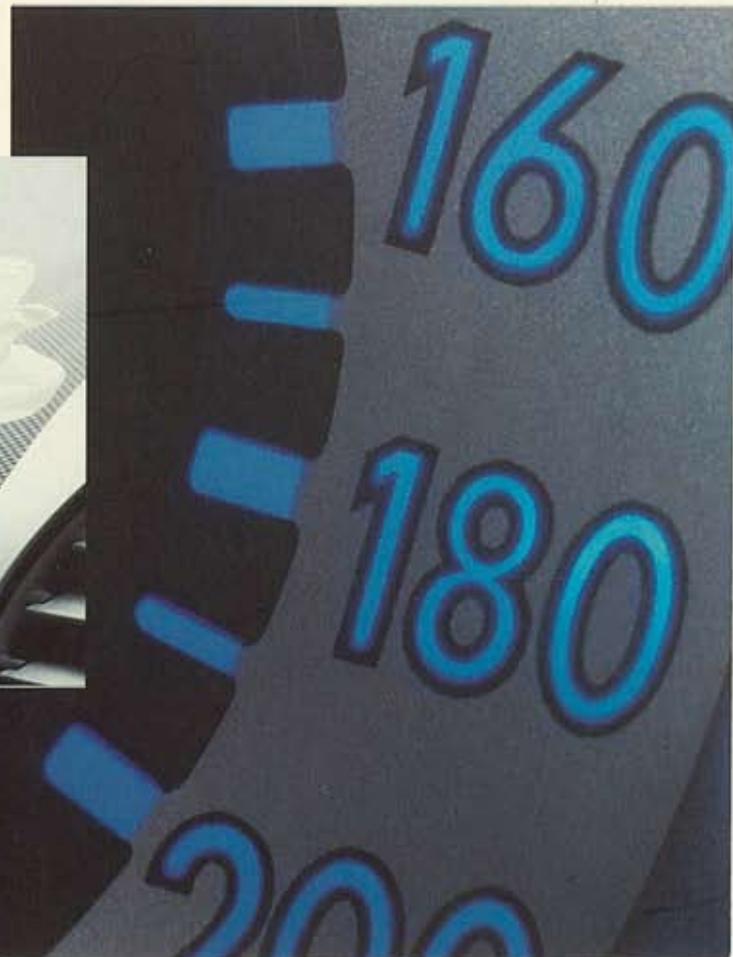


VOLKSWAGEN AG

Geschäftsbericht 1998



Wesentliche Zahlen

		Volkswagen-Konzern			VOLKSWAGEN AG		
		1998	1997	%	1998	1997	%
Absatz*	Automobile	4.747.818	4.250.414	+11,7	2.285.884	1.736.683	+31,6
Produktion*	Automobile	4.822.679	4.290.875	+12,4	1.470.850	1.187.869	+23,8
Belegschaft am 31.12.*		297.916	279.892	+ 6,4	103.792	98.762	+ 5,1
Umsatzerlöse	Mio. DM	134.243	113.245	+18,5	74.381	54.285	+37,0
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	6.287	3.846	+63,4	4.442	2.201	x
Ergebnis nach Steuern	Mio. DM	2.243	1.361	+64,8	1.241	966	+28,4
Dividende der VOLKSWAGEN AG	Mio. DM				619	483	+28,3
davon auf Stammaktien	Mio. DM				463	369	+25,6
Vorzugsaktien	Mio. DM				156	114	+37,1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	Mio. DM	5.881	4.430	+32,8	3.132	2.324	+34,8
Investitionen	Mio. DM	24.304	17.577	+38,3	7.796	7.840	- 0,6
Abschreibungen	Mio. DM	13.611	11.075	+22,9	3.336	2.900	+15,0
Cash-flow	Mio. DM	16.804	12.181	+38,0	5.491	3.857	+42,4
im Automobilbereich:							
Sachinvestitionen	Mio. DM	11.013	8.153	+35,1	-	-	-
Investitionen	Mio. DM	11.924	9.113	+30,8	-	-	-
Abschreibungen	Mio. DM	8.277	6.199	+33,5	-	-	-
Cash-flow	Mio. DM	11.271	7.554	+49,2	-	-	-

* Beim Volkswagen-Konzern sind die Mengendaten der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor enthalten.

Produktion weltweit

	1998	1997		1998	1997
Volkswagen-Pkw	3.168.319	2.763.933	Seat	413.097	405.281
Golf	893.820	624.168	Ibiza	180.775	168.492
Passat, Santana	739.403	610.600	Cordoba	103.409	91.326
Polo, Derby	588.404	593.476	Toledo	42.325	42.634
Gol	309.406	417.668	Arosa	38.338	42.703
Vento, Jetta	156.619	230.753	Alhambra	21.300	16.503
New Beetle	107.090	415	Inca Kombi	7.708	11.070
Caravelle, Kombi	99.248	123.277	Marbella	2.337	18.139
Bora	65.645	-	Inca Kastenwagen	16.905	14.414
Lupo	64.855	-			
Sharan	56.472	58.581	Škoda	399.099	354.005
Parati	41.558	58.853	Felicia	251.116	261.136
Käfer	36.492	35.678	Octavia	117.616	60.488
Caddy Kombi	6.688	7.035	Pickup	30.367	32.381
LT Kombi	2.619	3.429			
Volkswagen Nutzfahrzeuge	223.675	206.526	Bentley**	414	-
Transporter	91.995	95.051	Arnage	261	-
Voyage Saveiro	45.343	38.205	Continental	75	-
Caddy Kastenwagen/Pickup	42.575	36.079	Azure	68	-
LT	30.419	26.690	Sonstige	10	-
Lkw	9.835	6.672			
Omnibus	2.788	2.137	Rolls-Royce**	312	-
Golf Pickup	720	1.168			
Hilux	-	524			
Audi	617.763	561.130			
A4	265.421	283.522			
A6, 100	173.593	125.164			
A3	143.974	128.183			
A8	15.355	15.507			
TT	13.682	-			
Cabriolet	5.738	8.754			

** Wird ab dem 4. Juli 1998 in den Konzerndaten berücksichtigt.

Geschäftsbericht 1998

Inhalt



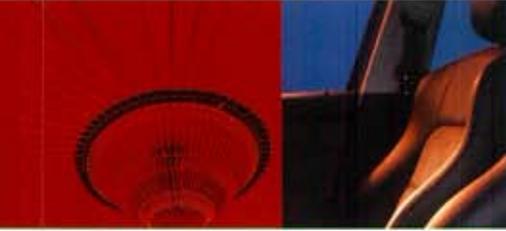
Aufsichtsrat und Vorstand

- 4 Brief an die Aktionäre
- 6 Bericht des Aufsichtsrats
- 10 Aufsichtsrat und Vorstand
- 12 Leitung der Marken

Bericht des Vorstands

- 14 Lagebericht des Volkswagen-Konzerns
und der VOLKSWAGEN AG

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



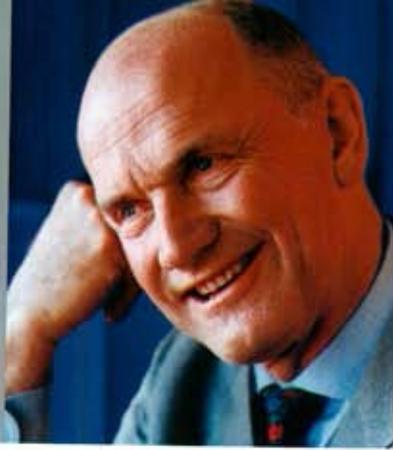
Volkswagen-Konzernabschluss zum 31.12.1998

Informationen zum Berichtsjahr

- 40 Produktentstehung
- 44 Produktionsoptimierung
und Beschaffung
- 52 Vermarktung
- 60 Menschen und Management
- 64 Organisation
und Informationssysteme
- 68 Volkswagen-Aktie und Finanzmärkte

- 76 Bilanz
- 77 Gewinn- und Verlustrechnung
- 78 Anhang

- 96 Der Volkswagen-Konzern
im Spiegel der Zahlen
- 100 Geplante Termine



Dr. Ferdinand Piëch

Brief an die Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärin,
sehr geehrter Aktionär,
das abgelaufene Geschäftsjahr war für Volkswagen
erfolgreich:

- Die Pkw-Marktanteile wurden in Westeuropa und sogar weltweit ausgebaut;
- die Produktion stieg um 12,4 % auf 4.822.679 Fahrzeuge;
- es wurden rund 18.000 Arbeitsplätze geschaffen;
- die Konzern-Umsatzerlöse erhöhten sich von 113,2 Mrd. DM auf 134,2 Mrd. DM;
- der Gewinn nach Steuern erreichte mit 2.243 Mio. DM nach 1.361 Mio. DM im Jahr 1997 einen historischen Höchstwert.

Zudem sind wir mit einer Umsatzrendite vor Steuern von 4,7 % unserer Zielgröße von 6,5 % wieder einen Schritt näher gekommen. Entsprechend der Ergebnisentwicklung schlagen wir eine gegenüber dem Vorjahr erhöhte Dividende von 1,50 (1,20) DM für die Stammaktie und von 1,60 (1,30) DM für die Vorzugsaktie vor.

In den kommenden Jahren streben wir an, unsere Position unter den größten Automobilherstellern der Welt zu festigen. Wir haben deshalb unser Investitionsprogramm für die nächsten fünf Jahre im Automobilbereich um 17,6 Mrd. DM auf 61,5 Mrd. DM kräftig aufgestockt. Mit diesem Investitionsvolumen – dem umfangreichsten in der Volkswagen-Geschichte – werden wir unsere Produktoffensive fortsetzen und die Leistung unserer Fabriken und Anlagen daran ausrichten. Im Finanzdienstleistungsbereich sind Zugänge zum Vermietvermögen im Zeitraum der nächsten fünf Jahre von rund 66 Mrd. DM geplant.

Der Hauptversammlung am 2. Juni 1999 werden wir vorschlagen, über Finanzierungsinstrumente zu beschließen, die uns ein flexibles Reagieren am Kapitalmarkt ermöglichen: die Schaffung Genehmigten Kapitals, die Ermächtigung zur Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen inklusive der Schaffung eines Bedingten Kapitals sowie die Ermächtigung zum Erwerb Eigener Aktien. Derartige Kapitalmaßnahmen dienen dem Zweck, das Wachstum des Volkswagen-Konzerns auch in den nächsten Jahren – falls es erforderlich wird – adäquat zu finanzieren. Im Interesse unserer Aktionärinnen und Aktionäre wollen wir beim Erwerb von Unternehmen und/oder Beteiligungen beispielsweise durch Aktientausch – wie im internationalen Wettbewerb üblich – schnell und unter Einsatz der jeweils am besten geeigneten Instrumente handeln können.

Im Berichtsjahr war die Situation der Weltwirtschaft durch die Wirtschaftskrisen in Asien, Rußland und Lateinamerika geprägt, die die Finanzmärkte stark unter Druck setzten und bis heute andauern oder sich teilweise noch verschärfen. Die Lage in der Automobilbranche ist hiervon in unterschiedlichem Ausmaß betroffen. Zudem wird der Markt durch die Zunahme der Produktvielfalt sowie infolge einer fortschreitenden Homogenisierung der Produkteigenschaften immer anspruchsvoller und der Wettbewerb intensiver. Der Kunde sucht nach individuellen Produkten, die seiner sich wandelnden Wertvorstellung entsprechen.

Den Herausforderungen des Marktes begegnen wir mit unserer Unternehmensstrategie, deren Kernelemente die

Mehrmarkenstrategie, die Modellpolitik und die Plattformstrategie sind. Diese Grundbausteine bilden das Fundament für das Erreichen unserer Ziele. Damit erlangen wir die gewünschte Produktvielfalt, Flexibilität und notwendige Wirtschaftlichkeit, die erforderlich sind, um Kundenbegeisterung hervorzurufen.

Kennzeichen unserer Mehrmarkenstrategie war in den letzten Jahren die konsequente Erweiterung unserer Angebotspalette für unterschiedliche Kundengruppen. Jeder einzelnen Marke und ihrer Pflege kommt eine zunehmende Bedeutung bei der Erreichung der Unternehmensziele zu. Neben den bekannten Marktsegmenten werden wir uns mit Nachdruck im Top-Luxus-Markt, in Nischen-Segmenten, im Nutzfahrzeug- und im Kleinwagen-Bereich engagieren. In den Bestrebungen, unseren Kunden eine noch breitere Produktpalette anzubieten, haben wir weitere Fortschritte gemacht.

Mit dem Erwerb von Rolls-Royce und Bentley konnten wir – wie beabsichtigt – auf direktem Weg den Einstieg in das oberste Luxus-Segment realisieren. Mit der Marke Bentley besitzen wir langfristig eine sportliche Top-Luxusmarke, die gleichzeitig ein starkes Entwicklungspotential aufweist. Audi hat mit der Akquisition von Lamborghini eine neue Marke mit höchstem sportlichem Anspruch übernommen. Bugatti bietet die Möglichkeit, die Tradition einer Nobelmarke in einzigartiger technischer Perfektion wiederaufleben zu lassen. Unsere Aktivitäten im Bereich der Nischenfahrzeuge zeigen sich am Beispiel des Audi TT, der seiner Zielgruppe vor allem Sport und Spaß bietet, sowie auch mit dem New Beetle, der insbesondere Emotionen und Ästhetik in neuartiger Weise verkörpert. Den weiteren Ausbau des Nutzfahrzeuggeschäfts werden wir vorantreiben.

Die Erfüllung individueller Bedürfnisse und Kundenwünsche besonderer Art sehen wir nicht im Widerspruch zur Wirtschaftlichkeit. Unsere Plattformstrategie ermöglicht, Kosten- und Technologievorteile auf andere Marken zu übertragen, weitere Ertragspotentiale zu erschließen und dabei genügend Freiraum für die Individualität und Kreativität der jeweiligen Marken und Modelle zu schaffen.

Bereits auf dem letztjährigen Pariser Automobilsalon haben wir das Potential von Volkswagen erneut unter Beweis gestellt. Die Bugatti-Studie mit einem 18-Zylinder-Motor und das weltweit erste serienreife 3-Liter-Auto sind herausragende Beispiele. Sie verbinden neueste Technologien mit innovativem Design und bestimmen dadurch den neuen Standard für automobile Werte.

Im Blickpunkt der nächsten Jahre stehen für den Volkswagen-Konzern:

- Die Bewältigung der Produktmaßnahmen in bezug auf die Erfüllung höchster Qualitätsansprüche, die Sicherung und Erhöhung der Absatzmengen sowie die Reduzierung von Kosten;
- die Beherrschung der Auswirkungen der Wirtschaftskrisen in Asien, Rußland und Südamerika;
- die Integration der neuen Marken sowie
- eine verbesserte Liefer- und Termintreue.

Ziel von Volkswagen ist es, mit konkurrenzfähigen und attraktiven Produkten auch in Zeiten einer nachlassenden Konjunktur die Position im Weltmarkt nachhaltig auszubauen. Volkswagen besitzt das Potential, um sich auch im künftigen Wettbewerbumfeld weltweit zu behaupten. Wir bitten Sie, uns weiterhin Ihr Vertrauen entgegenzubringen.

Ihr



Ferdinand Piëch



Dr. Klaus Liesen

Bericht des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Entwicklung des Volkswagen-Konzerns befaßt. Wir haben uns regelmäßig und umfassend über die Lage des Unternehmens und den Geschäftsverlauf informiert. In vier planmäßigen Sitzungen haben wir die mündlichen und schriftlichen Berichte des Vorstands entgegengenommen und erörtert. Darüber hinaus haben wir uns in einer außerplanmäßigen Sitzung im April mit dem möglichen Erwerb von Rolls-Royce/Bentley befaßt. Zudem wurden wir durch den Vorstand mit Hilfe umfangreicher, detaillierter Berichte jeden Monat ausführlich über die wesentlichen Ereignisse im Konzern unterrichtet. In den Berichten sind wichtige aktuelle Mengen- und Finanzdaten der Marken und Regionen des Volkswagen-Konzerns dargestellt, die jeweils einen Vergleich zum Budget und zum Vorjahr sowie eine Vorausschätzung für das Gesamtjahr beinhalten. Schriftliche und mündliche Fragen des Aufsichtsrats hat der Vorstand unmittelbar beantwortet. Die Unternehmenspolitik sowie die für den weiteren Weg des Konzerns bedeutsamen Entscheidungen und Vorhaben des Vorstands wurden von uns eingehend beraten und intensiv diskutiert.

