25,5	110	+ 25,5	5.207	+ 74,2	3.383	+ 56,8	315	- 44,0
Volkswagen Bruxelles S.A.	167	- 14,7	167	- 14,7	6.057	+ 3,2	3.147	- 12,6	166	+ 85,4
Volkswagen Navarra, S.A.	277	+ 10,0	277	+ 10,0	4.877	+ 8,1	3.441	+ 7,2	62	+ 67,1
Groupe VOLKSWAGEN France s.a.	204	- 10,2	-	-	622	- 2,8	5.412	- 0,7	7	- 7,3
AUTOGERMA S.p.A.	254	+ 12,3	-	-	554	+ 2,2	5.809	+ 12,2	6	- 29,9
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd.	207	+ 12,7	-	-	621	+ 62,1	6.909	+ 43,8	4	+ 37,2
Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge*	267	+ 33,4	226	+ 47,7	16.949	+ 15,9	7.657	+ 19,6	238	- 26,7
Marke Audi	550	+ 12,3	558	+ 13,5	38.155	+ 9,1	22.410	+ 19,2	1.967	+ 36,1
Marke Seat	617	+ 21,3	467	+ 12,5	15.697	+ 0,5	11.950	+ 25,5	271**	- 23,1
Marke Škoda	373	+ 34,4	357	+ 35,7	19.611	+ 13,9	5.157	+ 53,6	405	- 31,6
Region Nordamerika	310	+ 3,0	259	+ 12,0	16.182	+ 14,9	9.454	+ 26,0	855	+ 75,6
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.	259	+ 12,1	259	+ 12,0	15.196	+ 16,1	5.745	+ 35,3	748	+ 95,1
VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC.	171	+ 5,3	-	-	729	- 0,5	6.379	+ 28,2	106	+ 9,3
Volkswagen Canada Inc.	29	+ 5,7	-	-	257	- 2,3	879	+ 12,8	1	- 80,0
Region Südamerika/Afrika	739	- 1,8	719	+ 3,3	40.492	+ 1,4	14.469	+ 6,7	743	- 6,8
Volkswagen do Brasil Ltda.	609	- 0,3	570	+ 1,5	31.073	+ 3,9	11.768	+ 7,5	625	+ 0,1
Volkswagen Argentina S.A.	116	+ 20,9	91	+ 35,3	3.640	+ 3,8	2.335	+ 25,0	75	- 42,9
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.	56	- 16,0	58	- 14,0	5.779	- 11,2	1.387	- 1,9	44	+ 2,8
Region Asien-Pazifik	340	+ 15,2	285	+ 20,7	14.782	- 0,3	2.052	+ 0,5	82	x
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd.	230	+ 15,1	230	+ 15,1	10.009	- 3,1	5.540	+ 25,3	182	- 3,2
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	41	+ 56,8	47	+ 72,9	3.845	+ 3,7	1.020	+ 85,8	81	- 71,4
VOLKSWAGEN Group Japan K.K.	60	- 0,3	-	-	353	+ 2,0	2.003	- 1,9	6	- 10,6
Volkswagen-Konzern	4.250	+ 6,4	4.291	+ 7,9	279.892	+ 7,3	113.245	+ 13,1	9.843	+ 12,6

* Ab 1997 inkl. Volkswagen Poznan Sp. z o.o.

** Ohne Einbringungen Volkswagen Navarra, S.A. und VOLKSWAGEN FINANCE, S.A.

Die Mengendaten der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor sind enthalten.

Jahresergebnisse wesentlicher Gesellschaften
(Mio. DM)

Name der Gesellschaft	Gezeichnetes Kapital 31.12.1997	Jahresergebnisse ¹⁾ nach Steuern	
		1997	1996
VOLKSWAGEN AG	2.032 ²⁾	966	630
Volkswagen Sachsen GmbH	10	47 ³⁾	2 ³⁾
Sächsische Automobilbau GmbH	10	24	207
Volkswagen Bruxelles S.A.	105	15	95
Volkswagen Bratislava, spol. s r.o.	108	6	10
Groupe VOLKSWAGEN France s.a.	25	104	150
AUTOGERMA S.p.A.	143	32	53
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd.	23	188	83
<hr/>			
AUDI AG 98,99 % VOLKSWAGEN AG	215	360 ³⁾	250 ³⁾
<hr/>			
SEAT, S.A.	0 ⁴⁾	131	63
<hr/>			
ŠKODA, automobilová a.s.⁵⁾ 70 % VOLKSWAGEN AG	934	61	9
<hr/>			
Europcar International S.A. 50 % VOLKSWAGEN AG	299	10 ⁶⁾	- 1 ⁶⁾

¹⁾ Die Werte entsprechen den nach landesspezifischen Vorschriften aufgestellten Jahresabschlüssen.

²⁾ Inkl. nicht eingeforderter ausstehender Einlagen in Höhe von 112,5 Mio. DM.

³⁾ Vor Ergebnisabführung.

⁴⁾ Das Gezeichnete Kapital der SEAT, S.A. beträgt 20 Mio. Peseten; dies entspricht 241 TDM.

⁵⁾ Ab dem 01.01.1998 firmiert die Gesellschaft unter dem Namen ŠKODA, AUTO a.s.

⁶⁾ Anteiliges Ergebnis.

Name der Gesellschaft	Gezeichnetes Kapital 31.12.1997	Jahresergebnisse ¹⁾ nach Steuern	
		1997	1996
VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC.	534	- 24	63
Volkswagen Canada Inc.	2	7	14
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.	288	57	31
Volkswagen do Brasil Ltda.	900	49	292
Volkswagen Argentina S.A.	322	55	16
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd.	25	- 110	18
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. 50 % VOLKSWAGEN AG	260	348 ⁴⁾	258 ⁴⁾
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd. 30 % VOLKSWAGEN AG, 10 % AUDI AG	649	16 ⁴⁾	0 ⁴⁾
VOLKSWAGEN Group Japan K.K.	300	44	56
Volkswagen Financial Services AG	863	112 ³⁾	102 ³⁾
Coordination Center Volkswagen S.A. 60 % VOLKSWAGEN AG, 40 % Volkswagen Bruxelles S.A.	674	192	180
Volkswagen International Finance N.V.	204	15	10
Volkswagen Investments Ltd.	600	37	40

- Produktionsgesellschaften
- Vertriebsgesellschaften
- Sonstige Gesellschaften

Bilanz zum 31. Dezember 1997 – in Mio. DM –

Aktiva	Anhang	31.12.1997	31.12.1996
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		111	120
Sachanlagen		22.594	20.631
Finanzanlagen		4.006	3.274
Vermietete Vermögensgegenstände		12.804	12.118
		39.515	36.143
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	10.827	10.368
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	(3)	34.615	31.205
Wertpapiere	(4)	3.880	3.499
Kassenbestand, Bundesbankguthaben und Guthaben bei Kreditinstituten		12.613	13.080
		61.935	58.152
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	186	273
Bilanzsumme		101.636	94.568
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital der VOLKSWAGEN AG	(6)	2.032	1.825
Stammaktien		1.545	
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht		487	
Bedingtes Kapital		289	
Nicht eingeforderte ausstehende Einlagen		- 113	
Eingefordertes Kapital		1.919	
Kapitalrücklage	(7)	5.186	4.946
Gewinnrücklagen	(8)	5.235	4.378
Bilanzgewinn		487	318
Anteile anderer Gesellschafter		323	468
		13.150	11.935
Sonderposten mit Rücklageanteil	(9)	1.161	1.374
Sonderposten für Investitionszulagen	(10)	9	11
Rückstellungen	(11)	37.423	36.026
Verbindlichkeiten	(12)	46.983	41.996
Rechnungsabgrenzungsposten	(13)	2.910	3.226
Bilanzsumme		101.636	94.568

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1997 – in Mio. DM –

	Anhang	1997	1996
Umsatzerlöse	(14)	113.245	100.123
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		100.926	90.504
Bruttoergebnis vom Umsatz		+ 12.319	+ 9.619
Vertriebskosten		9.027	8.301
Allgemeine Verwaltungskosten		2.782	2.660
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	6.694	7.487
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	5.404	5.760
Beteiligungsergebnis	(17)	+ 509	+ 509
Zinsergebnis	(18)	+ 1.580	+ 1.209
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		43	131
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 3.846	+ 1.972
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		2.485	1.294
Jahresüberschuß	(19)	+ 1.361	+ 678

Abschluß nach Handelsgesetz

Der Volkswagen-Konzernabschluß 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.

Konsolidierungskreis

Zum Kreis der vollkonsolidierten Konzernunternehmen gehören grundsätzlich alle Gesellschaften, an denen die VOLKSWAGEN AG direkt oder indirekt mit mehr als 50 % beteiligt ist oder die unter einheitlicher Leitung stehen. Neben der VOLKSWAGEN AG sind das 29 inländische und 77 ausländische Konzerngesellschaften.

Im Berichtsjahr ist die neu gegründete Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH, Wolfsburg, als vollkonsolidierte Gesellschaft erstmals in den Konsolidierungskreis einbezogen worden. Auf sie wurden die Anteile von sechs vollkonsolidierten und einem Gemeinschaftsunternehmen, die bisher von der VOLKSWAGEN AG gehalten wurden, übertragen. Drei bisher nicht konsolidierte sowie zwei mit dem anteiligen Eigenkapital einbezogene verbundene Unternehmen im Ausland, von denen eine Gesellschaft umbenannt wurde, werden nun vollkonsolidiert. Durch Fusion sind vier ausländische Gesellschaften formell aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Zwei bisher vollkonsolidierte nordamerikanische Gesellschaften werden zu Anschaffungskosten geführt, nachdem das operative Geschäft auf bestehende Konzerngesellschaften übertragen und nachfolgend das Liquidationsverfahren eingeleitet wurde. Aus der Veränderung des Konsolidierungskreises ergibt sich keine nennenswerte Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen-Konzerns.

Aus dem Kreis der mit dem anteiligen Eigenkapital in den Volkswagen-Konzern einbezogenen Unternehmen sind zwei Gesellschaften ausgeschieden, die zu Anschaffungskosten fortgeführt werden. Davon ist für eine Gesellschaft das Liquidationsverfahren eingeleitet worden. Ein neu gegründetes verbundenes Unternehmen hat die Anteile an einer Finanzdienstleistungsgesellschaft übernommen, die beide at equity bewertet werden. Danach werden nunmehr 6 inländische und 5 ausländische verbundene Unternehmen mit dem anteiligen Eigenkapital bewertet.

Nicht konsolidiert werden 17 inländische und 22 ausländische verbundene Unternehmen. Dabei handelt es sich um Gesellschaften, die gem. § 296 Abs. 2 HGB nicht einbezogen werden.

Mit dem anteiligen Eigenkapital werden 6 Gemeinschaftsunternehmen im Inland und 19 im Ausland in den Konzernabschluß einbezogen. Darüber hinaus werden 6 Gemeinschaftsunternehmen zu Anschaffungskosten geführt.

26 inländische und 8 ausländische Beteiligungen, auf die die VOLKSWAGEN AG oder andere Konzerngesellschaften maßgeblichen Einfluß ausüben, wurden als assoziierte Unternehmen in den Konzernabschluß übernommen.

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes des Volkswagen-Konzerns hinterlegen wir beim Handelsregister Wolfsburg HRB 215. Darüber hinaus kann diese Aufstellung direkt bei der VOLKSWAGEN AG* angefordert werden.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Vermögensgegenstände und Schulden der in den Konzernabschluß einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen werden nach den für den Volkswagen-Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt. Bei den assoziierten Unternehmen legen wir deren Bilanzierung und Bewertung – soweit bei ausländischen Konzerngesellschaften nicht eine Anpassung an die deutschen Rechnungslegungsvorschriften erforderlich ist – für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde.

Die Kapitalkonsolidierung der erstmals in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen und die Ermittlung der Wertansätze assoziierter Unternehmen wird auf Grundlage der Neubewertungsmethode grundsätzlich zum Zeitpunkt des Erwerbs durchgeführt.

Unterschiedsbeträge aus dem Erwerb von Anteilen an konsolidierten und assoziierten Unternehmen werden aktiviert und über fünf Jahre abgeschrieben.

Forderungen, Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge zwischen den konsolidierten Unternehmen werden eliminiert. Die Konzernvorräte bereinigen wir um Zwischenergebnisse. Abweichend vom Vorjahr werden keine Zwischenergebnisse auf konzerninterne Verkäufe von Gegenständen des Sachanlagevermögens mehr eliminiert, da sie zu üblichen Marktbedingungen vorgenommen wurden und die Auswirkungen in der Vergangenheit gering waren.

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

Darüber hinaus wurden die im Vorjahr angewendeten Konsolidierungsmethoden beibehalten.

* Die genaue Anschrift befindet sich auf Seite 88.

Währungsumrechnung

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

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

Das kurzfristige Vermietvermögen wird ebenso wie das diesem Vermögen zuzurechnende Fremdkapital mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Zur Absicherung unserer Fremdwährungs-Zahlungsströme – im wesentlichen aus erwarteten zukünftigen Umsatzerlösen, Materialeinkäufen und Kreditgeschäften – gegen Währungs- und Zinsschwankungen werden überwiegend zentral durch die VOLKSWAGEN AG derivative Finanzinstrumente, wie Devisentermin- und Optionsgeschäfte, sowie Zinssicherungsgeschäfte, wie Cap's und Forward Rate Agreements, eingesetzt.

Die Bewertung dieser Geschäfte wird nach dem strengen Imparitätsprinzip vorgenommen. Durch kombinierte Zins-/Währungsswaps (Cross-Currency-Interest-Swaps) unterlegte Vermögensgegenstände oder Schulden werden zu vertraglichen Kursen umgerechnet.

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

Die aus der Kursentwicklung des laufenden Jahres resultierenden Veränderungen der Währungsumrechnungsdifferenzen behandeln wir ergebniswirksam.

In der Gewinn- und Verlustrechnung kommen in der Regel monatliche Durchschnittskurse zur Anwendung. Abweichend davon erfolgt die Übernahme der Abschreibungen auf Finanzanlagen auf historischer Basis. Die in den Herstellungskosten, Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf Sachanlagen rechnen wir ebenfalls historisch um. Die Jahresergebnisse der ausländischen Tochtergesellschaften ergeben sich aus der Umrechnung der Landeswährungsbeiträge mit dem Stichtagskurs unter Berücksichtigung der ergebniswirksamen bilanziellen Währungsumrechnung.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir mit Ausnahme der genannten Änderungen beibehalten.

Immaterielle Vermögensgegenstände weisen wir zu Anschaffungskosten aus und schreiben sie planmäßig über 3 Jahre linear ab. Dagegen wird ein neu erworbener Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill) über einen Zeitraum von 5 Jahren, beginnend im Jahr des Erwerbs, abgeschrieben.