Das Präsidium des Aufsichtsrats, das aus vier Mitgliedern besteht, trat vor jeder der planmäßigen Sitzungen zusammen. Zusätzlich dazu hat sich das Präsidium im Juli getroffen, um über die Vereinbarung zwischen der VOLKSWAGEN AG und der BMW AG hinsichtlich des Erwerbs von Rolls-Royce/Bentley zu beraten. Der Bilanz- und Personalausschuß sowie der Finanz- und Investitionsausschuß tagten im vergangenen Jahr je einmal. Jeder dieser Ausschüsse

setzt sich aus fünf Vertretern der Anteilseigner und fünf Vertretern der Arbeitnehmer zusammen. Der vierköpfige Vermittlungsausschuß mußte nicht einberufen werden. Die Mitglieder der einzelnen Ausschüsse sind in der Aufstellung des Aufsichtsrats gekennzeichnet.

In den Sitzungen des Aufsichtsrats nahmen die Themen zur Abrundung der Marktpositionierung des Konzerns einen breiten Raum ein. Die mittelfristige Unternehmensplanung 1999 bis 2003 wurde turnusgemäß in der Herbstsitzung vorgestellt, ausführlich erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen; das Investitionsprogramm der VOLKSWAGEN AG für das Jahr 1999 haben wir genehmigt.

Weitere Themenschwerpunkte des vergangenen Jahres waren:

- der Erwerb der Rolls-Royce und Bentley Motor Cars-Gruppe;
- die Fortführung der im Oktober 1997 verschobenen Kapitalerhöhung;
- der Sachstand hinsichtlich der Anfechtungsklage gegen den von der Hauptversammlung 1997 beschlossenen Aktienoptionsplan;
- die Errichtung einer gläsernen Manufaktur in Dresden;
- die Gründung eines Hilfsfonds für ehemalige Zwangsarbeiter;

- der Erwerb der von Ford gehaltenen Gesellschaftsanteile an der AUTOEUROPA-AUTOMÓVEIS LDA.;
- die Ergebnisse der Sonderuntersuchungen durch die C&L Deutsche Revision über etwaige Reimporte nach Deutschland durch Unternehmen der Porsche Holding GmbH;
- die Errichtung einer Konzernrepräsentanz in Berlin.

Wesentlicher Tagesordnungspunkt in der Frühjahrssitzung 1999 war der Jahresabschluß 1998. Der Konzernabschluß und der Jahresabschluß der VOLKSWAGEN AG zum 31. Dezember 1998 sowie die jeweiligen Lageberichte wurden zuvor unter Einbeziehung der Buchführung durch den Abschlußprüfer geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Gegenstand der Prüfung waren auch die vom Vorstand gemäß § 91 Abs. 2 AktG zu treffenden Maßnahmen, um Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden, früh zu erkennen. Den Ergebnissen dieser Prüfung stimmte der Aufsichtsrat zu. Auf der Hauptversammlung am 4. Juni 1998 war die C&L Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, zum Abschlußprüfer gewählt worden. Die Jahresabschlußprüfung erfolgte bereits in Anlehnung an die erweiterten Anforderungen für den Einzelabschluß und den Konzernabschluß nach dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

Die Prüfung des Konzern- und des Jahresabschlusses, der zugehörigen Lageberichte und des Vorschlags über die Verwendung des Bilanzgewinns durch den Aufsichtsrat hat keinen Anlaß zu Einwen-

dungen gegeben. 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. Der Aufsichtsrat erörterte und billigte den Jahresabschluß, der damit festgestellt ist, und stimmte dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns zu.

Mit Wirkung zum 14. November 1998 legte Herr Gerhard Schröder per Schreiben vom 13. Oktober 1998 wegen der bevorstehenden Wahl zum Bundeskanzler sein Aufsichtsratsmandat nach über achtjähriger Tätigkeit nieder. Während seines Wirkens im Aufsichtsrat hat er kompetent und weitblickend die Entwicklung der VOLKSWAGEN AG mitgestaltet. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Schröder für seinen hohen persönlichen Einsatz seinen besonderen Dank aus. Herr Ministerpräsident Gerhard Glogowski wurde in der Aufsichtsratssitzung vom 27. November 1998 als neues Mitglied in das Präsidium des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG gewählt, das gleichzeitig den Ausschuß gemäß § 27 Mitbestimmungsgesetz bildet. Mit Wirkung vom 19. November

1998 hat das Land Niedersachsen Herrn Dr. rer. pol. Peter Fischer, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, als neues Mitglied in den Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG entsandt.

Am 17. Mai 1998 verstarb Herr Helmut Orlich im 92. Lebensjahr. Herr Orlich gehörte der Volkswagenwerk GmbH seit 1946 an und war von 1961 bis 1969 Mitglied des Vorstands der Volkswagenwerk AG. Mit seinem vorbildlichen Engagement hat er den Wiederaufbau und die Weiterentwicklung unseres Unternehmens maßgeblich mitbestimmt. Wir verlieren mit Herrn Orlich einen Volkswagen-Pionier der ersten Stunde.

Das langjährige Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagenwerk GmbH und der Volkswagenwerk AG, Herr Hugo Bork, verstarb am 16. Oktober 1998. Er gehörte dem Unternehmen von 1939 bis zu seiner Pensionierung 1972 an. Herr Bork hat sich mit beispielhaftem Verantwortungsbewußtsein und großem Erfolg im jahrzehntelangen unermüdlichen Engagement für die Belegschaft eingesetzt. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Am 15. Januar 1999 verstarb das ehemalige Vorstandsmitglied der Volkswagenwerk AG, Herr Professor Dr. Friedrich Thomée, im 79. Lebensjahr. Er gehörte dem Vorstand von Oktober 1965 bis Ende 1981 an. Während seiner langjährigen, erfolgreichen Tätigkeit wurden ihm höchste fachliche Anerkennung und persönliche Wertschätzung entgegengebracht. Herr Professor Dr. Thomée wird uns als große Unternehmerpersönlichkeit in Erinnerung bleiben.

Das langjährige ehemalige Vorstandsmitglied der VOLKSWAGEN AG, Herr Claus Borgward, verstarb am

6. März 1999. Er hat mit außerordentlicher fachlicher Kompetenz und großem Engagement unser Unternehmen mitgeprägt. Sein verbindliches Wesen, seine Menschlichkeit und Herzengüte werden uns in Erinnerung bleiben.

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

Wolfsburg, den 19. März 1999



Dr. Klaus Liesen
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Aufsichtsrat

Dr. jur.

Klaus Liesen (67)¹⁾²⁾³⁾

Essen

Vorsitzender

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Ruhrgas AG

02.07.1987*

Klaus Zwickel (59)¹⁾²⁾

Frankfurt

Stellvertretender

Vorsitzender

1. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall

21.10.1993

Josef Bauer (59)³⁾

Ingolstadt

Mitglied des Betriebsausschusses der AUDI AG

02.07.1987

Dr. jur.

Gerhard Cromme (55)³⁾

Essen

Vorsitzender des Vorstands der Fried. Krupp AG

Hoesch-Krupp

19.06.1997

Dr. rer. pol.

Peter Fischer (57)³⁾

Hannover

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

19.11.1998

Dr. jur.

Hans Michael Gaul (56)²⁾

Düsseldorf

Mitglied des Vorstands der

VEBA AG

19.06.1997

Gerhard Glogowski (56)¹⁾²⁾

Hannover

Niedersächsischer

Ministerpräsident

13.11.1996

Wilhelm Hemer (55)³⁾

Frankfurt

Gewerkschaftssekretär

beim Vorstand der

Industriegewerkschaft Metall

03.05.1989

Gerhard Kakalick (52)²⁾

Kassel

Vorsitzender des

Betriebsrats Werk Kassel der

VOLKSWAGEN AG

03.06.1993

Wolfgang Klever (58)²⁾

Braunschweig

Vorsitzender des Betriebsrats

Werk Braunschweig der

VOLKSWAGEN AG

01.10.1995

Dr. rer. pol.

Jürgen Krumnow (54)²⁾

Frankfurt

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG

01.06.1994

Roland Oetker (49)³⁾

Düsseldorf

Präsident Deutsche

Schutzvereinigung für

Wertpapierbesitz e.V.

19.06.1997

Dr. jur. Heinrich v. Pierer (58)²⁾

München

Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG

27.06.1996

Dr.-Ing. E. h.

Günther Saßmannshausen (68)

Hannover

02.07.1987

Siegfried Schinowski (58)²⁾

Wolfsburg

Geschäftsführer des

Bauhof e.V.

02.07.1992

Dr. rer. pol.

Albert Schunk (57)³⁾

Frankfurt

Leiter der Abteilung

Internationales beim Vor-

stand der Industrie-

gewerkschaft Metall

05.07.1977

Bernd Sudholt (52)³⁾

Wolfsburg

Stellvertretender Konzern-

und Stellvertretender

Gesamtbetriebsratsvorsit-

zender der VOLKSWAGEN AG

02.07.1992

Klaus Volkert (56)¹⁾²⁾

Wolfsburg

Konzern- und Gesamtbe-

triebsratsvorsitzender der

VOLKSWAGEN AG

02.07.1990

Dr. rer. pol.

Bernd W. Voss (59)³⁾

Frankfurt

Mitglied des Vorstands der

Dresdner Bank AG

22.07.1993

Dr. rer. pol.

Ekkehardt Wesner (59)³⁾

Wolfsburg

Prokurist der

VOLKSWAGEN AG

18.06.1996

**Aus dem Aufsichtsrat ist
ausgeschieden:**

Gerhard Schröder (54)¹⁾²⁾

Bonn

Bundeskanzler der

Bundesrepublik Deutschland

17.07.1990–14.11.1998

**Vorstand der
VOLKSWAGEN AG**

Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH

Ferdinand Piëch (61)

Vorsitzender

01.01.1993

Forschung und Entwicklung

01.12.1995

Produktionsoptimierung und

Beschaffung

30.11.1996

Mitglied des Vorstands

10.04.1992

Bruno Adelt (59)

Controlling und

Rechnungswesen

01.01.1995

Dr. Robert Büchelhofer (56)

Vertrieb und Marketing

01.04.1995

Dr. rer. pol. h. c.

Peter Hartz (57)

Personal, Arbeitsdirektor

01.10.1993

Dr. jur.

Jens Neumann (53)

Konzernstrategie, Treasury,

Recht, Organisation

01.01.1993

¹⁾ Mitglied des Präsidiums und Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz.

²⁾ Mitglied des Finanz- und Investitionsausschusses.

³⁾ Mitglied des Bilanz- und Personalausschusses.

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

Die ausführlichen Angaben gem. § 285 Nr. 10 HGB zu den Mitgliedschaften der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien sind im Anhang des Einzelabschlusses der VOLKSWAGEN AG aufgeführt. Dieser kann unentgeltlich bei der VOLKSWAGEN AG unter der auf Seite 100 genannten Adresse angefordert werden.

Volkswagen

Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH

Ferdinand Piëch (61)

Vorsitzender des
Markenvorstands Volkswagen
01.08.1993*

Dr. Robert Büchelhofer (56)

Vertrieb und Marketing
01.04.1995

Francisco Javier Garcia Sanz (41)

Beschaffung
30.11.1996

Dr. rer. pol. h. c.

Peter Hartz (57)

Personal
01.10.1993

Dr. phil.

Klaus Kocks (46)

Kommunikation
01.07.1996

Dr. jur.

Jens Neumann (53)

Organisation und Systeme
03.09.1993

Lothar Sander (48)

Controlling und
Rechnungswesen
01.01.1995

Folker Weißgerber (57)

Produktion, Logistik
16.03.1993
Stv. Produktion und Logistik
01.12.1991–16.03.1993

Dr. rer. nat.

Martin Winterkorn (51)
Technische Entwicklung
01.01.1996

Audi

Dr.-Ing.

Franz-Josef Paefgen (52)

Vorsitzender des Vorstands
der AUDI AG
18.03.1998

Sprecher des Vorstands
der AUDI AG

01.07.1997–17.03.1998

Marketing und Vertrieb
01.03.1997–30.06.1997

Technische Entwicklung
22.03.1995–30.04.1997

Stv. Vorsitzender des
Vorstands der AUDI AG
01.01.1997–30.06.1997

Peter Abele (57)

Finanz und Organisation
01.06.1997

Volkswagen Nutzfahrzeuge

Bernd Wiedemann (56)

Vorsitzender der
Geschäftsleitung
Volkswagen Nutzfahrzeuge
01.08.1995

Dr. jur.

Georg Flandorfer (52)

Marketing und Vertrieb
01.07.1997

Jürgen Gebhardt (54)

Produktion
01.02.1993

Dr.-Ing.

Werner Mischke (50)

Technische Entwicklung
01.05.1997

Dr. h. c.

Andreas Schleeß (55)
Personal- und Sozialwesen
27.03.1985

Erich Schmitt (52)

Einkauf
01.06.1997
Einkauf, Finanz und Organisation
25.11.1992–31.05.1997

Seat

Pierre-Alain De Smedt (54)
Vorsitzender der Geschäfts-
leitung der SEAT, S.A.
01.07.1997
Beschaffung
01.01.1997
Stellvertreter des
Vorsitzenden der Geschäfts-
leitung der SEAT, S.A.
01.01.1997–30.06.1997

Josef Anton Habla (50)
Produktion
01.06.1997

Erich Krohn (49)
Finanzen
01.04.1997
Mitglied ohne Geschäfts-
bereich
01.01.1997–31.03.1997

*Rodrigo Sergio Navarro
Segura (36)*
Personal
01.01.1997

Detlev Schmidt (54)
Vertrieb
01.01.1994

*Dr. rer. nat.
Martin Winterkorn (51)*
Forschung und Entwicklung
24.09.1998

Škoda

Vratislav Kulhánek (55)
Vorsitzender des Vorstands
der ŠKODA AUTO a.s.
16.04.1997

Detlef Wittig (56)
Stv. Vorstandsvorsitzender
Kaufmännischer Bereich
16.04.1997
Vertrieb und Marketing
01.07.1995

Wilfried Bockelmann (57)
Technische Entwicklung
16.04.1997
Produktion und Logistik
01.08.1997–31.12.1997

Karl-Günter Büsching (57)
Produktion und Logistik
01.01.1998

*Dr. jur.
Pavel Nováček (50)*
Personal
16.04.1991

Rolls-Royce/Bentley

Anthony Gott (43)
Vorsitzender
der Geschäftsleitung
01.01.1999
Entwicklung
15.12.1997