Die **Sachanlagen** und das **Vermietvermögen** bewerten wir zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen. Investitionszuwendungen werden grundsätzlich abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Verwaltungskostenanteile bleiben außer Ansatz.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

Gebäude 25–50 Jahre

Gebäude- und Grundstückseinrichtungen 10–18 Jahre

Technische Anlagen und Maschinen 5–8 Jahre

Maschinen zur Energieerzeugung 14 Jahre

Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen 3–8 Jahre

Im Volkswagen-Konzern werden im steuerrechtlich zulässigen Umfang planmäßige Abschreibungen auf bewegliche Sachanlagen degressiv mit späterem planmäßigem Übergang auf die lineare Methode unter Berücksichtigung des Einsatzes im Mehrschichtbetrieb vorgenommen. Auf Vermögensgegenstände, bei denen Sonderabschreibungen in Anspruch genommen werden, wenden wir die lineare Abschreibungsmethode an.

Erstmals basieren die Abschreibungen auf Zugänge beweglicher Vermögensgegenstände im Inland im ersten bzw. zweiten Halbjahr vereinfachend auf vollen bzw. halben Jahresraten. Durch diese Umstellung ist das Ergebnis 1997 um 874 Mio. DM gemindert worden. Damit folgt die Bewertung im Konzernabschluß der Bewertung in den Einzelabschlüssen.

Die Unterschiedsbeträge zwischen den handelsrechtlich gebotenen und den steuerrechtlich zulässigen Wertansätzen sind in den Sonderposten mit Rücklageanteil auf der Passivseite der Bilanz eingestellt.

Die **Anteile an verbundenen und assoziierten Unternehmen**, soweit nicht nach der Equity-Methode bewertet, sowie die sonstigen **Beteiligungen** sind zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Wertpapiere des Anlagevermögens bewerten wir zu Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert.

Nicht- oder geringverzinsliche **Ausleihungen** bilanzieren wir zum jeweiligen Barwert, verzinsliche Ausleihungen zum Nennwert.

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

Die unfertigen und fertigen Erzeugnisse sind abweichend vom Vorjahr mit dem handelsrechtlich mindestens beizulegenden Wert angesetzt, d. h. Fertigungsmaterial und Fertigungslohn, vermindert um Wertberichtigungen. Hierdurch wird Risiken auf den Absatz- und Beschaffungsmärkten besser Rechnung getragen. Diese Bewertungsänderung hat eine Ergebnisbelastung in Höhe von 976 Mio. DM zur Folge.

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

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt. Forderungen in fremder Währung werden – abweichend vom Jahresabschluß der VOLKSWAGEN AG – mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht.

Erworbene Devisen- und Zinsoptionsrechte werden bis zur Fälligkeit mit ihren Anschaffungskosten bzw. niedrigeren Zeitwerten angesetzt. Der Ansatz der **Wertpapiere des Umlaufvermögens** erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert am Bilanzstichtag, soweit nicht niedrigere Werte aus Vorjahren zulässigerweise beibehalten werden.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen haben wir für inländische Gesellschaften nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwert nach § 6a EStG angesetzt, bei ausländischen Gesellschaften nach vergleichbaren Grundsätzen.

Um für die zukünftigen finanziellen Belastungen aus den Pensionszahlungen besser vorzusorgen, legen wir – abweichend vom Abschluß der VOLKSWAGEN AG – einen Rechnungszinssatz von 5 % zugrunde. Rückstellungen für Jubiläumszuwendungen sind unter Berücksichtigung steuerlicher Bewertungsvorschriften im Inland mit 5,5 % abgezinst worden.

Die **Rückstellungen** für Gewährleistungsverpflichtungen werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise geschätzten Schadensverlaufs der abgesetzten Fahrzeuge gebildet.

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 Risiken aus zukünftigen Inanspruchnahmen ab.

Zur Bewertung von Devisentermingeschäften wird jeweils der vereinbarte Kurs mit dem entsprechenden 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.

Für die Ermittlung eines eventuellen Risikos aus Forward Rate Agreements (Zinssicherungsgeschäfte) wird der im Vertrag festgelegte Zins mit dem vereinbarten Markt-Referenzzinssatz (z. B. LIBOR) verglichen. Eine daraus abgeleitete Ausgleichsverpflichtung zu unseren Lasten wird zurückgestellt. Ein möglicher Ausgleichsanspruch zu unseren Gunsten wird buchmäßig nicht berücksichtigt.

Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag aus. Verbindlichkeiten in fremder Währung werden – abweichend vom Jahresabschluß der VOLKSWAGEN AG – mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht.

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 **Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen** enthalten sämtliche Aufwendungen aus dem Herstellungs- und Materialbeschaffungsbereich, alle Aufwendungen für Handelswaren, die Kosten für Forschung und Entwicklung sowie Aufwendungen für Gewährleistungen und Produkthaftpflicht. Darüber hinaus wird hier der Unterschied zwischen Vollkosten und der Handelsbilanzuntergrenze bei der Bewertung der Bestände ausgewiesen.

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** in Höhe von 406 Mio. DM (Vorjahr: 371 Mio. DM) werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

(1) Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefaßten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Berichtsjahr ist auf den Seiten 76 und 77 dargestellt.

Der Buchwert des Anlagevermögens im Volkswagen-Konzern in Höhe von 39.515 Mio. DM umfaßt die Immateriellen Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen und die Vermieteten Vermögensgegenstände.

Die Investitionen betragen:

	Mio. DM	1997	1996
Inmaterielle Vermögensgegenstände		76	74
Sachanlagen		8.147	7.255
Finanzanlagen		1.620	1.413
		9.843	8.742
Vermietete Vermögensgegenstände		7.734	7.639
		17.577	16.381

Die Investitionen umfassen auch die Vorträge erstmals in den Konzernabschluß einbezogener Unternehmen.

Werterhöhungen der mit dem anteiligen Eigenkapital bewerteten assoziierten Unternehmen werden in der Zugangsspalte erfaßt.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen:

	Mio. DM	1997	1996
Sachanlagen		19	131
Anteile an verbundenen und assoziierten Unternehmen sowie Beteiligungen		63	108
Wertpapiere des Anlagevermögens sowie Ausleihungen		32	23
		114	262

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen wurden im wesentlichen für nicht mehr genutzte Produktionsanlagen vorgenommen. In den Finanzanlagen führte vor allem der nachhaltige Verzehr des anteiligen Reinvermögens bei einem assoziierten und einem Gemeinschaftsunternehmen zu Wertberichtigungen auf den Beteiligungsbuchwert.

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

Bruttobuchwerte						
	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.1997	Vortrag erstmals einbezogener Gesellschaften	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.1997
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	818	11	66	30	183	742
Goodwill	5	-	-	-	5	-
Geleistete Anzahlungen	67	-	2	- 22	7	40
	890	11	68	8	195	782
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	17.627	93	465	230	130	18.285
Technische Anlagen und Maschinen	26.662	12	1.928	1.168	938	28.832
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	26.348	5	3.317	1.061	1.286	29.445
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.074	8	2.337	- 2.476	67	2.876
	73.711	118	8.047	- 17	2.421	79.438
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	135	-	68	-	50	153
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	10	-	20	-	10	20
Anteile an assoziierten Unternehmen	1.858	-	573	0	17	2.414
Beteiligungen	235	0	2	0	111	126
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	-	-	1	0
Wertpapiere des Anlagevermögens	1.369	1	757	-	535	1.592
Sonstige Ausleihungen	501	0	185	-	183 ¹⁾	503
Sonstige Finanzanlagen	88	-	14	-	1	101
	4.197	1	1.619	-	908	4.909
	78.798	130	9.734	- 9	3.524	85.129
Vermietete Vermögensgegenstände	18.635	-	7.734	9	5.161²⁾	21.217

¹⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von - 9 Mio. DM.²⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von - 822 Mio. DM.³⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von 236 Mio. DM.

Wertberichtigungen

Kumulierte Abschreibungen 1.1.1997	Vortrag erstmals einbezogener Gesellschaften	Abschreibungen laufendes Jahr	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen 31.12.1997	Buchwerte 31.12.1997	Buchwerte 31.12.1996
730	3	50	1	151	-	633	109	88
1	-	-	-	1	-	-	-	4
39	-	0	- 1	-	-	38	2	28
770	3	50	0	152	-	671	111	120
9.137	12	598	0	59	7	9.681	8.604	8.490
22.396	3	2.624	8	912	-	24.119	4.713	4.266
21.462	2	2.725	- 8	1.221	-	22.960	6.485	4.886
85	-	1	0	2	-	84	2.792	2.989
53.080	17	5.948	0	2.194	7	56.844	22.594	20.631
1	-	4	-	0	-	5	148	134
-	-	-	-	-	-	-	20	10
581	-	59	-	0	-	640	1.774	1.277
213	0	-	-	101	-	112	14	22
0	-	-	-	-	0	0	0	1
15	0	17	-	0	-	32	1.560	1.354
78	-	15	-	4	11	78	425	423
35	-	1	-	-	-	36	65	53
923	0	96	-	105	11	903	4.006	3.274
54.773	20	6.094	0	2.451	18	58.418	26.711	24.025
6.517	-	4.982	0	3.086^{a)}	-	8.413	12.804	12.118
							39.515	36.143

(2) Vorräte

	Mio. DM	31. 12. 1997	31. 12. 1996
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		2.485	2.220
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen		2.111	2.178
Fertige Erzeugnisse, Waren		6.217	5.956
Geleistete Anzahlungen		14	14
		10.827	10.368

(3) Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände

	Mio. DM	31. 12. 1997	31. 12. 1996
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		5.191	4.976
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		(3)	(4)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen		476	329
– davon aus Lieferungen und Leistungen		(287)	(184)
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		(45)	(28)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		329	1.377
– davon aus Lieferungen und Leistungen		(161)	(265)
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		(–)	(17)
Sonstige Vermögensgegenstände		28.619	24.523
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		(11.305)	(8.043)
		34.615	31.205

Wesentliche Bestandteile der Sonstigen Vermögensgegenstände sind Forderungen aus dem Finanzierungs- und Leasinggeschäft.

(4) Wertpapiere

	Mio. DM	31. 12. 1997	31. 12. 1996
Eigene Anteile		5	5
Sonstige Wertpapiere		3.875	3.494
		3.880	3.499

Die VOLKSWAGEN AG hält 76.476 Eigene Aktien; davon sind 76.467 Stammaktien und 9 Vorzugsaktien im Gesamtnennwert von 3.823.800 DM = 0,2 % des Gezeichneten Kapitals. Die Stammaktien wurden 1971 im Rahmen eines den Audi-Aktionären unter-

breiteten Umtauschgebots anlässlich einer Kapitalerhöhung erworben. Bei den Vorzugsaktien handelt es sich um einen Restbestand im Zusammenhang mit der Ausgabe von 16.130 Belegschaftsaktien zu je 50 DM mit einem Gesamtnennbetrag von 806.500 DM (= 0,04 % des Gezeichneten Kapitals) im Oktober 1997. Der Ausgabekurs betrug 915,30 DM/Aktie. Der Abgabepreis für 15.439 Aktien an die Belegschaft wurde auf 615,30 DM/Aktie festgesetzt und der Differenzbetrag zu Lasten des laufenden Ergebnisses erfaßt. Weitere 682 Aktien sind an Mitarbeiter von Tochterunternehmen zum ursprünglichen Ausgabekurs ausgegeben worden.

Zusätzlich wurden 1.123 Vorzugsaktien an der Börse zu einem Preis von 811,25 DM/Aktie erworben und an berechnete Mitarbeiter zu einem Kaufpreis von 615,30 DM weitergegeben. Der Unterschiedsbetrag wurde als Aufwand erfaßt. Von den am 31.12.1996 vorhandenen 8 Vorzugsaktien aus der Kapitalerhöhung in 1996 sind noch 4 Aktien an einen Mitarbeiter zum ursprünglichen Preis von 286,00 DM/Aktie abgegeben worden. Die restlichen 4 Aktien sind an der Börse veräußert worden. Bei einem Kurs von durchschnittlich 1.037,52 DM/Aktie ergab sich aus der Veräußerung ein Überschuß, der vereinnahmt wurde.

In Höhe des Bilanzansatzes der Eigenen Aktien besteht die hierfür gesetzlich vorgeschriebene Rücklage.

Die Sonstigen Wertpapiere bestehen überwiegend aus kurzfristig liquidierbaren Kapitalmarktpapieren verschiedener Konzerngesellschaften.

(5) Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den Rechnungsabgrenzungsposten sind im wesentlichen die noch nicht zu Lasten der Zinsaufwendungen aufgelösten Teile der Gegenposten zu der im Zusammenhang mit der Ausgabe von Optionsscheinen bei niedrig verzinslichen Anleihen vorgenommenen Dotierung der Kapitalrücklage aktiviert. Hierfür sind noch 57 Mio. DM (Vorjahr: 74 Mio. DM) abgegrenzt.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital beträgt nach den im Geschäftsjahr – unter Inanspruchnahme eines Teils des bestehenden Bedingten und Genehmigten Kapitals – durchgeführten Kapitalerhöhungen durch Ausgabe von 16.130 Vorzugsaktien zu je 50,00 DM ohne Stimmrecht an Belegschaftsmitglieder in Höhe von 806.500,00 DM und durch Ausgabe von 3 Mio. Stammaktien zu je 50,00 DM in Höhe von 150 Mio. DM sowie 976.871 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht zu 50,00 DM/Aktie = 48.843.550,00 DM und 147.135 Stammaktien zu 50,00 DM/Aktie = 7.356.750,00 DM durch die Ausübung von Optionsrechten nunmehr 2.032 Mio. DM. Von dem Gezeichneten Kapital sind aus der Kapitalerhöhung von 150 Mio. DM 112,5 Mio. DM noch nicht eingefordert. Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 30.896.132 Stück Stammaktien (Inhaberaktien) im Nennbetrag von 50,00 DM und 9.738.415 Stück stimmrechtslosen Vorzugsaktien im Nennbetrag von 50,00 DM. Darüber hinaus besteht – jeweils befristet bis zum 31.05.2000 – ein Geneh-

mitiges Kapital von 150 Mio. DM sowie ein Genehmigtes Kapital von 93 Mio. DM zur Ausgabe von Vorzugsaktien an die Belegschaft.