Douglas Dickson (51)
Produktion
01.01.1999

Christine Gaskell (39)
Personal
12.08.1997

Hans-Georg Melching (49)
Finanzen und Systeme
15.07.1998

Keith Sanders (54)
Vertrieb und Marketing
12.08.1997

**Aus der Markenleitung
Rolls-Royce/Bentley
sind ausgeschieden:**

Graham John Morris (49)
Vorsitzender
der Geschäftsleitung
01.03.1997–31.12.1998

David Cowen (35)
Finanzen und Systeme
19.08.1997–15.07.1998

William Hall (57)
Produktion
01.09.1997–31.12.1998

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



*Lagebericht des Volkswagen-Konzerns
und der VOLKSWAGEN AG*



Bentley Azure

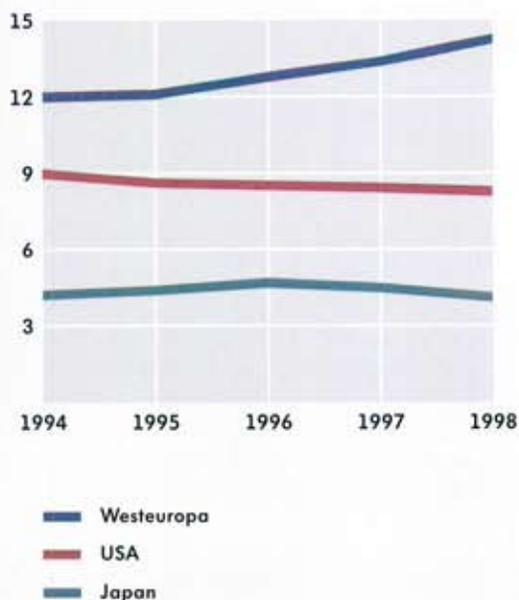
Wachstum der Weltwirtschaft verlangsamte sich

Der Aufschwung der Weltwirtschaft hat sich ab Mitte 1998 deutlich abgeschwächt. Das Wachstum der Industrieländer erreichte im Jahresdurchschnitt nur etwa 2 % nach 3,2 % im Vorjahr. Hauptursachen hierfür waren die anhaltende Finanzkrise in Asien, die Rezession in Japan und die schwierige wirtschaftliche Situation Rußlands. Im asiatischen Raum verzeichneten China und Taiwan ein positives Wirtschaftswachstum in Höhe von 7,8 (8,8) % bzw. 4,8 (6,8) %. Japans Bruttoinlandsprodukt schrumpfte um knapp 3 %, nach einem Plus von 1,4 % im Vorjahr. Obwohl sich die ökonomische Lage auch in Lateinamerika verschlechterte und einige Währungen unter verstärktem Abwertungsdruck gerieten, konnten Mexiko und Argentinien Steigerungsraten des Sozialprodukts von 4,7 (7,0) % bzw. 4,5 (8,6) % erzielen. Im zweiten Halbjahr kam es in Brasilien zu einer rezessiven Entwicklung; die Wirtschaftsleistung nahm im Jahresdurchschnitt nur noch geringfügig zu, nach einem Plus von 3,2 % im Jahr 1997. Die US-Wirtschaft erreichte vor allem aufgrund des sehr kräftigen Wachstums im vierten Quartal die gleiche Zuwachsrate wie im Vorjahr in Höhe von 3,9 %.

In Westeuropa lag das Wachstum wie im Vorjahr bei 2,7 %; Zinsen und Inflationsraten blieben niedrig. Dabei verstärkten sich der private Konsum und die Investitionstätigkeit, während sich die Zuwachsrate beim Export ein wenig abschwächte. Von den mitteleuropäischen Reformländern verzeichneten Polen, die Slowakei und Ungarn einen kräftigen Aufschwung, wogegen die tschechische Wirtschaft eine rezessive Phase durchlief.

Einhergehend mit einer leichten Verbesserung auf dem Arbeitsmarkt und der geringen Teuerungsrate belebte sich in Deutschland auch der private Verbrauch. Dagegen verlor der Export im Laufe des Jahres an Dynamik. Der Rückgang der Ausfuhren nach Südostasien konnte aber überwiegend durch zunehmende Lieferungen innerhalb Europas ausgeglichen werden. Das Sozialprodukt nahm um 2,8 % zu, die Zuwachsrate lag damit über dem Vorjahreswert von + 2,2 %.

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



Automobilgeschäft global rückläufig

Nach vier aufeinanderfolgenden Wachstumsjahren ist die weltweite Pkw-Nachfrage 1998 erstmals wieder unter das Niveau des Vorjahres gesunken. Mit 35,9 Mio. Fahrzeugen wurden 2,2 % weniger neu zugelassen. Während die Auslieferungen in Asien und Südamerika rückläufig waren, stagnierten sie in Nordamerika und Zentral-/Osteuropa. Dagegen setzte sich das seit 1994 andauernde Wachstum des westeuropäischen Pkw-Marktes fort.

Die Weltautomobil-Produktion lag bei 52,7 Mio. Einheiten (-2,6 %); davon entfielen 37,9 Mio. auf Pkw (-2,3 %). Nicht ausgelastete Produktionsanlagen vor allem im asiatischen Raum haben zu einer Intensivierung der internationalen Konkurrenzsituation beigetragen. Wettbewerbsverschärfend wirkten sich zudem der fortschreitende Konzentrationsprozeß in der Automobilindustrie sowie die verstärkten Produktoffensiven der Hersteller aus.

In Westeuropa stiegen die Neuzulassungen um 7,0 % auf 14,3 Mio. Pkw. Daran hatte das westeuropä-

ische Ausland einen Anteil von 10,6 Mio. Einheiten; dies ist eine Zunahme um 7,3 %. Besondere Impulse gingen von Spanien und Frankreich aus, mit Wachstumsraten von 17,2 % bzw. 13,5 %. Neben der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in beiden Ländern ist der Marktanstieg in Spanien auf die seit Januar 1997 gewährte Stilllegungsprämie und in Frankreich auf das niedrige Niveau des Vorjahres zurückzuführen. In Italien lief die staatliche Förderung im Juli aus; durch die starke Marktabschwächung in der zweiten Jahreshälfte wurde das Vorjahr um 1,6 % unterschritten. Großbritanniens Automobilmarkt, der drittgrößte in Westeuropa, erhöhte sich um 3,5 %.

Die Pkw-Märkte in Zentral- und Osteuropa entwickelten sich uneinheitlich. Während Polen, Ungarn, die Slowakische Republik und Slowenien Steigerungsraten aufwiesen, waren die Verkäufe in Rußland und der Tschechischen Republik rückläufig.

In Deutschland erhöhten sich die Neuzulassungen um 6,3 % auf 4.031.869 Fahrzeuge; damit nahmen sie wieder deutlicher als im Vorjahr zu. Auf Personewagen entfielen 3.735.987 (+5,9 %) und auf Lastkraftwagen bis 6 t Gesamtgewicht 207.200 Stück (+9,6 %). Zu dem Wachstum führte insbesondere die verbesserte Verfügbarkeit neuer Volumenmodelle im zweiten Halbjahr. Das Auslandsgeschäft der deutschen Hersteller entwickelte sich aufgrund steigender Ausfuhren nach Westeuropa und Nordamerika weiterhin positiv. Insgesamt nahmen die Exporte um 15,1 % auf 3.912.044 Wagen zu. Damit war die Automobilindustrie nach wie vor der Motor des deutschen Exports. Die Kraftfahrzeugproduktion übertraf mit 5.726.788 Einheiten das Vorjahr um 14,0 %.

Auslieferungen um 7,5 % gesteigert

Mit weltweit 4.582.132 ausgelieferten Fahrzeugen erzielte der Volkswagen-Konzern einen neuen Verkaufsrekord. Bei einem insgesamt gesunkenen Marktvolumen wurde eine Steigerung um 7,5 % erreicht. Der Pkw-Weltmarktanteil erhöhte sich von 10,4 % auf 11,5 %. Die Verkäufe gliederten sich in 3.186.633 Volkswagen- (+ 7,1 %), 599.509 Audi- (+ 9,7 %), 431.550 Seat- (+ 7,2 %) sowie 363.500 Škoda-Modelle (+ 8,1 %); seit dem 4. Juli wurden 940 Rolls-Royce- und Bentley-Automobile ausgeliefert. Im Ausland wurden insgesamt 75,9 % der Konzern-Fahrzeuge verkauft, nach 76,4 % im Vorjahr.

Marktanteil in Westeuropa ausgebaut

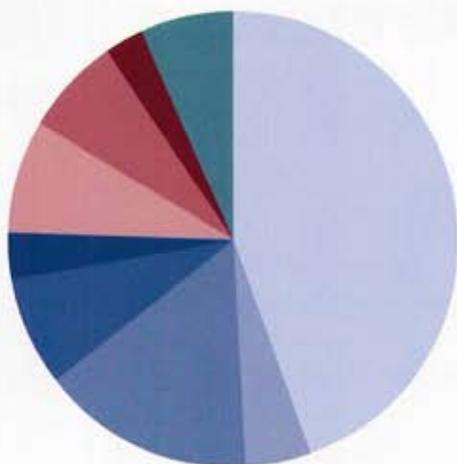
Mit einem Pkw-Marktanteil von 18,0 (17,1) % baute der Volkswagen-Konzern in Westeuropa seinen Vorsprung gegenüber den Wettbewerbern deutlich aus. Insgesamt wurden mit 2.828.625 Automobilen 13,7 % mehr ausgeliefert. Dabei ergab sich folgendes Bild der Gesamtverkäufe und Pkw-Marktanteile: Auf Volkswagen entfielen 1.759.865 Fahrzeuge (+ 14,5 %); mit einem Anteil von 11,0 (10,3) % wurde die Nr.-1-Position

Wichtige Märkte des Volkswagen-Konzerns

	Auslieferungen 1998 (Fzg.)*	Veränderung zu 1997 (%)	Pkw-Marktanteil 1998 (%)	Pkw-Marktanteil 1997 (%)
Weltweit	4.582.132	+ 7,5	11,5	10,4
Westeuropa	2.828.625	+ 13,7	18,0	17,1
davon: Deutschland	1.102.349	+ 9,5	28,2	27,5
Italien	296.862	+ 18,8	12,0	9,9
Spanien	277.808	+ 19,5	21,7	21,1
Frankreich	237.908	+ 13,0	11,0	11,3
Großbritannien	228.605	+ 10,2	9,3	8,7
Zentral-/Osteuropa	286.061	- 1,9	13,3	13,8
Region Nordamerika	419.057	+ 53,4	4,4	2,9
davon: USA (Importmarkt)	267.725	+ 55,6	7,7	5,2
Kanada	41.397	+ 51,2	5,5	3,6
Mexiko	109.935	+ 48,9	25,2	23,4
Region Südamerika/Afrika	587.280	- 23,0	21,2	24,4
davon: Brasilien	445.796	- 25,4	30,2	32,6
Argentinien	63.444	- 4,2	17,2	19,0
Südafrika	47.666	- 14,3	21,2	20,9
Region Asien-Pazifik	376.264	+ 1,3	5,4	4,4
davon: China	302.740	+ 8,2	56,0	55,0
Japan (Importmarkt)	49.124	- 16,5	18,9	17,6

* Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, Rolls-Royce- und Bentley-Fahrzeuge werden ab dem 4. Juli 1998 berücksichtigt.

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



- | | |
|------------------|---|
| VW-Pkw | Region Nordamerika |
| VW Nutzfahrzeuge | Region Südamerika/Afrika |
| Audi | Region Asien-Pazifik |
| Seat | Finanzdienstleistungen/
Finanzierung |
| Škoda | |

im Pkw-Segment belegt. Audi lieferte 500.930 Modelle aus (+ 8,4 %); der Anteil an den Neuzulassungen lag bei 3,4 (3,4) %. Seat verzeichnete einen Zuwachs um 8,6 % auf 395.341 Einheiten und erreichte einen Anteil von 2,5 (2,5) %. Škoda erzielte mit 37,2 % den stärksten Anstieg auf 172.058 Wagen; der Pkw-Marktanteil betrug 1,1 (0,9) %. Im Zeitraum Juli bis Dezember wurden 431 Rolls-Royce- und Bentley-Modelle ausgeliefert.

Auf den Märkten Zentral- und Osteuropas sanken die Konzern-Verkäufe infolge der ungünstigen wirtschaftlichen Lage um 1,9 % auf 286.061 Modelle. Positive Impulse kamen dabei aus Polen, Ungarn, Kroatien sowie aus der Slowakischen Republik, in der die Auslieferungen um 5,7 % auf 40.483 Fahrzeuge stiegen. Dagegen reduzierten sich die Verkäufe in Slowenien sowie in der Tschechischen Republik, in der mit 94.177 Einheiten das Vorjahr um 19,1 % unterschritten wurde.

In Deutschland, dem größten Automobilmarkt Europas, erhöhte der Volkswagen-Konzern seine Auslieferungen um 9,5 % auf 1.102.349 Fahrzeuge. Mit einem Pkw-Marktanteil von 28,2 (27,5) % festigte

der Konzern seine führende Position. In den neuen Bundesländern belegte er mit 27,4 (26,6) % ebenfalls den Spitzenplatz.

**Verkaufserfolge in der Region
Nordamerika**

Das Wachstum der US-Wirtschaft blieb 1998 bedingt durch den stabilen privaten Verbrauch kräftig. Die Pkw-Nachfrage war aufgrund des anhaltenden Trends zu leichten Nutzfahrzeugen weiterhin sinkend (- 1,6 %). Entgegen dem Markttrend gelang es Volkswagen, die Verkäufe um 59,4 % auf 219.858 Modelle beträchtlich auszuweiten. Hierzu trugen insbesondere der New Beetle und der Passat bei. Audi steigerte die Auslieferungen ebenfalls erheblich auf 47.517 Einheiten (+ 39,1 %). Der Anteil des Konzerns an den Pkw-Zulassungen der Importmarken erreichte 7,7 (5,2) %.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Kanadas blieb hinter der des Vorjahres zurück. Während der Pkw-Markt stagnierte, verbesserte die Volkswagen Canada Inc. ihren Anteil auf 5,5 (3,6) %. Die Konzern-Auslieferungen erhöhten sich um 51,2 % auf 41.397 Einheiten.

Aufgrund geringerer Exportzuwächse, einer anhaltend hohen Teuerungsrate und der Abwertung des Peso verlangsamte sich das Wirtschaftswachstum in Mexiko. Die Pkw-Nachfrage belief sich im Gesamtjahr auf 426.284 Fahrzeuge. Daran hatte der Konzern einen Anteil von 25,2 (23,4) % und verfehlte knapp den ersten Platz in der Zulassungsstatistik. Die gesamten

Auslieferungen betragen 109.935 Automobile (+ 48,9 %).

In der Region Nordamerika nahmen die Verkäufe um 53,4 % auf 419.057 Einheiten zu; davon waren 366.592 Volkswagen- (+ 55,1 %), 52.098 Audi- (+ 41,1 %) sowie in der zweiten Jahreshälfte 367 Rolls-Royce- und Bentley-Modelle.

Absatzrückgang in der Region Südamerika/Afrika

In Brasilien kam es als Folge der Asienkrise und einer verschärften Stabilisierungspolitik in der zweiten Jahreshälfte zu einem starken Konjunkturrückgang. Der Einbruch bei den Pkw-Neuzulassungen um 21,4 % auf 1.232.206 Einheiten wurde durch die anhaltend hohen Zinsen verstärkt. Der Volkswagen-Konzern führte mit einem Anteil von 30,2 (32,6) % die Zulassungsstatistik an; die Pkw-Auslieferungen reduzierten sich kräftig um 27,1 % auf 371.878 Wagen. In der Klasse der leichten Nutzfahrzeuge verkaufte der Konzern 62.538 Automobile (- 18,9 %) und erreichte einen Anteil von 24,1 (25,8) %. Im Lkw-Segment von 7 bis 35 Tonnen wurden 11.380 Volkswagen-Lkw und -Omnibusse abgesetzt (+ 7,7 %); der Marktanteil lag bei 16,9 (15,2) %. Zur Vermeidung von deutlichen Personalanpassungen wurden bei der Volkswagen do Brasil Ltda. zum Jahresende 1998 die Einführung der 4-Tage-Woche mit entsprechenden Lohn- und Gehaltskürzungen, ein Vorruhestandsprogramm sowie weitere Maßnahmen zur Kosteneinsparung vereinbart.