Ein Bedingtes Kapital kann durch die Inhaber der Optionscheine aus der 1986 begebenen Optionsanleihe noch mit 53 Mio. DM bis zum 01.08.2001 in Anspruch genommen werden. Von den 30.000 Optionsscheinen zum Bezug einer Aktie, den 30.000 Optionsscheinen zum Bezug von sieben Aktien und den 12.000 Optionsscheinen zum Bezug von achtzig Aktien (zusammen 1.200.000 Optionsrechten zum Bezug einer Aktie zu je 50,00 DM) wurden bis zum 31.12.1997 insgesamt 147.135 Optionsrechte ausgeübt. Die noch im Umlauf befindlichen Optionsscheine vermitteln Optionsrechte auf den Bezug von 1.052.865 Aktien. Ein weiteres Bedingtes Kapital kann durch die Inhaber der 363.062 Optionscheine aus den 1988 begebenen Optionsanleihen noch mit 37 Mio. DM (736.925 Vorzugsaktien) bis zum 27.10.1998 in Anspruch genommen werden. Zusätzlich besteht ein Bedingtes Kapital von 200 Mio. DM durch Ausgabe von bis zu 4.000.000 Stamm- und/oder Vorzugsaktien. Diese bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber der bis zum 31. Mai 2000 zu begebenden Options- und Wandelschuldverschreibungen im Nominalwert von bis zu 1,5 Mrd. DM von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen.

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Aufgelder aus Kapitalerhöhungen und der Begebung von Optionsanleihen. Im Geschäftsjahr wurden 239 Mio. DM aus der Erhöhung des Gezeichneten Kapitals durch Optionsausübungen und Belegschaftsaktien der VOLKSWAGEN AG eingestellt.

(8) Gewinnrücklagen

	Mio. DM	31.12.1997	31.12.1996
Gesetzliche Rücklage		60	60
Rücklage für Eigene Anteile		5	5
Andere Gewinnrücklagen		5.170	4.313
		5.235	4.378

Aus dem Jahresergebnis des Mutterunternehmens werden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 483 Mio. DM in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) Sonderposten mit Rücklageanteil

	Mio. DM	31.12.1997	31.12.1996
Steuerrechtliche Rücklagen		39	38
Steuerrechtliche Abschreibungen		1.122	1.336
		1.161	1.374

Im Volkswagen-Konzern bestehen Rücklagen gemäß § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR. Als Steuerrechtliche Abschreibungen werden Wertberichtigungen gemäß § 4 Fördergebietsgesetz, § 3 Abs. 2 Zonenrandförderungsgesetz, § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR, § 7d EStG, § 14 Berlinförderungsgesetz, § 82d EStDV, § 82a EStDV und § 80 EStDV ausgewiesen. Die Genehmigung durch die Europäische Union für die Inanspruchnahme von Sonderabschreibungen gemäß § 4 Fördergebietsgesetz, die gemäß „Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie“ erforderlich ist, liegt nicht vor.

Zwei ausländische Gesellschaften haben Sonderposten mit Rücklageanteil nach entsprechenden Vorschriften gebildet.

(10) Sonderposten für Investitionszulagen

Der Sonderposten für Investitionszulagen in Höhe von 9 Mio. DM (Vorjahr: 11 Mio. DM) ist in den Abschlüssen zweier ausländischer Gesellschaften gebildet worden.

(11) Rückstellungen

	Mio. DM	31.12.1997	31.12.1996
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		14.578	13.651
Steuerrückstellungen		2.619	2.188
Sonstige Rückstellungen		20.226	20.187
		37.423	36.026
davon			
kurzfristig		14.913	13.988
mittelfristig		9.795	10.460
langfristig		12.715	11.578

Im Konzernabschluß wurden wie in den Vorjahren nach § 249 Abs. 2 HGB für verschiedene Konzerngesellschaften steuerlich nicht abzugsfähige Aufwandsrückstellungen als Vorsorge für bestimmte wirtschaftlich bereits verursachte Belastungen, u. a. aus Modellumstellungen und eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen, gebildet. Aus dieser Veränderung der Rückstellungen resultiert im Berichtsjahr ein geringerer Aufwand, so daß das Ergebnis vor Steuern ohne diese Maßnahmen um 10 % geringer (Vorjahr: 3 % besser) ausgefallen wäre.

In den Sonstigen Rückstellungen sind u. a. Rückstellungen für Gewährleistungen (6,0 Mrd. DM), Personal (4,1 Mrd. DM für vorgezogene Altersregelungen, Dienstjubiläen und andere Kosten der Belegschaft), Vertriebsaufwendungen (2,4 Mrd. DM) sowie Prozeßrisiken und -kosten (1,5 Mrd. DM) enthalten.

(12) Verbindlichkeiten

	Mio. DM	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 5 Jahre	31.12.1997	31.12.1996	Restlaufzeit bis 1 Jahr
Anleihen		1.212	1.000	4.338	3.966	368
– davon konvertibel		(605)	(–)	(1.590)	(947)	(–)
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		15.630	407	21.209	20.253	14.892
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		1.079	–	1.080	969	969
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		7.555	2	7.651	6.990	6.862
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel		27	–	348	636	633
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		147	–	147	104	104
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		244	–	244	630	630
Sonstige Verbindlichkeiten		8.833	626	11.966	8.448	5.674
– davon aus Steuern		(1.125)	(–)	(1.129)	(732)	(727)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit		(577)	(0)	(578)	(507)	(507)
		34.727	2.035	46.983	41.996	30.132

Die Verbindlichkeiten in Höhe von 32.758 Mio. DM (Vorjahr: 29.641 Mio. DM) sind zu verzinsen.

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten sind insgesamt 1.260 Mio. DM (Vorjahr: 1.538 Mio. DM) im wesentlichen durch Grundpfandrechte gesichert. Darüber hinaus bestehen bei Warenlieferungen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

(13) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 2.910 Mio. DM (Vorjahr: 3.226 Mio. DM) enthält überwiegend Werte aus der Forfaitierung zukünftiger Leasingraten.

Haftungsverhältnisse/Eventualverbindlichkeiten

	Mio. DM	31. 12. 1997	31. 12. 1996
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln		1.217	269
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften		222	232
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen		753	1.044
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten		32	11
		2.224	1.556

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 2.994 Mio. DM (Vorjahr: 2.376 Mio. DM).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	Mio. DM	31. 12. 1997	31. 12. 1996
Verpflichtungen aus Kapitaleinzahlungen		227	250
Jährliche Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasing- verträgen		691	579

Für unser Gemeinschaftsprojekt mit Ford in Portugal und im Rahmen unseres Engagements in Israel bestehen in 1998 finanzielle Verpflichtungen aus Kapitaleinzahlungen in Höhe von 227 Mio. DM.

In den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen sind Zahlungsverpflichtungen gegenüber einem Leasing-Unternehmen in Form von zukünftigen Leasing-Raten auf der Basis durchschnittlicher Laufzeiten enthalten, die sich für 1998 auf 302 Mio. DM belaufen. Diesen Verpflichtungen stehen entsprechende Ansprüche an Kunden gegenüber.

Aus der Trennung der Autolatina-Gesellschaften könnten sich Verpflichtungen gegenüber Dritten ergeben, denen in gleicher Höhe Ansprüche an den ehemaligen Mitgesellschafter gegenüberstünden.

Das Obligo für Investitionsvorhaben hält sich im üblichen Rahmen.