In Argentinien schwächte sich das Wirtschaftswachstum in der zweiten Jahreshälfte deutlich ab. Belastend auf die Ausfuhren wirkten sich die niedrigen Weltmarktpreise für Agrar-Rohstoffe sowie der relativ starke US-Dollar aus, an den der argentinische Peso gekoppelt ist. Auf dem Pkw-Markt setzte aufgrund der engen wirtschaftlichen Verflechtung mit Brasilien ab Jahresmitte ein Rückgang ein. Im Gesamtjahr konnte mit 321.685 Fahrzeugen nur das

Vorjahresniveau erreicht werden; der Anteil des Konzerns daran betrug 17,2 (19,0) %. Damit belegte Volkswagen den dritten Platz. Die Auslieferungen blieben mit 63.444 Automobilen unter dem Vorjahreswert (- 4,2 %).

In Südafrika hat sich die ökonomische Lage verschlechtert. Die hohe Arbeitslosigkeit und die Zinserhöhungen der Zentralbank aufgrund des starken Abwertungsdrucks auf den Rand wirkten sich negativ aus; der Pkw-Markt schrumpfte um 15,0 %. Mit einem Anteil von 21,2 (20,9) % erreichte der Konzern die zweite Stelle in der Zulassungsstatistik. Die Verkäufe der Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd. sanken im Inlandsmarkt auf 47.666 Modelle (- 14,3 %). Um dem wachsenden Wettbewerbsdruck aufgrund steigender Importe zu begegnen, setzt die Gesellschaft verstärkt auf Exporte; sie entwickelt sich zur Zeit zum größten Automobilhersteller Afrikas.

Insgesamt verkaufte der Volkswagen-Konzern in der Region Südamerika/Afrika mit 587.280 Automobilen 23,0 % weniger als im Vorjahr. Auf Volkswagen entfielen 566.913 Modelle (- 23,4 %); 12.453 auf Audi (+ 23,2 %) sowie 7.914 auf Seat und Škoda (- 40,6 %).

Finanzkrise in der Region Asien-Pazifik

Im Geschäftsjahr 1998 zeigte sich die Finanz- und Wirtschaftskrise in den einzelnen Märkten der Region Asien-Pazifik in unterschiedlichen Ausprägungen. In China schlug sich die Krise in einem gedrosselten Wachstum

nieder. Neben einer steigenden Arbeitslosigkeit, deflationären Tendenzen und einem abgeschwächten Exportwachstum belasteten zudem die Folgen der Flutkatastrophe die Wirtschaft. Die Regierung steuerte vermehrt mit konjunkturbelebenden Maßnahmen gegen. Der Pkw-Markt übertraf mit 541.000 Einheiten das Vorjahresniveau um 6,6 %. Der Volkswagen-Konzern erhöhte seine gesamten Verkäufe überproportional um 8,2 % auf 302.740 Fahrzeuge; mit 56,0 (55,0) % wurde wiederum der mit Abstand höchste Pkw-Marktanteil erreicht.

Im Jahresverlauf verschärfte sich in Japan der Wirtschaftsabschwung. Kennzeichnend waren die einbrechende Binnennachfrage, sinkende Preise, rückläufige Investitionen und eine steigende Arbeitslosigkeit. Obwohl die Regierung mehrere umfangreiche Konjunkturprogramme in die Wege leitete, kam es zu keiner nachhaltigen Erholung. Mit 4.093.573 Neuzulassungen (-8,9 %) fiel der Pkw-Markt auf den tiefsten Stand seit zehn Jahren. Beim Volkswagen-Konzern verringerte sich das Neuwagen-geschäft um 16,5 % auf 49.124 Modelle. In dem um 22,2 % geschrumpften Pkw-Importsektor gelang es Volkswagen jedoch aufgrund seines attraktiven Produktangebots, seinen Anteil auf 18,9 (17,6) % auszubauen.

Die gesamten Auslieferungen an Kunden in der Region Asien-Pazifik betrugen 376.264 Einheiten, damit erzielte der Volkswagen-Konzern gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 1,3 %. Von den Verkäufen entfielen 353.972 auf Volkswagen (+2,7 %), 21.830 auf Audi (-15,5 %), 371 auf Seat und Škoda (-61,9 %) sowie im zweiten Halbjahr 91 auf Rolls-Royce und Bentley.

Expansiver Finanzdienstleistungsbereich

Auch im abgelaufenen Jahr wurde die Expansion des Finanzdienstleistungsgeschäfts im Ausland vorangetrieben. Zu Beginn des Berichtsjahres wurde die VOLKSWAGEN BANK POLSKA S.A. gegründet. Nachdem die polnische Nationalbank die Banklizenz erteilt hatte, nahm die Gesellschaft in der zweiten Jahreshälfte ihre Geschäftstätigkeit auf. In Italien errichteten die Volkswagen Bank GmbH sowie die Volkswagen Leasing GmbH Betriebsstätten. Die 1997 gegründete Repräsentanz in Peking hat im vergange-

nen Jahr die Betriebsgenehmigung durch die chinesische Regierung erhalten. Sie muß nun zwei Jahre den operativen Markteintritt vorbereiten, bevor die Erlaubnis zur Gründung einer Finanzdienstleistungsgesellschaft beantragt werden kann.

Weltweit nahmen die Vertragsbestände im Leasing- und Finanzierungsbereich um 10,0 % auf 2.699.800 Kontrakte zu; die neu abgeschlossenen Verträge beliefen sich auf 1.145.800 Einheiten. Gemessen an den entsprechenden Auslieferungen des Konzerns betrug der Anteil geleaster bzw. finanzierter Neufahrzeuge 26,1 %. In der Berichtsperiode wurden die VOLKSWAGEN FINANCE JAPAN KK sowie die Volkswagen Financial Consultant Service K.K. erstmals vollkonsolidiert.

Als eine der führenden Gesellschaften im europäischen Auto-Leasing-Geschäft schloß die Volkswagen Leasing GmbH 198.700 neue Verträge ab. Zum 31. Dezember 1998 befanden sich 461.600 vermietete Fahrzeuge im Bestand.

Die Volkswagen Bank GmbH schloß im Bereich der Kundenfinanzierung 375.500 Neuverträge ab. Zum Jahresende betrug der Bestand 915.400 Kontrakte; dies ist ein Anstieg um 5,4 %. Bei den Händlerfinanzierungen wuchsen die Forderungen zum Bilanzstichtag um 58,3 % auf 5.363 Mio. DM. Das Einlagevolumen des sich spürbar ausdehnenden Direktbankgeschäfts nahm um 33,2 % auf nunmehr 4,3 Mrd. DM zu.

Die zur Finanzholding-Gruppe der Volkswagen Financial Services AG gehörenden Unternehmen sowie die Volkswagen Bank GmbH als Einzelgesellschaft haben die rechtlichen Auflagen des deutschen Kreditwesengesetzes im Berichtsjahr jederzeit erfüllt.

Absatz und Umsatz auf hohem Niveau

1998 hat der Konzern seine Produktoffensive fortgesetzt: Den Markteinführungen des Golf Cabriolets, des Audi A6 Avant, des Audi S4, des neu gestalteten Škoda Felicia sowie des Škoda Octavia Combi im ersten Halbjahr folgten in der zweiten Jahreshälfte der Lupo, der Bora, der New Beetle für den europäischen Markt, das Audi TT Coupé, der Seat Toledo und das Bentley Continental SC Coupé.

Insgesamt hat die hohe Nachfrage nach unseren Modellen zu einem kräftigen Absatz- und Umsatzwachstum geführt. Der Volkswagen-Konzern verkaufte weltweit 4.747.818 Fahrzeuge an die Händlerorganisation (+ 11,7 %), davon im Ausland 75,7 (76,6) %. Größter Absatzträger war der Golf mit 18,5 %, gefolgt vom Passat und vom Polo mit 15,3 % bzw. 12,0 %.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 18,5 % auf 134,2 Mrd. DM. Dazu trugen der Golf mit 15,9 %, der Passat mit 11,4 % und der Audi A4 mit 7,9 % bei. Im Inland stiegen die Umsätze um 19,3 % auf 46,7 Mrd. DM und im Ausland um 18,2 % auf 87,5 Mrd. DM. Damit lag der Auslandsanteil am Umsatz bei 65,2 (65,4) %.

Die VOLKSWAGEN AG setzte 2.285.884 Fahrzeuge ab; das Vorjahr wurde um 31,6 % übertroffen. Dies führte zu Umsatzerlösen in Höhe von 74,4 Mrd. DM (+ 37,0 %); auf das Exportgeschäft entfielen 57,9 (57,4) %.

Absatz*

Automobile	1998	1997	%
Weltweit	4.747.818	4.250.414	+ 11,7
Inland	1.152.604	992.886	+ 16,1
Ausland	3.595.214	3.257.528	+ 10,4
Volkswagen-Pkw	3.099.177	2.737.199	+ 13,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	223.878	209.654	+ 6,8
Audi	605.658	551.871	+ 9,7
Seat	432.784	405.326	+ 6,8
Škoda	385.556	346.364	+ 11,3
Rolls-Royce/Bentley**	765	-	x

* Einschließlich 309 (280) Tsd. Fahrzeuge der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor.

** Wird ab dem 4. Juli 1998 in den Konzerndaten berücksichtigt.

Produktion*

Automobile	1998	1997	%
Weltweit	4.822.679	4.290.875	+ 12,4
Inland	1.982.368	1.618.496	+ 22,5
Ausland	2.840.311	2.672.379	+ 6,3
Volkswagen-Pkw	3.168.319	2.763.933	+ 14,6
Volkswagen Nutzfahrzeuge	223.675	206.526	+ 8,3
Audi	617.763	561.130	+ 10,1
Seat	413.097	405.281	+ 1,9
Škoda	399.099	354.005	+ 12,7
Rolls-Royce/Bentley**	726	-	x

* Einschließlich 385 (360) Tsd. Einheiten der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor.

** Wird ab dem 4. Juli 1998 in den Konzerndaten berücksichtigt.

Produktion um 12,4 % gestiegen

Entsprechend der guten Absatzlage stellte der Volkswagen-Konzern mit 4.822.679 Automobilen und einem Plus von 12,4 % einen neuen Produktionsrekord auf. Im Ausland wurden 58,9 (62,3) % hergestellt; die durchschnittliche arbeitstägliche Fertigung betrug 19.490 (17.387) Einheiten. Die VOLKSWAGEN AG produzierte 1.470.850 Modelle; dies bedeutete einen Zuwachs um 23,8 %. Die Tagesfertigung belief sich auf 5.679 Stück (+ 17,6 %). In Wolfsburg lief am 9. Juni der 18millionste Golf vom Band. Audi konnte am 17. Juni die Fertigung des einmillionsten A4 feiern. In Martorell wurde am 18. November das zweimillionste Fahrzeug produziert. Am 14. Dezember lief in Mladá Boleslav das einmillionste Exemplar des Škoda Felicia vom Band.

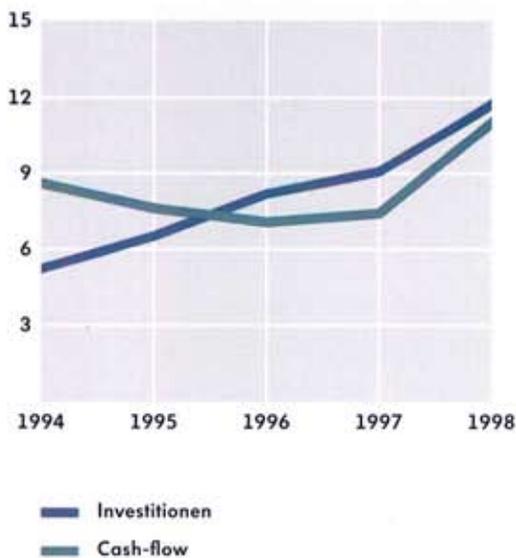
Einkaufsvolumen ausgeweitet

Im vergangenen Geschäftsjahr erhöhte sich das weltweite Beschaffungsvolumen des Volkswagen-Konzerns – ohne Umsatzsteuer – auf 80,5 (68,4) Mrd. DM. Diese Zunahme spiegelt die gestiegenen Investitionen, die höhere Produktion und den Trend zu einer hochwertigeren Modellausstattung wider. Der Anteil der deutschen Zulieferer lag bei 55,6 (52,8) %.

Die VOLKSWAGEN AG kaufte Güter und Dienstleistungen im Wert von 30,5 (25,9) Mrd. DM ein; der Inlandsanteil betrug 73,2 (77,5) %. Auf Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren entfielen 22,7 (18,9) Mrd. DM; für Investitionsgüter und Dienstleistungen wurden 7,8 (7,0) Mrd. DM aufgewendet.

Zufriedenstellend entwickelten sich die Rohstoffpreise, z. B. notierte Aluminium an den Rohmaterialpreissbörsen mit sinkender Tendenz. Der gewachsene Bedarf an verzinkten Stahlblechprodukten konnte weltweit in der geforderten Qualität und in ausreichenden Mengen sichergestellt werden. Durch eine Unternehmenskooperation ist es uns weiterhin möglich, Magnesium in verstärktem Maße zu sicheren Versorgungsbedingungen einzusetzen. Ebenso gesichert ist die Beschaffung von Kunststoffrohmaterial verschiedenster Sorten und Qualitäten für die Produktion bei Volkswagen und seinen Lieferanten.

Investitionen und Cash-flow im Automobilbereich (Mrd. DM)



Investitionstätigkeit verstärkt

Im Berichtsjahr investierte der Volkswagen-Konzern insgesamt 24.304 Mio. DM (+ 38,3 %). Auf den Konzernbereich Automobile entfielen 11.924 Mio. DM (+ 30,8 %); für Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände wurden davon 11.013 (8.153) Mio. DM aufgewendet. In der Zunahme spiegelt sich die Ausweitung unserer Produktpalette und unseres Programms für Motoren, Getriebe und Fahrwerks-teile wider. Ein weiterer Schwerpunkt war die Modernisierung unserer Standorte, um Produktivität, Qualität und Umweltschutz auch im Fertigungsprozeß weiter zu verbessern. Wesentliche Anteile an den Sachinvestitionen hatten die VOLKSWAGEN AG, der Audi-Teilkonzern, die Volkswagen do Brasil Ltda. sowie die Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. Der Cash-flow im Konzernbereich Automobile lag bei 11.271 Mio. DM (+ 49,2 %). Damit wurden die entsprechenden Investitionen zu 94,5 % aus dem Cash-flow finanziert. Insgesamt erhöhte sich der Konzern-Cash-flow um 38,0 % auf 16.804 Mio. DM.

In Finanzanlagen investierte der Volkswagen-Konzern 2.761 Mio. DM nach 1.620 Mio. DM im Vorjahr. Hier sind insbesondere Anlagen in Wertpapier-Spezialfonds der VOLKSWAGEN AG, der Erwerb der COSWORTH TECHNOLOGY LIMITED und der Automobili Lamborghini S.p.A. durch die AUDI AG sowie die Equity-Bewertung zu nennen.

Die Zugänge Vermieteter Gegenstände erhöhten sich um 34,3 % auf 10.391 Mio. DM. Hierin zeigt sich die besondere Bedeutung des Finanzdienstleistungs-Geschäfts. Der Zuwachs wurde u. a. über die internationalen Geld- und Kapitalmärkte sowie konzerninterne Darlehen finanziert.

Das Investitionsvolumen der VOLKSWAGEN AG belief sich auf 7.796 Mio. DM und lag damit um 0,6 % unter dem Rekordniveau von 1997. Auf Sachinvestitionen einschließlich Immaterieller Vermögensgegenstände entfielen 2.845 Mio. DM (- 6,8 %). Diese wurden überwiegend für die Modellneueheiten, die Produktpflege sowie eine verbesserte Fertigungsstruktur eingesetzt. Zudem wurde der Bereich Forschung und Entwicklung ausgebaut. Die Finanzinvestitionen in Höhe von 4.951 Mio. DM (+ 3,4 %) betrafen im wesentlichen den Erwerb von Wertpapier-Spezialfonds sowie die Einbringungen weiterer Tochtergesellschaften und Kapitaleinzahlungen in die Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH.

Belegschaft*

Mitarbeiter	1998	1997	%
Weltweit im Jahresdurchschnitt	294.385	274.575	+ 7,2
Weltweit am 31.12.	297.916	279.892	+ 6,4
Inland	155.435	145.986	+ 6,5
Ausland	142.481	133.906	+ 6,4

* Einschließlich Auszubildenden und der durchschnittlichen Belegschaft von 18.802 (18.443) Personen der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor bzw. 18.773 (18.188) Personen zum 31.12.

Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft

Auf die im Jahr 1997 gegründete Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH, Wolfsburg, wurden im Berichtsjahr die Volkswagen Canada Inc., Ontario, die Coordination Center Volkswagen S.A., Brüssel, die Volkswagen Investments Ltd., Dublin, die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, und die Volkswagen Bruxelles S.A., Brüssel, die zuvor von der VOLKSWAGEN AG gehalten worden waren, übertragen. Wie bereits im Lagebericht und im Anhang des Geschäftsberichts 1997 berichtet, waren der Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH im Geschäftsjahr 1997 die Anteile an der Europcar International S.A., der SEAT, S.A., der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., der VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC., der Volkswagen Finance S.A., der Volkswagen Navarra, S.A., der AUTOGERMA S.p.A., der VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd. und der Groupe VOLKSWAGEN France s.a. übertragen worden, die die VOLKSWAGEN AG zuvor ebenfalls gehalten hatte.

Rund 18.000 Arbeitsplätze geschaffen

Unser Markterfolg und die damit verbundene Produktionsausweitung ermöglichten weitere Neueinstellungen: Zum Bilanzstichtag erhöhte sich der Belegschaftsstand des Volkswagen-Konzerns um

6,4 % auf 297.916 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Jahresdurchschnitt waren mit 294.385 Personen 7,2 % mehr als im Vorjahr beschäftigt; davon waren 153.395 im Inland (+ 6,6 %) und 140.990 im Ausland tätig (+ 7,9 %). Damit lag der Anteil der inländischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei 52,1 (52,4) %. Gegenüber 1997 konnte eine Produktivitätssteigerung von 4,9 % erreicht werden.

Zum 31. Dezember 1998 belief sich der Personalstand der VOLKSWAGEN AG auf 103.792 Beschäftigte (+ 5,1 %); davon hatten 7.262 Personen einen befristeten Vertrag. Der Anteil der ausländischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betrug 7,4 (7,5) %.

Weltweit wurde das Konzept der „atmenden Arbeitszeit“ ausgebaut. Es beinhaltet neben der individuellen Arbeitszeitgestaltung durch den Zeitkorridor und das Zeitbanking auch die Produktion während des Urlaubskorridors sowie Samstags- und Sonntagsarbeit. Für fast 90 % der Konzern-Belegschaft gelten inzwischen entsprechende Regelungen. Dieses Konzept wurde für das Werk Wolfsburg ausgebaut; ab dem 8. Februar 1999 gilt für die Automobilfertigung und die angrenzenden Berei-

che ein neues Arbeitszeitmodell. Die klassische Vier-Tage-Woche kann nach den Anforderungen der Produktionsbereiche über vier, fünf oder sechs Fabriköffnungstage organisiert werden. Mit diesem Modell wird eine hohe Flexibilität, eine Synchronisierung der Arbeitszeitstrukturen und eine bestmögliche Kommunikation erreicht, was letztlich der Qualität für den Kunden zugute kommt.

Mit Wirkung ab dem 1. Januar 1998 trat die Betriebsvereinbarung zur Umsetzung des Zeit-Wertpapiers in Kraft. Durch das Einbringen von Entgeltbestandteilen in Form von Geld oder Zeit haben die Beschäftigten der VOLKSWAGEN AG die Möglichkeit, ihre Lebensarbeitszeit individuell zu gestalten. Darüber hinaus können sie durch eine zusätzliche Beteiligungsrente aus Entgeltumwandlung ihre Altersversorgung aufstocken.

Ebenfalls seit Jahresbeginn 1998 hat die VOLKSWAGEN AG einen Teil ihrer internen Dienstleistungen in einer „Business Unit Dienstleistungen“ gebündelt. Dazu zählen Funktionen wie Fahrservice, Wirtschaftsbetriebe, Hotellerie, Sicherheit, Druckerei, Post- und Fotozentrale. Ziel ist es, die Dienstleistungen verstärkt intern und extern anzubieten.

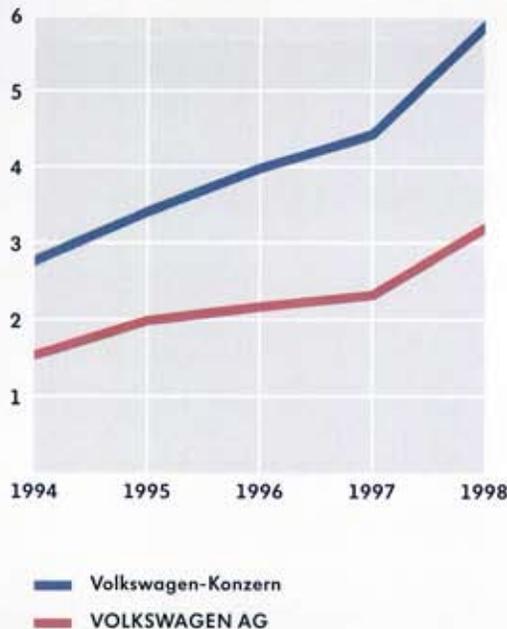
Umweltschutz hat Vorfahrt

Für Volkswagen ist Umweltschutz ein bedeutender strategischer Faktor. Ein wichtiges Ziel ist es daher, einen wirksamen und wirtschaftlich vertretbaren produkt- sowie fertigungsbezogenen Umweltschutz sicherzustellen. Dabei erfüllt der Konzern mehr als die gesetzlichen Vorgaben. Die Bandbreite der aktuellen Themen reicht beispielsweise von Emissionen und Verbrauch über alternative Fahrzeug-/Antriebskonzepte, Fertigungstechnologien, umweltgerechten

Service bis hin zum Recycling. In allen Geschäftsprozessen ist das Umweltmanagement ein fester Bestandteil des gesamten Managementsystems. Vermeidung steht vor Verwertung, daher hat insbesondere eine ökologische Produktentwicklung hohe Priorität.

Die VOLKSWAGEN AG hat 65,9 Mio. DM in den Umweltschutz investiert, überwiegend in die Erfüllung fahrzeugtechnischer Vorschriften, die Luftreinhaltung, den Gewässerschutz und die Abfallwirtschaft. Die tatsächlichen Aufwendungen liegen aber erheblich höher als die hier ausgewiesenen. Das liegt daran, daß in neuen Anlagen und Fertigungseinrichtungen ökologische Aspekte bereits berücksichtigt wurden, dies aber nicht abgegrenzt werden kann. Für das Betreiben von Umweltschutzanlagen und -einrichtungen entstanden Betriebskosten in Höhe von 169 Mio. DM. In den Inlandswerken wird in den nächsten Jahren ein Schwerpunkt auf der Modernisierung der Abwasserkanalsysteme liegen. Zudem machen gesetzlich geforderte Sicherungssysteme für Anlagen mit wassergefährdenden Stoffen weitere Investitionen erforderlich. Zusätzliche Informationen zum Thema Umweltschutz enthält der Umweltbericht von Volkswagen; die dritte Ausgabe erscheint im Herbst 1999.

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



Zukunftsweisende Forschung und Entwicklung

Zur Sicherung der Zukunft des Unternehmens wandte der Volkswagen-Konzern 1998 für Forschung und Entwicklung 5,9 Mrd. DM auf (+ 32,8 %). Der Anteil an den Umsatzerlösen lag bei 4,4 (3,9) %. Tätig waren in diesem Bereich 16.190 Personen (+ 9,4 %). Bei der VOLKSWAGEN AG betragen die Aufwendungen 3,1 Mrd. DM (+ 34,8 %); beschäftigt wurden 8.251 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (+ 5,8 %). Die Patentanmeldungen in Deutschland nahmen um 39,3 % auf 680 zu; im Ausland erhöhten sie sich um 33,2 % auf 261.

Ziel der Aktivitäten ist es, unseren Kunden zuverlässige, qualitativ hochwertige, attraktive und langlebige Fahrzeuge anzubieten – mit einem Höchstmaß an Komfort und geringem Verbrauch. Schwerpunkte im vergangenen Jahr waren innovative Antriebstechnologien, der Leichtbau, die Fahrzeugsicherheit sowie der Motorsport. Neue Ver-

kehrskonzepte, der Schutz der Umwelt und ein verbesserter Entwicklungsprozeß hatten ebenfalls einen hohen Stellenwert.

Weitere Informationen zur Forschung und Entwicklung befinden sich im Geschäftsbericht auf den Seiten 41 bis 43.

Akquisitionen und Kooperationen

Mit Wirkung vom 3. Juli 1998 hat die VOLKSWAGEN AG über Tochtergesellschaften in Großbritannien und in den USA von der Vickers P.L.C. die Rolls-Royce und Bentley Motor Cars-Gruppe erworben. Dabei sind 369,8 Mio. Pfund als Kaufpreis gezahlt und ein Darlehen von der Vickers P.L.C. in Höhe von 109,6 Mio. Pfund abgelöst worden. Dieser Kaufpreis wird sich in Abhängigkeit von der Feststellung der endgültigen Abschlußbilanz zum Zeitpunkt des Erwerbs noch unwesentlich ändern. Mit Vereinbarungen vom 28. Juli 1998 zwischen der VOLKSWAGEN AG und der BMW AG sowie einer Tochtergesellschaft der BMW AG und der Rolls-Royce Motor Cars Limited wurde die Nutzung des Namens „Rolls-Royce“ geregelt. Danach wird der Name bis zum 31. Dezember 2002 kostenlos und exklusiv an die Rolls-Royce Motor Cars Limited lizenziert. Die BMW AG wird weiterhin Motoren und Komponenten liefern. Ab dem 1. Januar 2003 übernimmt die BMW AG die Markenführung für Rolls-Royce. Volkswagen wird sich dann im englischen Werk Crewe auf Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Top-Luxus-Fahrzeugen unter der Marke Bentley konzentrieren.

Die am 30. Juli 1998 gegründete VOLKSWAGEN SARAJEVO, d.o.o. hat in den von der Vorkriegs-Montagegesellschaft TAS übernommenen Fabrikanlagen am 31. August 1998 die Montage von Škoda-Fahrzeugen in Bosnien-Herzegovina

wina aufgenommen. An der Gesellschaft sind die VOLKSWAGEN AG mit 58 % und die bosnische UNIS Holding mit 42 % beteiligt.

Im Juli hat die VOLKSWAGEN AG die BUGATTI INTERNATIONAL S.A. HOLDING, Luxemburg, und damit die weltweiten Rechte an der Marke Bugatti erworben. Somit hat Volkswagen die Möglichkeit, Fahrzeuge und Accessoires unter diesem Namen herzustellen und zu vertreiben.

Im September 1998 hat die AUDI AG sämtliche Anteile an dem italienischen Sportwagenhersteller Automobili Lamborghini S.p.A. übernommen. Durch die Akquisition erweitert Audi seine Marktpräsenz und ist künftig auch im Bereich der Super-Sportwagen tätig.

Zudem erwarb die AUDI AG im September 1998 den Geschäftsbereich „Cosworth“ von der Vickers Engineering plc. Die Geschäftsfelder Entwicklung, Gußtechnik und Motorenfertigung wurden in der neuen Audi-Tochter COSWORTH TECHNOLOGY LIMITED zusammengefaßt.

Zum 1. Januar 1999 hat die Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH alle seitens der Ford-Werke AG an der AUTOEUROPA-AUTOMÓVEIS LDA., Palmela, gehaltenen Gesellschaftsanteile übernommen. Damit halten die Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH und die VOLKSWAGEN AG jetzt einen Anteil von je 50 %. Die geänderten Eigentumsverhältnisse haben keine Auswirkungen auf die geplante Produktion des Ford Galaxy, Volkswagen Sharan und Seat Alhambra. Durch die Übernahme der Ford-Anteile durch Volkswagen wird jedoch die Möglichkeit geschaffen, die Kapazität des portugiesischen Werkes besser auszunutzen.

Am 19. Januar 1999 erhielt die VOLKSWAGEN AG vom chinesischen Ministerium für Außenhandel und wirtschaftliche Zusammenarbeit die Genehmigung zur Gründung einer Holding in Peking. Mit der Gründung der neuen Gesellschaft „Volkswagen (China) Investment Company, Ltd.“ unterstreicht die VOLKSWAGEN AG ihr langfristiges Engagement in China. Die neue Holding-Struktur ermöglicht die Bündelung der bisherigen und zukünftigen Investitionen des Volkswagen-Konzerns und erlaubt die schnellere Umsetzung neuer Projekte in allen Bereichen des Automobilgeschäfts in China.

Hilfsleistungen für ehemalige Zwangsarbeiter

Am 11. September 1998 hat die VOLKSWAGEN AG beschlossen, humanitäre Hilfe an Personen zu leisten, die während des 2. Weltkrieges zwangsweise für das damalige Volkswagenwerk gearbeitet haben. Daher hat das Unternehmen einen humanitären Hilfsfonds in Höhe von 20 Mio. DM eingerichtet, der diesem Personenkreis ungeachtet seiner Herkunft und Nationalität zügig und direkt die in Aussicht gestellte Unterstützung zukommen läßt. Die ersten Zahlungen sind Ende Dezember 1998 erfolgt. Dem Kuratorium des Fonds gehören der frühere israelische Premierminister Shimon Peres, der ehemalige österreichische Bundeskanzler Dr. Franz Vranitzky und der frühere deutsche Bundespräsident Dr. Freiherr Richard von Weizsäcker an. Mit der Verwaltung des Hilfsfonds ist die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG beauftragt.

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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VOLKSWAGEN AG einzuführen. Gegen diesen Beschluß war eine Anfechtungsklage anhängig. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat durch die Entscheidung vom 29. Juli 1998 die Rechtmäßigkeit des Plans bestätigt. Angesichts der im gerichtlichen Verfahren vorgetragene Argumente einigten sich die beiden Parteien darauf, daß der Wandlungspreis jährlich um fünf Prozent angehoben wird und die VOLKSWAGEN AG den Wert des Aktienoptionsplans auf der nächsten Hauptversammlung bekanntgeben wird.

Kapitalmaßnahmen

Vom 25. März bis 7. April 1998 wurden unseren Stamm- und Vorzugsaktionären neue Aktien im Verhältnis 13:1 zum Bezug angeboten. Der Bezugspreis für die 3.000.000 Stammaktien betrug 1.010,00 DM je Aktie im Nennbetrag von 50,00 DM. Durch die Kapitalerhöhung nahm das Gezeichnete Kapital der VOLKSWAGEN AG bereits im Geschäftsjahr 1997 um 150 Mio. DM zu, in die Kapitalrücklage flossen im Berichtsjahr rund 2,9 Mrd. DM.

Am 4. Juni 1998 hat die Hauptversammlung der VOLKSWAGEN AG beschlossen, das Grundkapital von Nennbetragsaktien auf Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag) im Verhältnis 1:10 umzustellen. Die Umstellung auf Stückaktien erfolgte mit Wirkung vom 6. Juli 1998 an. Mit dieser Kapitalmaßnahme haben wir die Voraussetzung für die Umstellung auf den Euro geschaffen sowie die Volkswagen-Aktie für einen breiteren Anlegerkreis liquider und attraktiver gestaltet.