(14) Umsatzerlöse

	1997		1996	
	Mio. DM	Anteile in %	Mio. DM	Anteile in %
Inland	39.191	34,6	36.419	36,4
Europa/ohne Inland	44.139	39,0	37.724	37,7
Nordamerika	11.617	10,3	7.720	7,7
Südamerika	12.152	10,7	12.036	12,0
Afrika	1.731	1,5	1.693	1,7
Asien-Pazifik	4.415	3,9	4.531	4,5
Gesamt	113.245	100,0	100.123	100,0
davon entfallen auf				
Volkswagen-Fahrzeuge	49.399	43,6	45.657	45,6
Audi-Fahrzeuge	21.401	18,9	18.008	18,0
Seat-Fahrzeuge	6.164	5,4	4.878	4,9
Škoda-Fahrzeuge	4.005	3,5	2.575	2,6
Nutzfahrzeuge	9.427	8,3	7.887	7,9
Ersatzteile	7.527	6,6	6.993	7,0
Vermiet- und Leasinggeschäft	10.084	8,9	9.029	9,0
Sonstige Verkäufe	5.238	4,8	5.096	5,0

Den gesamtwirtschaftlichen Verhältnissen und der Organisation des Volkswagen-Konzerns entsprechend haben wir die Umsatzerlöse mit Mexiko der Region Nordamerika und nicht mehr Lateinamerika zugerechnet. Die Vorjahreszahl haben wir angepaßt.

(15) Sonstige betriebliche Erträge

	Mio. DM	1997	1996
Sonstige betriebliche Erträge		6.694	7.487
– davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		(294)	(627)

Die Sonstigen betrieblichen Erträge bestehen darüber hinaus aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (1,9 Mrd. DM) und Wechselkursveränderungen im Rahmen unseres Liefer- und Leistungsverkehrs (0,7 Mrd. DM). Außerdem sind Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen (0,5 Mrd. DM) sowie Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen (0,2 Mrd. DM) enthalten.

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	Mio. DM	1997	1996
Sonstige betriebliche Aufwendungen		5.404	5.760
– davon Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil		(81)	(350)

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten neben den Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil insbesondere Kosten aus der Wechselkursänderung im Rahmen des Liefer- und Leistungsverkehrs einschließlich der streng imparitätischen Bewertung unserer Devisensicherungsgeschäfte (1,8 Mrd. DM), Abschreibungen auf Gegenstände des Umlaufvermögens (0,8 Mrd. DM) sowie Aufwendungen für verschiedene Risiken. Steuerrechtliche Abschreibungen in Höhe von 73 Mio. DM (Vorjahr: 341 Mio. DM) entfallen in voller Höhe auf das Anlagevermögen.

(17) Beteiligungsergebnis

	Mio. DM	1997	1996
Erträge aus Beteiligungen		598	517
– davon aus verbundenen Unternehmen		(14)	(7)
– davon aus assoziierten Unternehmen		(81)	(64)
– davon aus der Bewertung der Beteiligung an assoziierten Unternehmen		(503)	(445)
Erträge aus Gewinn- abführungsverträgen		1	3
Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen		79	2
Aufwendungen aus Verlustübernahmen		11	9
		509	509

(18) Zinsergebnis

Mio. DM	1997	1996
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	99	122
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.253	3.533
– davon aus verbundenen Unternehmen	(6)	(7)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.772	2.446
– davon an verbundene Unternehmen	(6)	(4)
	1.580	1.209

(19) Jahresüberschuß

Der Unterschied zwischen dem Jahresüberschuß und dem Bilanzgewinn wird in den Gewinnrücklagen des Konzerns verrechnet. Dadurch stimmt der Konzernbilanzgewinn mit dem Bilanzgewinn der Obergesellschaft überein.

Der Jahresüberschuß ist durch anderen Geschäftsjahren zuzuordnende Aufwendungen in Höhe von 602 Mio. DM (Vorjahr: 767 Mio. DM) und aperiodische Erträge in Höhe von 2.131 Mio. DM (Vorjahr: 1.841 Mio. DM) beeinflusst. Von den aperiodischen Erträgen betreffen 1.921 Mio. DM Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Gewinn des Volkswagen-Konzerns hat sich durch steuerliche Maßnahmen erhöht. Im wesentlichen handelt es sich dabei um die zwangsläufige Auflösung von Sonderposten nach § 3 Abs. 2 Zonenrandförderungsgesetz und § 4 Fördergebietsgesetz, denen die Bildung von Sonderabschreibungen nach § 4 Fördergebietsgesetz gegenüberstanden. Das ohne diese Maßnahmen auszuweisende Ergebnis des Volkswagen-Konzerns wäre dadurch um 7 % (Vorjahr ca. ein Fünftel) geringer. 1998 wird sich aus der planmäßigen Abwicklung der Sonderposten voraussichtlich ein positiver Einfluß auf den Jahresüberschuß von ca. 68 Mio. DM ergeben.

Durch Bewertungsänderungen hat sich das Jahresergebnis um 1.850 Mio. DM vermindert.

Im Jahresüberschuß sind auf andere Gesellschafter entfallende Gewinnanteile in Höhe von 25 Mio. DM (Vorjahr: 19 Mio. DM) und Verlustanteile in Höhe von 3 Mio. DM (Vorjahr: 0 Mio. DM) enthalten.

Gesamtperiodenaufwand

Mio. DM	1997	1996
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	68.184	61.536
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	15.707	15.040
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	4.979	5.668
– davon für Altersversorgung	(1.557)	(2.631)
	20.686	20.708

Sonstige Angaben

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	1997	1996
Leistungslöhner	138.646	127.392
Zeitlöhner	49.714	50.590
Gehaltsempfänger	61.833	58.796
	250.193	236.778
Auszubildende	5.939	5.992
	256.132	242.770
Nicht voll konsolidierte, fahrzeugproduzierende Beteiligungen	18.443	17.734*
	274.575	260.504

* 1996 inkl. 87 Auszubildende.

Die Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die Veränderung dieser Gremien befinden sich auf den Seiten 8 und 9 dieses Geschäftsberichtes.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 1997 betragen im Volkswagen-Konzern 15.592.423 DM.

Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 24.720.313 DM erhalten. Hierfür bestehen Rückstellungen für laufende Pensionen von 137.258.961 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 958.000 DM.

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 311.000 DM (Tilgung 1997: 68.400 DM) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 9. März 1998

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

„Der Konzernabschluß entspricht nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Konzernabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Konzernabschluß.“

Hannover, den 9. März 1998

C&L Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Eichner
Wirtschaftsprüfer

Dr. Heine
Wirtschaftsprüfer

	1988	1989	1990	1991	1992
Umsatzerlöse (Mio. DM)	59.221	65.352	68.061	76.315	85.403
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	8	10	4	12	12
im Inland	22.653	23.682	26.929	36.360	39.508
im Ausland	36.568	41.670	41.132	39.955	45.895
Export der inländ. Konzerngesellschaften	24.395	27.601	28.323	28.093	33.884
Eigenleistung der ausländ. Konzerngesellschaften	15.961	18.256	18.242	18.809	15.412
Absatz (Tsd. Automobile) ¹⁾	2.854	2.941	3.030	3.237	3.433
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	3	3	3	7	6
im Inland	848	849	945	1.264	1.211
im Ausland	2.006	2.092	2.085	1.973	2.222
Produktion (Tsd. Automobile) ²⁾	2.848	2.948	3.058	3.238	3.500
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	3	4	4	6	8
im Inland	1.694	1.783	1.816	1.814	1.929
im Ausland	1.154	1.165	1.242	1.424	1.571
Materialaufwand (Mio. DM)	32.888	37.533	40.469	47.039	54.817
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	5	14	8	16	17
in % vom Umsatz	56	57	59	62	64
Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter) ³⁾	252	251	261	277	273
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	-3	-1	4	6	-1
im Inland	165	161	166	167	164
im Ausland	87	90	95	110	109
Personalaufwand (Mio. DM)	15.144	16.107	17.056	18.872	20.753
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	0	6	6	11	10
in % vom Umsatz	26	25	25	25	24
Investitionen (Mio. DM) ⁴⁾	4.251	5.606	5.372	9.910	9.254
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	-7	32	-4	84	-7
im Inland	3.546	4.477	3.016	6.311	4.853
im Ausland	705	1.129	2.356	3.599	4.401
Zugänge vermieteter Gegenstände (Mio. DM)	3.447	4.069	4.419	4.961	6.139
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	4	18	9	12	24
Cash-flow (Mio. DM) ⁵⁾	5.018	5.412	5.701	7.133	7.004
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	3	8	5	25	-2
Jahresergebnis (Mio. DM)	780	1.038	1.086	1.114	147
Dividende der VOLKSWAGEN AG (Mio. DM)	306	336	369	369	66
Stammaktien (Mio. DM)	240	264	297	297	54
Vorzugsaktien (Mio. DM)	66	72	72	72	12