Europäische Wettbewerbsregeln eingehalten

Am 28. Januar 1998 hatte 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 im April 1998 gegen die Entscheidung der EU-Kommission Klage beim Europäischen Gericht Erster Instanz erhoben, weil Volkswagen keine Behinderungen vorgenommen hat. Mit einer Entscheidung des Gerichts ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

Solide Vermögens- und Kapitalverhältnisse

Infolge der Erneuerung und Erweiterung unserer Modellpalette im Rahmen unserer Mehrmarkenstrategie haben sich unsere Sachinvestitionen weiter

erhöht. Durch die Anlage Flüssiger Mittel in Wertpapier-Spezialfonds in Höhe von 2,0 Mrd. DM wuchs auch das Finanzanlagevermögen. Dadurch nahm das Anlagevermögen zu; es stieg deutlich auf 45,9 (39,5) Mrd. DM. Das wachsende Geschäftsvolumen erhöhte auch das Vorratsvermögen; der Anteil an der Bilanzsumme betrug 11,1 (10,7) %. Die Forderungen lagen vor allem wegen der Ausweitung der Händler- und Kundenfinanzierung über den Vorjahreswerten. Dagegen nahmen die Liquiden Mittel einschließlich der Wertpapiere des Umlaufvermögens auf 14,9 (16,5) Mrd. DM ab. Insgesamt erhöhte sich die Bilanzsumme von 101,6 Mrd. DM auf 117,4 Mrd. DM.

Bilanzstruktur nach Konzernbereichen (vor Konsolidierung)

Mio. DM	Automobilbereich				Finanzdienstleistungen				Volkswagen-Konzern			
	1998	%	1997	%	1998	%	1997	%	1998	%	1997	%
Anlagevermögen	37.010	41,2	31.453	40,0	14.609	30,7	13.264	33,2	45.895	39,1	39.515	38,9
Umlaufvermögen	52.800	58,8	47.161	60,0	32.977	69,3	26.704	66,8	71.458	60,9	62.121	61,1
Vorräte	13.045	14,5	10.778	13,7	33	0,1	48	0,1	13.078	11,1	10.827	10,7
Forderungen	24.992	27,8	20.140	25,6	32.388	68,0	25.928	64,9	43.468	37,1	34.801	34,2
Flüssige Mittel	14.763	16,5	16.243	20,7	556	1,2	728	1,8	14.912	12,7	16.493	16,2
Gesamtvermögen	89.810	100,0	78.614	100,0	47.586	100,0	39.968	100,0	117.353	100,0	101.636	100,0
Eigenkapital	20.720	23,1	16.319	20,8	2.875	6,0	3.111	7,8	18.745	16,0	14.320	14,1
Fremdkapital	69.090	76,9	62.295	79,2	44.711	94,0	36.857	92,2	98.608	84,0	87.316	85,9
langfristig	14.030	15,6	12.379	15,7	1.282	2,7	1.603	4,0	16.431	14,0	14.750	14,5
mittelfristig	12.970	14,4	13.369	17,0	18.489	38,9	15.125	37,8	23.937	20,4	21.903	21,6
kurzfristig	42.090	46,9	36.547	46,5	24.940	52,4	20.129	50,4	58.240	49,6	50.663	49,8
Gesamtkapital	89.810	100,0	78.614	100,0	47.586	100,0	39.968	100,0	117.353	100,0	101.636	100,0

Das Eigenkapital wuchs im abgelaufenen Geschäftsjahr um 4,4 Mrd. DM auf 18,7 Mrd. DM. Dazu hat zum einen die im April 1998 durchgeführte Kapitalerhöhung mit rund 3,0 Mrd. DM beigetragen. Zum anderen führten der verbesserte Jahresüberschuß, die Ausgabe von Belegschaftsaktien sowie die Zeichnung von Aktien aus der Ausübung von Optionen noch bestehender Optionsanleihen zu dieser Entwicklung. Die Eigenkapitalquote des Volkswagen-Konzerns verbesserte sich um 1,9 Prozentpunkte auf 16,0 %. Die Erhöhung des Fremdkapitals ist im wesentlichen auf das expandierende Bank- und Finanzierungsgeschäft sowie auf die Zunahme der Rückstellungen zurückzuführen. Dabei ist das verzinsliche Fremdkapital um 6,9 Mrd. DM auf 39,6 Mrd. DM angestiegen.

Aufgrund der positiven Entwicklung des Finanzdienstleistungsgeschäfts nahm die Bilanzsumme dieses Konzernbereichs deutlich zu. Der Anstieg resultierte im wesentlichen aus unseren Aktivitäten in Europa und der Region Nordamerika. Gegenüber Ende 1997 erhöhte sich der Anteil an der Konzernbilanzsumme von 39,3 % auf 40,5 % zum 31. Dezember 1998.

Zum Jahresende betrug der Buchwert des im Konzernanlagevermögen enthaltenen Vermietvermögens 13,8 Mrd. DM, nach 12,8 Mrd. DM zum 31. Dezember 1997. Die in den Sonstigen Vermögens-

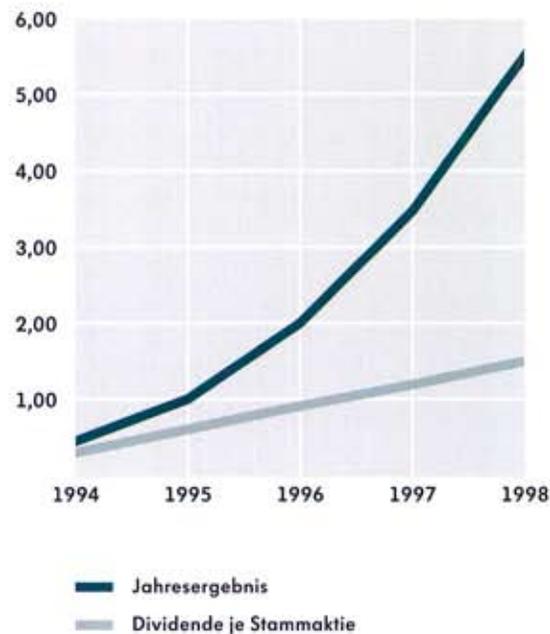
gegenständen enthaltenen Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierungen beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 28,6 Mrd. DM (+ 28,2 %).

Auf den Finanzdienstleistungsbe- reich entfielen 15,2 Mrd. DM (+ 20,6 %) der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die Positionen Sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen und Passive Rechnungsabgrenzungsposten erreichten für dieses Segment ein Volumen von 11,2 Mrd. DM. Das Eigenkapital belief sich auf 2,9 Mrd. DM und verminderte sich um 236 Mio. DM, unter anderem aufgrund der höheren Halbjahres-Abschreibung auf die Zugänge des Vermietvermögens der expandierenden Leasing-Gesellschaften im Inland. Die Eigenkapitalquote betrug im handelsrechtlichen Abschluß 6,0 % nach 7,8 % im Vorjahr.

Anhaltend positive Ergebnissituation

Infolge der erfreulichen Nachfragesituation setzte sich auch im Jahr 1998 unsere positive Ertragsentwicklung fort. Die Umsatzerlöse nahmen im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich um 18,5 % auf 134,2 Mrd. DM zu. Infolge der nur um 16,5 % gestiegenen Herstellungskosten verbesserte sich der Anteil des Bruttoergebnisses an den Umsatzerlösen auf 12,4 (10,9) %. Obwohl wieder zahlreiche neue Produkte im Markt eingeführt wurden, konnten die Vertriebs- und Verwaltungskosten durch das Bruttoergebnis mehr als gedeckt werden. Der Saldo aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen war mit 1,6 (1,3) Mrd. DM positiv. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Finanzergebnis mit 1,9 Mrd. DM um 11,0 % ab, so daß ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 6,3 Mrd. DM erzielt wurde.

Jahresergebnis und Dividende je Aktie* (DM)



* Vorjahre aufgrund der Umstellung auf
Stückaktien im Verhältnis 1:10 angepaßt.

Die Umsatzrendite vor Steuern erhöhte sich von 3,4 % auf 4,7 %. Unter Berücksichtigung der um 62,7 % auf 4,0 Mrd. DM gestiegenen Steuern vom Einkommen und vom Ertrag – die Steuerquote betrug 64,3 (64,6) % – stieg das Ergebnis nach Steuern von 1.361 Mio. DM auf 2.243 Mio. DM.

Im Automobilbereich waren die Marken Volkswagen-Pkw, Audi und Seat wesentliche Ergebnisträger. Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr erzielten zudem die Marke Škoda und die Region Nordamerika. Gewinnrückgänge mußten die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge aufgrund von Vorleistungen für die Entwicklung neuer Modelle und die Region Asien-Pazifik infolge der Finanzkrise hinnehmen. Ebenfalls konjunkturbedingt unbefriedigend war die Situation in der Region Südamerika/Afrika. Dennoch konnte in dieser Region unter Berücksichtigung der Aktivitäten im Finanzdienstleistungsbereich und positiver Währungsumrechnungsdifferenzen ein Gewinn nach

Gewinnverwendungsvorschlag

	DM
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital – 2.085,8 Mio. DM* –	619.256.620
davon auf Stammaktien	463.441.980
Vorzugsaktien	155.814.640
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	6.087.505
Bilanzgewinn	625.344.125

* 2,5 Mio. DM aus der Kapitalerhöhung von Oktober/November 1998 (Befugnisaktien) sowie 51,6 Mio. DM aus der Ausübung von Optionsrechten im Berichtsjahr waren für das Geschäftsjahr 1998 noch nicht dividendenberechtigt.

Steuern erzielt werden. Das Ergebnis nach DVFA/SG des Volkswagen-Konzerns betrug 3,9 (3,2) Mrd. DM; je Stückaktie ergab sich ein Betrag von 9,50 DM nach 8,15 DM im Vorjahr. Die VOLKSWAGEN AG erwirtschaftete einen Jahresüberschuß in Höhe von 1.241 Mio. DM nach 966 Mio. DM im Vorjahr.

Dem verbesserten Ergebnis entsprechend schlagen Aufsichtsrat und Vorstand der Hauptversammlung vor, nach Einstellung von 620 Mio. DM in die freien Rücklagen, eine gegenüber dem Vorjahr erhöhte Dividende zu beschließen. Vorgesehen sind 1,50 DM je Stamm- und 1,60 DM je Vorzugsaktie. Berücksichtigt man das Steuerguthaben in Höhe von 0,64 DM, ergibt sich für den anrechnungsberechtigten Stammaktionär ein Betrag von 2,14 DM je Stückaktie. Für die Vorzugsaktionäre errechnet sich einschließlich der Steuergutschrift von 0,69 DM ein Betrag von 2,29 DM je Stückaktie.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluß des Geschäftsjahres liegen – über die bereits genannten hinaus – nicht vor.

Jahr 2000

Der Volkswagen-Konzern wird voraussichtlich bis spätestens 30. Juni 1999 die Jahr-2000-Fähigkeit in Verantwortung der Marken, der Regionen und der übrigen Gesellschaften herstellen. Dazu besteht eine Konzern-Projektorganisation mit einem Lenkungsausschuß und Jahr-2000-Verantwortungen für die Marken und Regionen sowie für die übrigen Gesellschaften.

Die Jahr-2000-Projekte umfassen die Funktionen: Informationsverarbeitung, IS-Infrastruktur, Computer am Arbeitsplatz, Technische Anlagen in Produktion bzw. Forschung und Entwicklung, Standortdienste, Lieferanten und Vertriebsorganisation. Querschnittsverantwortliche für diese Funktionen unterstützen konzernweit die Jahr-2000-Projekte.

Risiken der künftigen Entwicklung

Um Chancen zu nutzen, ist es unvermeidbar, Risiken einzugehen. Für den Volkswagen-Konzern und die VOLKSWAGEN AG gibt es – wie in allen Unternehmen – im Zuge der Durchführung der Geschäftstätigkeit Risiken, die einen wesentlichen Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben können. Dazu gehören insbesondere Nachfragerückgänge, Währungsschwankungen, Länderrisiken sowie Risiken beim Anlauf neuer Fahrzeugmodelle mit innovativer Technik. Der Konzern ist aber auch einem gesellschaftspolitischen und kulturellen sowie technologischen Wandel unterworfen. Alle diese Faktoren hat er in sein Kalkül und in seine Strategie einzu beziehen, um den sich daraus möglicherweise ergebenden Risiken zu begegnen.

Der Absatz in der Automobilindustrie wird erfahrungsgemäß durch allgemeine konjunkturelle Schwankungen beeinflusst. Ein Rückgang der Nachfrage nach Konsumgütern im In- oder Ausland kann daher nachteilige Auswirkungen auf Absatz und Umsatz des Volkswagen-Konzerns haben. Ein Nachfragerückgang kann insbesondere in solchen Ländern nicht ausgeschlossen werden, in denen zeitlich befristete Verschrottungsprämien oder andere staatliche Anreize den Absatz von Neufahrzeugen günstig beeinflusst haben.

Der Volkswagen-Konzern strebt an, die mit einem Nachfragerückgang verbundenen Ertragsrisiken durch eine Senkung der Gewinnschwelle zu reduzieren; die Gewinnschwelle hat noch nicht die selbstgesteckten Ziele erreicht.

Aufgrund der hohen Kapitalintensität der Automobilproduktion und der relativen Inflexibilität von Personalaufwendungen und investitionsabhängigen Kosten (Abschreibungen) benötigen Kostensenkungsmaßnahmen entsprechende Umsetzungszeiten. Daher kann es vorübergehend zu Belastungen der Ertragslage kommen, wenn es erforderlich wird, Konjunktureenbrüchen oder Preiskämpfen mit Kostensenkungen zu begegnen.

Da die europäischen und nordamerikanischen Automobilmärkte aufgrund weitgehender Sättigung der Nachfrage nur noch verhalten wachsen, die Produktionskapazitäten der Automobilindustrie während der vergangenen Jahre aber weiter ausge-

baut wurden, kann nicht ausgeschlossen werden, daß es auf diesen wettbewerbsbetonten Märkten zu Preiskämpfen kommt, die die Ertragskraft des Volkswagen-Konzerns beeinträchtigen. Weiterhin sind überproportionale Umsatzzuwächse auf diesen Märkten nur zu Lasten der Wettbewerber zu erreichen. Darüber hinaus wird es durch die Euro-Einführung zu mehr Preistransparenz in Europa kommen, was den Wettbewerbsdruck erhöhen kann. Zusätzlich verschärft der fortschreitende Konzentrationsprozeß die allgemeine Wettbewerbssituation. Der Volkswagen-Konzern ist auf diese Entwicklung aufgrund des vielfältigen Produktangebots der einzelnen Marken und durch den Ausbau der Nischensegmente gut vorbereitet.

Aufgrund seiner globalen Geschäftstätigkeit werden sowohl die Kosten als auch die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns von Währungsschwankungen beeinflusst. Der Volkswagen-Konzern minimiert diese Risiken durch Währungssicherungsgeschäfte. Mit der Einführung des Euro ist ein Teil des Währungsrisikos entfallen.

Für den Volkswagen-Konzern besteht aufgrund seiner weltweiten Geschäftstätigkeit das Risiko, von nachteiligen Veränderungen der rechtlichen oder wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in einzelnen Ländern negativ betroffen zu werden, etwa durch konjunkturelle Krisen, zinspolitische Maßnahmen, Inflations- bzw. Abwertungsauswirkungen, Enteignung von Produktionsanlagen, Produktionsbeschränkungen, Importbeschränkungen, Preisbindungen, Transferbeschränkungen oder auf andere Weise. Obwohl die Länder, die für Produktion und Absatz des Volkswagen-Konzerns bedeutsam sind, eng mit den Welt-

märkten verflochten sind, können auch in bezug auf sie derartige nachteilige Veränderungen nicht ausgeschlossen werden.

Aufgrund der für die Automobilbranche allgemein zutreffenden, unter den Stichwörtern „Systemlieferanten“ und „Lebenszeitverträge“ bekannten Entwicklungen können einzelne Zulieferer erhebliche Bedeutung für den Produktionsfluß des Volkswagen-Konzerns erlangen. Kommt es zu Lieferverzögerungen oder -ausfällen durch diese Zulieferer bzw. wird die vorgegebene Qualität nicht erreicht, so kann dies negative Folgen für die Produktion des Volkswagen-Konzerns und damit für seine Ertragslage haben. Der Volkswagen-Konzern wirkt dem entgegen, indem er bei strategisch wichtigen Teilen/Komponenten mehrere Lieferanten einschaltet, und ist deshalb zuversichtlich, daß derartige Ereignisse nicht in nennenswertem Umfang eintreten werden und daher in ihren Auswirkungen beherrscht werden können.

Modellwechsel sind gekennzeichnet von Vorleistungen und Umstellungsaufwendungen. Diese fallen in bedeutendem Umfang an, wenn eine Modellfamilie wie diejenige des Golf, die einen hohen Anteil an der Konzernproduktion ausmacht, erneuert wird. Die Anlaufphase einer neuen Modellgeneration kann sich dabei durchaus auf einen längeren Zeitraum erstrecken. Während der Umstellungsphase ist die Möglichkeit, hohe Stückzahlen auszubringen, beschränkt. Demgemäß fehlen in dieser Phase die entsprechenden Umsatzerlöse. Dem Risiko der Marktaufnahme des neuen Modells stehen nach erfolgreicher Umstellung die Chancen einer Stärkung der Marktposition und der Erzielung von Produktivitätssprüngen durch Verbesserung der Produktionsabläufe gegenüber.

Der laufenden Erhöhung und Sicherung von Qualitätsstandards für die Produkte wird im Volkswagen-

Konzern größte Aufmerksamkeit gewidmet. Dies schließt Rückrufaktionen jedoch nicht völlig aus. Ein aufwendiges und zukunftsbezogenes Qualitätsmanagement, das die Lieferanten frühzeitig in alle wichtigen Entscheidungen einbezieht, soll gewährleisten, daß Rückrufaktionen Einzelsituationen darstellen. Durch Imagegewinn einer großzügigen und kundenorientierten Nachbesserungspraxis sollen die Kosten und Schäden möglicher Rückrufaktionen so gering wie möglich gehalten werden. Außerdem werden die Kosten solcher Aktionen durch die vorhandenen Vorsorgen für Gewährleistungsfälle abgedeckt.

Derzeit ist keine konkrete Entwicklung erkennbar, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen-Konzerns und der VOLKSWAGEN AG nachhaltig und wesentlich negativ beeinträchtigen könnte. Die wirtschaftliche Entwicklung wird laufend kritisch beobachtet, um risikobehafteten Entwicklungen rechtzeitig und angemessen gegensteuern zu können.

Darüber hinaus verfügt die Gesellschaft über ein wirksames Risikomanagement, welches in jedem Geschäftsbereich und bei jedem Prozessschritt Risiken aufzeigt und die gegensteuernden Verfahren, Regelungen und Instrumente festlegt. Dadurch wird gewährleistet, daß frühzeitig und planmäßig gegen möglicherweise auftretende Risikofaktoren agiert wird. Die bestehenden Verfahren, Regelungen und sonstigen Anweisungen sind geeignet, den Vorstand über die Entwicklung und die Bewältigung der Risiken zeitnah und sachgerecht in Kenntnis zu setzen. Damit verfügt die Gesellschaft über ein Überwachungssystem, das die vom Gesetzgeber geforderte Frühwarnfunktion erfüllt.

Ausblick

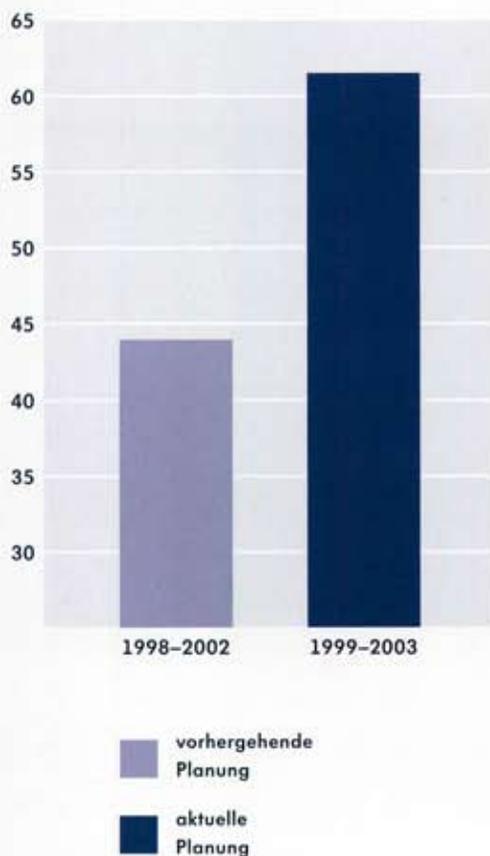
Auch 1999 wird sich die Situation in Asien, Lateinamerika und Rußland belastend auf die Weltwirtschaft auswirken; derzeit wird eine Wachstumsrate zwischen 1,5 % und 2,0 % erwartet. Inflationäre Spannungen sind für die Industrieländer insgesamt noch nicht in Sicht. Im asiatischen Raum erwarten wir eine Stabilisierung der Lage. Das Wachstum der chinesischen Wirtschaft wird weiter an Dynamik verlieren. Japan wird die Rezession des vergangenen Jahres nur allmählich überwinden, für 1999 ist von einer Stagnation bei einer weiterhin schwachen Inlandsnachfrage auszugehen. In Brasilien ist mit einem deutlichen Rückgang des Sozialprodukts zu rechnen. In den USA und in Westeuropa wird sich das Wirtschaftswachstum mittelfristig in gemäßigttem Tempo fortsetzen.

Das prognostizierte Wachstum der deutschen Wirtschaft wird in Höhe von 1,5 % bis 2,0 % erwartet und damit unter der Zuwachsrate des Vorjahres liegen. Die Steigerungsraten der Exporte werden sich weiter abschwächen, während beim privaten Verbrauch von einer Erholung auszugehen ist. Auf dem Arbeitsmarkt ist nur mit einer leichten Verbesserung der Lage zu rechnen.

In den nächsten Jahren wird sich der globale Verdrängungswettbewerb in der Automobilindustrie weiter fortsetzen. Insbesondere in Westeuropa und Nordamerika ist mittelfristig mit keinem nennenswerten Marktwachstum zu rechnen. Der Druck auf die Automobilpreise wird in Europa aufgrund der höheren Markttransparenz durch die Einführung des Euro zunehmen. Steigende Importe aufgrund des Auslaufens der Kontingentierung der japanischen Automobilimporte in die Europäische Union im Jahr 1999 sowie der weitere Aufbau von Kapazitäten in West- und Osteuropa stellen die europäischen Hersteller vor große Herausforderungen.

Chancen für ein weiteres Wachstum des Automobilgeschäfts bieten mittelfristig vor allem die Märkte in Osteuropa, im asiatischen Raum und in Lateinamerika. Osteuropa gewinnt als zukunftssträchtiger Absatzmarkt immer stärker an Bedeutung, wobei das Ende der Krise im bedeutendsten Markt Rußland aber noch nicht abzusehen ist. Die Länder Asiens weisen ungeachtet der aktuellen Probleme große

Geplante Investitionen im Automobilbereich (Mrd. DM)



ökonomische Potentiale auf, die auf eine zunehmende Nachfrage im Pkw-Sektor hindeuten. In Lateinamerika ist nach dem Überwinden der Krise in Brasilien wieder mit einer Erholung des Automobilmarktes zu rechnen. Allerdings wird der gegenwärtig massive Aufbau neuer Produktionskapazitäten den Wettbewerb in der Region künftig weiter verschärfen.

In das Geschäftsjahr 1999 startete der Volkswagen-Konzern mit einem Auftragsbestand von über 420.000 Bestellungen aus Westeuropa einschließlich Deutschland. Für diese Region erwarten wir ein Marktvolumen von 13,7 Mio. Pkw; davon werden 3,8 Mio. Fahrzeuge auf Deutschland entfallen. In Japan wird sich das entsprechende Volumen voraussichtlich auf 4,1 Mio. Wagen belaufen, für die USA rechnen wir mit 7,9 Mio. Einheiten.

In den kommenden fünf Jahren sind für den Volkswagen-Konzern im Automobilbereich Investitionen in Höhe von 61,5 Mrd. DM geplant. Dies bedeutet eine Zunahme um rund 18 Mrd. DM gegenüber der vorhergehenden Planungsperiode. Die künftigen Investitionen, von denen 61 % auf die inländischen Werke entfallen, dienen vornehmlich der Erweiterung und Modernisierung der Produktpalette. Hervorzuheben sind die Entwicklung und Markteinführung von Oberklasse-Modellen, die Erneuerung der Transporter-Reihe sowie das mit Porsche betriebene Projekt einer gemeinsamen Entwicklung und der Produktion von Offroad-Fahrzeugen der „Sport-Utility-Vehicle“-Kategorie. Ein weiterer Schwerpunkt wird die bedarfsorientierte Anpassung der Kapazitäten im Fahrzeug- und Aggregatebau sein. Dazu

Geplante Investitionen

Mrd. DM	1999-2003	1998-2002
Automobilbereich*	61,5	43,9
Volkswagen-Pkw	25,9	18,9
Volkswagen Nutzfahrzeuge	3,0	2,6
Audi	14,0	10,2
Seat	2,9	2,1
Škoda	3,4	2,4
Rolls-Royce/Bentley	1,1	-
Region Nordamerika	2,8	2,3
Region Südamerika/Afrika	4,6	4,5
Region Asien-Pazifik	0,1	0,1
den Marken und Regionen noch nicht zugeordnet	3,7	0,8
Finanzdienstleistungen/übrige Bereiche	68,7	56,4

* Ohne Investitionen der „at equity“ konsolidierten Gesellschaften in China und AUTOEUROPA.

gehören insbesondere Modernisierungen in den Fertigungsbereichen sowie Maßnahmen im Werkzeugbau und in der Technischen Entwicklung. Im Bereich Finanzdienstleistungen sind Zugänge zum Vermietvermögen von ca. 66 Mrd. DM vorgesehen. Während die Investitionen des Automobilbereichs aus dem Cash-flow finanziert werden sollen, wird der Kapitalbedarf des Bereichs Finanzdienstleistungen überwiegend – wie branchenüblich – fremdfinanziert.

Auch das Jahr 1999 steht ganz im Zeichen unserer Produktoffensive. Im Frühsommer wird Volkswagen als weltweit erster Hersteller das bereits vorgestellte 3-Liter-Auto auf Basis des Lupo auf den Markt bringen. Die Angebotspalette wird zudem um den Golf Variant und den Bora Variant erweitert. Audi startete das neue Jahr mit den Markteinführungen der aufgewerteten Versionen des A8 sowie des A4. Im zweiten

Quartal werden der TT Roadster und der A3 als Fünftürer das Programm ergänzen. Bei Seat stehen im laufenden Jahr die Modellpflagemassnahmen des Ibiza, des Cordoba und des Cordoba Vario im Vordergrund. Škoda hat Anfang des Jahres ein Modell des Octavia Combi mit dem Namen Octavia Laurin&Klement herausgebracht.

Unsere breite Angebotspalette vom untersten bis zum obersten Fahrzeugsegment bildet die Basis, um möglichst sämtliche Kundenwünsche erfüllen zu können, damit weitere Marktanteile zu gewinnen und unsere Position unter den größten Automobilherstellern der Welt in den nächsten Jahren zu stärken. Die Weiterentwicklung des Top-Luxus-Segments sowie das Erschließen von Nischen und neuen Märkten sind ebenfalls Schwerpunkte unseres zukünftigen Engagements.

Angesichts krisengeprägter Automobilmärkte in Südamerika, Asien-Pazifik und Osteuropa und stagnierender bzw. rückläufiger Märkte in Westeuropa erscheint eine weitere Verbesserung des Konzernergebnisses im Jahr 1999 aus heutiger Sicht schwer erreichbar.

Wolfsburg, den 23. Februar 1999
Der Vorstand



Ferdinand Piëch

Peter Hartz

Jens Neumann

Bruno Adelt

Robert Büchelhofer

Produktentstehung





Lupo

Revolutionen verwirklichen

Die Plattformstrategie ist der Eckpfeiler unserer erfolgreichen Produktoffensive. Konsequente Neu- und Weiterentwicklungen erfüllen die gestiegenen Kundenansprüche in bezug auf Qualität, Fahrzeugsicherheit, Komfort, Umweltverträglichkeit und Preis-Leistungs-Verhältnis. Durch das intelligente Zusammenspiel der Innovationen im Leichtbau, von neuen Antriebs- und Fahrwerkstechnologien, von moderner Steuer- und Regelungselektronik sowie angepaßter Fertigungstechnologien verwirklichen wir revolutionäre Ideen. Mit jeder Fahrzeugneuentwicklung verfolgen wir unseren Anspruch, die besten Automobile der Branche im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Emotionalität anzubieten.

Mit der Qualität, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit unserer Produkte werden wir weiterhin Maßstäbe setzen. Die Grundlage hierfür legen wir bereits in der frühen Entwicklungsphase durch den Einsatz moderner computergestützter Entwicklungstechnologien. An sogenannten virtuellen Fahrzeugmodellen werden Verbaubarkeitsstudien von Bauteilen und Komponenten durchgeführt, wodurch die Entwicklungsergebnisse verbessert und die Entwicklungszeiten verkürzt werden. Unverzichtbar sind aber begleitende Funktions- und Festigkeitsversuche am Automobil während des Entstehungsprozesses. Die Versuche mit Fahrzeugen auf verschiedenen Prüfständen und die darauffolgenden Testfahrten geben Aufschluß über Akustik, Funktionssicherheit, Festigkeits- und Verschleißbeständigkeit. Parallel laufende Korrosionsversuche unter simulierten Extremeinflüssen, aber auch Erprobungsfahrten in den streckenspezifisch und klimatisch unterschiedlichsten Ländern geben Hinweise über weitere Verbesserungspotentiale. Bis zur Freigabe der Serienproduktion müssen die Wagen die härtesten Belastungen ohne Beanstandungen absolviert haben. Die bei den Fahrtests zurückgelegte

Leistung von mehreren Millionen Kilometern je Fahrzeugtyp gibt uns die Sicherheit, unseren Kunden zuverlässige und langlebige Automobile anzubieten. Kontinuierliche Prüfungen auch während der Serienfertigung erhalten diesen hohen Qualitätsstandard.

Neue richtungsweisende Technologien, wie z. B. die neue Allrad-Generation „4motion“ von Volkswagen, beweisen die technische Kompetenz im Bereich der Fahrzeugentwicklung. Der Name „4motion“ steht für das optimale Zusammenspiel von vier angetriebenen Rädern und dem dadurch sicheren Fahren bei unterschiedlichsten Straßenzuständen. Der Einsatz einer neuen Lamellenkupplung mit integrierter Hydraulikpumpe der schwedischen Firma Haldex ermöglicht bei außerordentlich geringer Regelungszeit eine bedarfsgerechte, stufenlos variable Verteilung der Kraftübertragung auf die Vorder- und Hinterachse. Stabilität bis an die physikalischen Grenzen bietet das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das u. a. im Golf der vierten Generation, im Bora, im New Beetle und im Passat erhältlich ist. Mit „gezielten Bremsengriffen“ des ESP-Systemrechners wird ein Über- oder Untersteuern des Automobils in Extremsituationen ausgeglichen und die Fahrsicherheit weiter perfektioniert.

Umweltschutz in der Welt von morgen

Mit dem Bau eines Brennstoffzellenlabors in Wolfsburg intensiviert Volkswagen die Erforschung innovativer Antriebstechnologien. Die Brennstoffzelle auf Methanolbasis gilt derzeit als aussichtsreichste Alternative zum Benzin- oder Dieselantrieb und wird beim sogenannten Hybrid-Konzept mit einer Batterie und einem Elektromotor kombiniert. In einem Reformier wird aus Methanol Wasserstoff gewonnen, der in der Brennstoffzelle elektrische Energie erzeugt. Diese wird in einer Batterie gespeichert oder parallel einem elektrischen Antriebsmotor zur Verfügung gestellt. Aus diesem Vorgang resultieren keine umweltschädlichen Emissionen.