¹⁾ Die Mengendaten der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor sind seit 1995 enthalten.

²⁾ Belegschaft ohne Auszubildende im Jahresdurchschnitt; ab 1995 einschließlich Auszubildenden im Jahresdurchschnitt.

³⁾ Investitionen in Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Finanzanlagen.

⁴⁾ Cash-flow ohne Abschreibungen/Zuschreibungen auf vermietete Gegenstände (Ermittlung seit 1994 in Anlehnung an die Empfehlungen der Schmalenbach-Gesellschaft).

1993	1994	1995	1996	1997	
76.586	80.041	88.119	100.123	113.245	Umsatzerlöse (Mio. DM)
- 10	5	10	14	13	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
34.326	32.907	34.504	36.419	39.191	im Inland
42.260	47.134	53.615	63.704	74.054	im Ausland
26.797	27.090	32.038	37.624	43.580	Export der inländ. Konzerngesellschaften
23.104	26.944	30.311	36.199	42.377	Eigenleistung der ausländ. Konzerngesellschaften
2.962	3.108	3.607	3.994	4.250	Absatz (Tsd. Automobile) ¹⁾
- 14	5	x	11	6	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
914	901	937	958	993	im Inland
2.048	2.207	2.670	3.036	3.257	im Ausland
3.019	3.042	3.595	3.977	4.291	Produktion (Tsd. Automobile) ²⁾
- 14	1	x	11	8	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1.411	1.425	1.526	1.591	1.619	im Inland
1.608	1.617	2.069	2.386	2.672	im Ausland
47.530	48.230	52.166	61.536	68.184	Materialaufwand (Mio. DM)
- 13	2	8	18	11	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
62	60	59	61	60	in % vom Umsatz
253	238	257	261	275	Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter) ¹⁰⁰⁾
- 7	- 6	x	1	5	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
150	141	143	139	144	im Inland
103	97	114	122	131	im Ausland
18.887	18.364	19.005	20.708	20.686	Personalaufwand (Mio. DM)
- 9	- 3	3	9	- 0	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
25	23	22	21	18	in % vom Umsatz
4.840	5.651	6.863	8.742	9.843	Investitionen (Mio. DM) ³⁾
- 48	17	21	27	13	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
2.675	3.899	4.053	6.098	7.048	im Inland
2.165	1.752	2.810	2.644	2.795	im Ausland
5.438	5.781	7.278	7.639	7.734	Zugänge vermieteter Gegenstände (Mio. DM)
- 11	6	26	5	1	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
3.636	8.819	6.922	7.047	7.199	Cash-flow (Mio. DM) ⁴⁾
- 48	x	- 22	2	2	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
- 1.940	150	336	678	1.361	Jahresergebnis (Mio. DM)
67	107	207	315	483	Dividende der VOLKSWAGEN AG (Mio. DM)
54	81	162	250	369	Stammaktien (Mio. DM)
13	26	45	65	114	Vorzugsaktien (Mio. DM)

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen

Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Aktiva						
Immaterielle Vermögensgegenstände	76	134	261	372	631	646
Sachanlagen	13.836	15.493	16.826	21.126	24.050	23.067
Finanzanlagen	1.304	1.621	1.418	2.655	2.747	1.823
Vermietete Vermögensgegenstände	5.427	5.561	5.834	6.293	7.393	7.517
Anlagevermögen	20.643	22.809	24.339	30.446	34.821	33.053
Vorräte	6.506	7.301	8.703	9.049	9.736	11.026
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	11.848	14.472	15.065	19.011	21.394	22.943
Wertpapiere	488	2.360	2.764	2.329	1.497	1.119
Liquide Mittel	10.809	9.929	11.842	9.255	7.836	11.157
Umlaufvermögen	29.651	34.062	38.374	39.644	40.463	46.245
Gesamtvermögen	50.294	56.871	62.713	70.090	75.284	79.298
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	1.500	1.500	1.650	1.656	1.664	1.671
Konzernrücklagen	9.040	9.667	11.491	12.098	11.800	9.521
Anteile in Fremdbesitz	405	439	145	164	859	905
Bilanzgewinn	308	339	374	373	71	71
Minderheitenanteil am Jahresergebnis	42	54	33	12	68	98
Sonderposten mit Rücklageanteil	2.452	2.925	2.882	3.823	3.659	3.191
Sonderposten für Investitionszulagen	9	12	13	19	18	23
Eigenkapital	13.756	14.936	16.588	18.145	18.139	15.480
Pensionsrückstellungen	6.314	6.652	7.283	8.089	9.113	9.553
Steuerrückstellungen	1.358	2.001	1.828	2.032	1.773	1.784
Sonstige Rückstellungen	9.418	10.454	10.680	10.161	11.323	14.575
Rückstellungen	17.090	19.107	19.791	20.282	22.209	25.912
Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	1.929	1.934	1.840	3.813	4.557	4.289
von 1 bis 5 Jahren	2.121	3.289	3.339	3.900	6.222	8.707
bis zu 1 Jahr	15.398	17.605	21.155	23.950	24.157	24.910
Verbindlichkeiten	19.448	22.828	26.334	31.663	34.936	37.906
Fremdkapital	36.538	41.935	46.125	51.945	57.145	63.818
Gesamtkapital	50.294	56.871	62.713	70.090	75.284	79.298
Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar-Dezember						
Umsatzerlöse	59.221	65.352	68.061	76.315	85.403	76.586
Herstellungskosten	51.315	56.196	61.890	69.472	79.155	71.117
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	6.321	7.151	7.308	7.599	7.977	8.278
Sonstiges betriebliches Ergebnis	38	209	2.615	1.302	1.612	782
Finanzergebnis	513	773	914	1.239	719	391
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	2.136	2.987	2.392	1.785	602	- 1.636
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.356	1.949	1.306	671	455	304
Jahresergebnis	780	1.038	1.086	1.114	147	- 1.940

* 1997 um noch nicht eingeforderte ausstehende Einlagen in Höhe von 112,5 Mio. DM gekürzt.

1994	1995	1996	1997	Veränd. 1997/96 in %	Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember
					Aktiva
101	91	120	111	- 8,1	Immaterielle Vermögensgegenstände
20.429	18.271	20.631	22.594	9,5	Sachanlagen
2.608	3.198	3.274	4.006	22,4	Finanzanlagen
8.234	10.297	12.118	12.804	5,7	Vermietete Vermögensgegenstände
31.372	31.857	36.143	39.515	9,3	Anlagevermögen
9.246	9.392	10.368	10.827	4,4	Vorräte
24.554	27.498	31.478	34.801	10,6	Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände
2.595	2.156	3.499	3.880	10,9	Wertpapiere
13.317	13.174	13.080	12.613	- 3,6	Liquide Mittel
49.712	52.220	58.425	62.121	6,3	Umlaufvermögen
81.084	84.077	94.568	101.636	7,5	Gesamtvermögen
					Passiva
1.674	1.714	1.825	1.919*	5,2	Gezeichnetes Kapital
9.202	8.595	9.324	10.421	11,8	Konzernrücklagen
733	490	449	301	- 32,9	Anteile in Fremdbesitz
111	209	318	487	53,1	Bilanzgewinn
1	- 18	19	22	16,3	Minderheitenanteil am Jahresergebnis
2.498	1.649	1.374	1.161	- 15,5	Sonderposten mit Rücklageanteil
20	15	11	9	- 13,2	Sonderposten für Investitionszulagen
14.239	12.654	13.320	14.320	7,5	Eigenkapital
10.160	11.531	13.651	14.578	6,8	Pensionsrückstellungen
1.762	1.902	2.188	2.619	19,7	Steuerrückstellungen
16.476	18.309	20.187	20.226	0,2	Sonstige Rückstellungen
28.398	31.742	36.026	37.423	3,9	Rückstellungen
4.426	2.293	1.939	2.035	4,9	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren
9.271	11.782	11.991	12.108	1,0	von 1 bis 5 Jahren
24.750	25.606	31.292	35.750	14,2	bis zu 1 Jahr
38.447	39.681	45.222	49.893	10,3	Verbindlichkeiten
66.845	71.423	81.248	87.316	7,5	Fremdkapital
81.084	84.077	94.568	101.636	7,5	Gesamtkapital
					Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar-Dezember
80.041	88.119	100.123	113.245	13,1	Umsatzerlöse
72.720	80.699	90.504	100.926	11,5	Herstellungskosten
8.786	9.457	10.961	11.809	7,7	Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten
1.315	2.152	1.727	1.290	- 25,3	Sonstiges betriebliches Ergebnis
611	998	1.587	2.046	28,9	Finanzergebnis
461	1.113	1.972	3.846	95,1	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
311	777	1.294	2.485	92,1	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
150	336	678	1.361	x	Jahresergebnis

Geplante Termine:

Zwischenbericht Januar-März 1998:	Anfang Mai
Hauptversammlung 1998:	4. Juni
Dividendenzahlung 1998:	5. Juni
Zwischenbericht Januar-Juni 1998:	Anfang August
Zwischenbericht Januar-September 1998:	Anfang November
Hauptversammlung 1999:	2. Juni

Herausgeber:

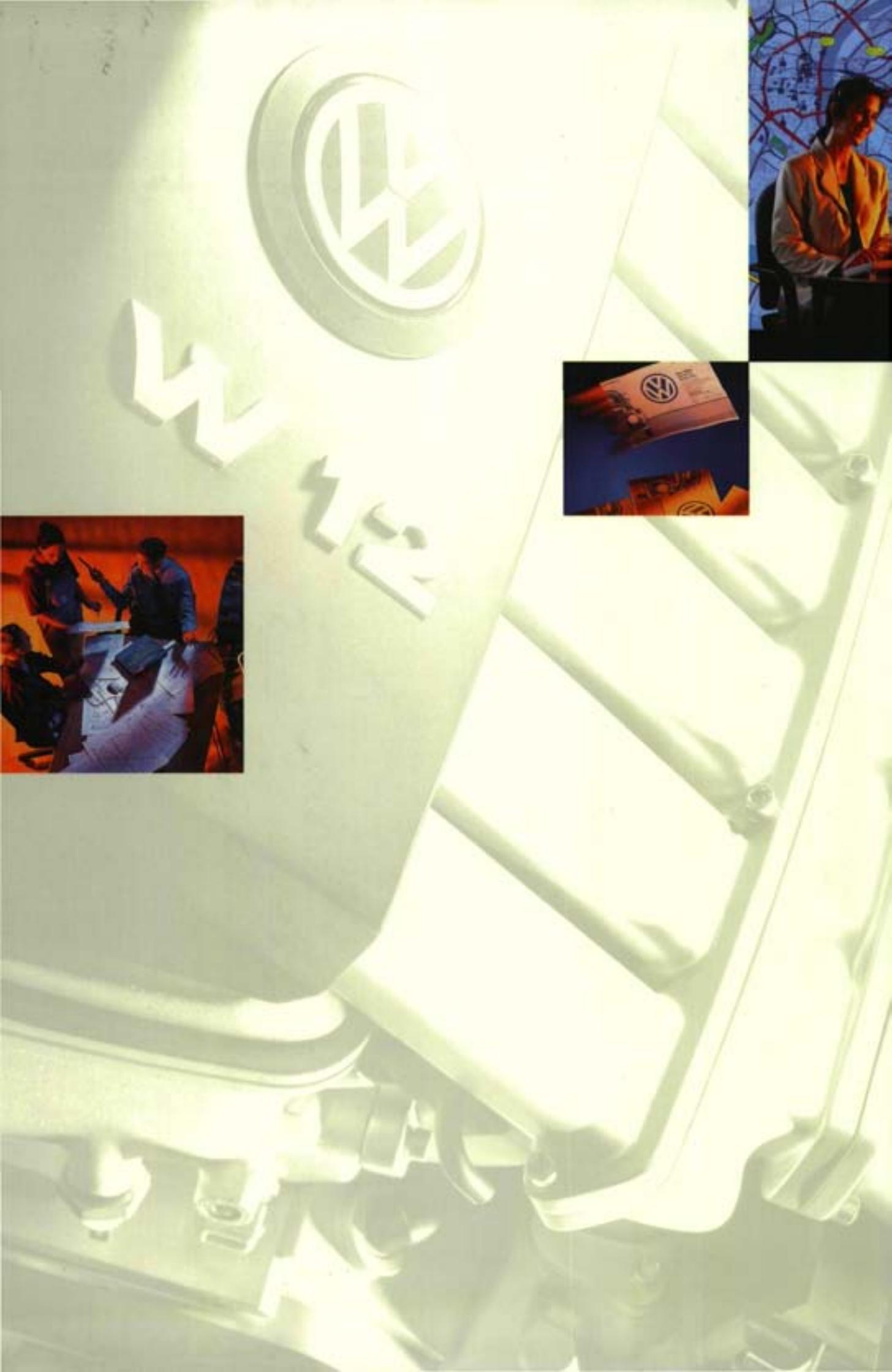
VOLKSWAGEN AG
Finanz-Analytik und -Publizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Telefon: (053 61) 9-0
Telefax: (053 61) 9-28282

Neben der deutschen Fassung
erscheint der Geschäftsbericht 1997
in englischer Sprache. Sollten Sie
weitere Informationen zum Geschäfts-
bericht wünschen, wenden Sie sich
bitte an die oben genannte Adresse.
Der Geschäftsbericht in deutscher
Sprache ist zudem ab Mitte April im
Internet verfügbar:
<http://www.boersenforum.de>

ISSN 0944-9817

858.809.441.00
Printed in Germany

Der Geschäftsbericht wurde
auf chlorfrei gebleichtem,
säurefreiem Papier gedruckt.



VW