Der steigende Einsatz zukunftssträchtiger Werkstoffe wie Magnesium und Aluminium bietet unserer Fahrzeugflotte weitere Perspektiven auf den Gebieten des Leichtbaus und damit der Kraftstoffeinsparung.

Die Ottomotoren der Zukunft

Die Optimierung des Kraftstoffverbrauchs der gesamten Produktpalette ist und bleibt eine der wichtigsten Herausforderungen, der sich Volkswagen stellt. Der neue 2,0-Liter-Vierzylinder-Motor mit 85 kW im Bora und im New Beetle garantiert auch bei dynamischer Fahrweise einen besonders niedrigen Schadstoffausstoß. Eine spezielle Brennraumgeometrie sowie die neue Gemischauflbereitung und Zerstäubung sorgen für einen optimalen Verbrennungsablauf. Als erstes Aggregat von Volkswagen erfüllt dieser 2,0-Liter-Motor schon jetzt die der Europäischen Kommission vorliegende Gesetzesvorlage der Schadstoffnorm EU-IV. Die Škoda-Octavia-Baureihe ist jetzt mit dem 20-V-Turbo-Motor und einer Leistung von 110 kW erhältlich. 1999 wird Škoda die Basisversion dieser Modellreihe mit dem neu entwickelten 1,4-Liter-Motor ausstatten, der eine Leistung von 44 kW hat.

Ein Meilenstein der Motorentechnik wurde der Öffentlichkeit in der Studie des neuen Bugatti EB 118 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt. Volkswagen präsentierte den ersten lauffähigen 18-Zylinder-Motor mit Benzin-Direkteinspritzung. Sechs Reihen Drei-Zylinderbänke sind in W-Form platzsparend angeordnet. Die Kombination mit dem Aluminium-Kurbelgehäuse ermöglicht eine hohe Laufruhe. Aus 6,3-Liter-Hubraum wird eine Nennleistung von 408 kW bei einem maximalen Drehmoment von 650 Nm erzielt. Die Benzin-Direkteinspritzung preßt den Kraftstoff mit hohem Druck direkt in den Brennraum – nicht wie bisher in das Saugrohr – und ermöglicht damit für diese Motorleistung einen geringen Verbrauch. Volkswagen verdeutlicht mit diesem Aggregat künftige Möglichkeiten.



Wirtschaftlichkeit ist Trumpf

Durch die jahrelange positive Erfahrung mit den erfolgreichen TDI- und SDI-Motoren und das dadurch gewonnene Know-how können wir jetzt ein weiteres Kapitel in der Dieselschiffahrt aufschlagen: das Hochdruck-Einspritzsystem „Pumpe-Düse“. Speziell für das 3-Liter-Auto wurde mit dieser Technik ein 3-Zylinder-Turbodiesel-Aggregat mit 1,2-Liter-Hubraum und 45 kW konstruiert. Die Pumpe-Düse, bei der die Druckerzeuger-, die Steuerungs- und die Zerstäubungseinheit in einem Bauteil integriert sind, ist in jedem Zylinderkopf eingebaut. Der unmittelbar an der Düse aufgebaute Druck kann über 2000 bar erreichen; ein sehr hoher Zerstäubungsgrad des Kraftstoffs entsteht. Mit seinem thermischen Wirkungsgrad von 45 Prozent erzielt der Motor die beste Energieausbeute, die jemals in einem Pkw-Motor umgesetzt wurde. Dieses Aggregat – es erfüllt den europäischen Emissionsstandard nach EU-III – ist ein wesentlicher Eckpfeiler für die Verwirklichung eines unserer ehrgeizigen Ziele: das serienreife 3-Liter-Auto.

Das Motorenprogramm beim Alhambra rundete die Marke Seat mit dem 81-kW-TDI-Aggregat und dem 1,8-Liter-20-V-Turbo-Motor ab; der Cordoba Vario ist jetzt ebenfalls mit einem 81-kW-TDI-Motor erhältlich. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge hat durch konsequente Modellpflegemaßnahmen den anhaltenden Erfolg verstärkt. Sie erweiterte ihre TDI-Antriebsvarianten für die Modellreihen Caravelle und Multivan um das Spitzentriebwerk mit 2,5-Liter-Hubraum und 111 kW Leistung. Mit der Diesel-Direkt-einspritz-Technologie – die im Berichtsjahr mit den neuen Syncro- und Automatikgetrieben kombiniert wurde – setzen wir bei den Nutzfahrzeugen Maßstäbe in Wirtschaftlichkeit, Verbrauchssenkung und Emissionseinhaltung.



Pariser Automobilsalon

Zum 100. Geburtstag des Pariser Automobilsalons enthüllte Volkswagen das weltweit erste vollwertige und serienreife 3-Liter-Auto. Die Verwirklichung unserer Selbstverpflichtung basiert auf dem neuen Lupo. Ein Getriebe, das den idealen Gang für Verbrauch und Fahrleistung „automatisch einstellt“, der sparsame 1,2-Liter-TDI-Motor, konsequenter Leichtbau und die Verwendung von Ultraleichtreifen mit einem geringen Rollwiderstand sind die technischen Höhepunkte. Mit diesem Fahrzeug liefert Volkswagen den Beweis, daß ökonomisch wirksame Innovationen nicht automatisch mit Verzicht verbunden sind.

Wir präsentierten – wie bereits erwähnt – in Paris auch die Designstudie Bugatti EB 118. Das 5,05 m lange blaue Coupé ist eine Gemeinschaftsarbeit von Giorgio Giugiaro (Ital Design) und Volkswagen. Das Modell vereint die traditionell markanten Heckformen und die klassischen Bugatti-Linien mit modernster Spitzentechnologie.

A close-up, low-angle shot of a car's interior. The focus is on the leather-upholstered front seats, which are illuminated by a warm, golden light from the side, creating strong highlights and deep shadows. The steering wheel is partially visible in the lower left corner, also catching the light. The background is a dark, deep blue, suggesting a twilight or night setting. The overall mood is sophisticated and elegant.

*Produktionsoptimierung
und Beschaffung*



Seat Toledo

Marktorientierte Produktion

Eine besondere Herausforderung für Volkswagen ist neben steigender Qualität und Produktivität die Zufriedenheit unserer Kunden im Hinblick auf Termintreue und Lieferzeiten. Wurde früher nach einem starren Arbeitskalender produziert, so folgt die Fertigung heute dem Auftrags-eingang. Ziel ist die Einhaltung der Termine gegenüber dem Kunden, verbunden mit einer minimalen Lieferzeit.

Aufgrund von saisonalen Bedarfsschwankungen und -zuwächsen, auch bedingt durch die Einführung neuer Modelle und Produktaufwertungen, lassen sich die Bedarfsverläufe nur schwer vorausplanen. Um zu jeder Zeit flexibel auf diese unterschiedlichen Marktbedürfnisse reagieren zu können, sind die Produktionsfaktoren zu optimieren. Im Vordergrund steht dabei, sowohl die Arbeitszeit entsprechend der Auftragslage zu gestalten als auch zwischen den Produktionsstandorten bzw. den maschinellen Anlagen mehr Flexibilität zu erlangen.

Volkswagen hat mit der „Atmenden Fabrik“, der „Plattformstrategie“ und der „Drehscheibenphilosophie“ die Instrumente für eine markt-orientierte Produktion geschaffen. Um saisonale Bedarfsschwankungen abzufangen und schneller auf kurzfristige Bedarfserhöhungen zu reagieren, wurden ganz im Sinne einer atmenden Fabrik vielfältige Arbeitszeitmodelle und weitreichende Regelungen zur Nutzung des Samstags als vollwertigem Produktionstag eingeführt.

Wesentlicher Baustein einer bedarfsgerechten Produktion ist unsere Drehscheibenphilosophie. Standorte, die flexibel innerhalb einer Plattform oder über mehrere Plattformen fertigen können, werden als sogenannte Drehscheibenstandorte bezeichnet. Üblich sind Standorte, die ausschließlich auf einer Plattform Fahrzeuge herstellen können. Durch die Drehscheibenstandorte mit einer Flexibilität über mehrere Plattformen, wie beispielsweise das Werk Mosel, kann jederzeit ein kurzfristig flexibler Volumenausgleich zwischen den Standorten und somit auch zwischen den Plattformen vorgenommen werden.

Ein zusätzlicher Vorteil, der sich durch die Drehscheiben- und Plattformstrategie ergibt, ist der interne Wettbewerb zwischen den Standorten. Als Basis für die Optimierung der Auslastung unserer Werke im Konzern dienen neben strategischen und kundenorientierten Aspekten vor allem Kosten-, Qualitäts- und Liefertreue-Kriterien. Der interne Wettbewerb führt dazu, daß diese Kriterien langfristig weiter optimiert werden.

Innovationen in der Technik

Innovationen sind Voraussetzungen für Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum. Nachdem in jüngster Vergangenheit das Laserschweißen zunehmend vorangetrieben wurde, konnte – ergänzend dazu – beim neuen Bora erstmals ein weiteres verwandtes Verfahren bis zum Serieneinsatz entwickelt werden – das Laserlöten. Es ermöglicht bisher unter Serien-

bedingungen nicht zu fertigende anspruchsvolle Stylingkonzepte, verbunden mit gleichzeitig höchster Oberflächenqualität.

Ein weiteres Beispiel für den Einsatz neuer Technologien im Fertigungsprozeß ist die Herstellung des Kunststoffkotflügels für den New Beetle. Design und Nullfugenkonzept stellten im Verbindungsbereich zwischen Stoßfänger und Kotflügel eine besondere Herausforderung dar. Aufgrund dieser Designanforderungen wird der Kotflügel aus Kunststoff im Spritzgießverfahren mit einem Material gefertigt, welches selbst den hohen Lackiertemperaturen von 165 °C problemlos standhält.

Neue Logistikkonzepte

Unser weltweites Agieren stellt bei der zunehmenden Verflechtung der Standorte durch die gemeinsame Nutzung von Plattformen hohe Anforderungen an die Logistik. Fehlerfreie und reaktionsschnelle Abläufe zur Versorgung der Fertigung setzen einen reibungslosen Datenaustausch sowie eine unkomplizierte Kommunikation voraus. Als Voraussetzung dafür werden bei Volkswagen alle Prozesse weiter standardisiert und vereinfacht.



Bora

Bei der Planung des Produktionsprogramms bildet aktives Vorausschauen die Grundlage, um den Wunsch des Kunden schnell und termingerecht zu erfüllen. Damit Kapazitätsengpässe bei der Versorgung der Produktion frühzeitig erkannt werden und gegensteuernde Maßnahmen ergriffen werden können, gibt es im Konzern eine rollierende Planung, die Bedarf und Kapazitäten permanent abgleicht.

Um den Transportprozeß weiter zu verbessern, wird in Pilotprojekten die Verfolgung von Lieferungen mittels Telematikkomponenten, die vereinfachte Warenannahme und die computergestützte Tourenplanung angewandt. Die enge Zusammenarbeit von Auftraggeber, Spediteur sowie Lieferant sichert die Versorgung und senkt die Transportkosten.

Erfolgreiche Umweltprüfung

Als eines der größten Automobilwerke der Welt hat Volkswagen Anfang 1998 das Werk Wolfsburg entsprechend der EG-Öko-Audit-Verordnung zertifizieren lassen. Das in diesem Zusammenhang veröffentlichte Umweltprogramm gewährleistet, daß die für den Umweltschutz notwendigen Mittel effektiv und zielgerichtet eingesetzt werden. Die Zertifizierung des Standortes Wolfsburg ist von besonderer Bedeutung, da von hier aus die Umweltaktivitäten für den ganzen Konzern gesteuert werden. Auch bei den anderen Standorten werden die Umweltprüfungen fortgesetzt – jüngstes Werk in dieser Hinsicht ist unser Getriebewerk in Kassel, welches im November von einem unabhängigen Gutachter überprüft wurde. Das Werk Emden wurde 1998 als erster Standort der deutschen Automobilindustrie erfolgreich rezertifiziert. Volkswagen dokumentiert somit für alle Interessierten in transparenter Weise die umweltrelevanten Tätigkeiten und schafft Vertrauen für eine konstruktive Zusammenarbeit.



Zunehmende Internationalisierung der Beschaffung

Die zunehmende Wettbewerbsintensität in der Automobilbranche stellt auch Volkswagen und seine Lieferanten immer wieder vor neue Herausforderungen. Um in diesem Wettbewerb zu bestehen, verlangt Volkswagen auch von seinen Zulieferern exzellente Leistungen bei den Kriterien Innovation, Qualität, Service, Flexibilität und Wettbewerbsfähigkeit. Diese Anforderungen gelten für alle Partner gleichermaßen und werden weltweit verglichen.

Entscheidend für eine effiziente Beschaffung sind die konsequente Umsetzung und kontinuierliche Verbesserung unserer Global- und Forward-Sourcing-Prozesse. Unterstützt werden diese Prozesse durch den weltweiten Datenverbund. Ein wichtiger Bestandteil des Einkaufs ist die zunehmende Internationalisierung, die es uns ermöglicht, nationale Kostenvorteile

Beschaffungsvolumen (nach Marken und Regionen)

Mrd. DM	1998	%
Konzern	80,5	100,0
Volkswagen-Pkw	32,5	40,4
Volkswagen Nutzfahrzeuge	2,8	3,4
Audi	16,1	20,0
Seat	6,7	8,4
Škoda	4,4	5,5
Rolls-Royce/Bentley*	0,3	0,4
Region Nordamerika	6,8	8,4
Region Südamerika/Afrika	7,1	8,9
Region Asien-Pazifik	3,8	4,6

* Wird ab dem 4. Juli 1998 in den Konzerndaten berücksichtigt.

auszuschöpfen und Local-Content-Bedingungen zu erfüllen. So haben wir die Regionen, in denen auch auf der Golf-Plattform produziert wird, noch stärker in den Beschaffungsprozeß eingebunden.

Unsere Plattformstrategie und die damit einhergehende Reduzierung der Fertigungs- und Entwicklungstiefe löst die Lieferung von Einzelteilen weiter ab. Umfangreiche Komponenten, komplexe und Just-in-time anzuliefernde Module sowie homogene und abgrenzbare Systeme werden zunehmend an externe Partner vergeben. Volkswagen wird aber weiterhin die Kernkompetenz für die Bereiche Entwicklung, Produktion und Beschaffung des gesamten Fahrzeugs behalten.

Neuigkeiten aus den Standorten

Ein besonderes Ereignis im abgelaufenen Geschäftsjahr war die Wiederaufnahme der Produktion in Sarajevo, Bosnien-Herzegowina. Im Montagewerk Vogosca sollen zunächst 5.000 bis 10.000 Škoda Felicia fertiggestellt werden; geplant sind Gesamtinve-

stitionen in Höhe von 48 Mio. DM. Bei entsprechenden Absatzmöglichkeiten insbesondere in Südosteuropa kann die Montage ab dem Jahr 2000 auf bis zu 35.000 Einheiten gesteigert werden. In den kommenden Jahren könnten bis zu 1.200 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Im Werk Wolfsburg ist die Fertigung des Polo zum Ende des Jahres 1998 ausgelaufen. Die Kapazität der Kleinwagenfertigung wurde zu Gunsten des Lupo umgestellt, der seit Mitte des Jahres produziert wird. Die arbeitstägliche Ausbringung beträgt 600 Wagen. Ebenfalls seit Mitte des Jahres wird in Wolfsburg die Stufenhecklimousine Bora gefertigt. Nach erfolgtem Anlauf können arbeitstäglich bis zu 1.000 Wagen dieses Typs hergestellt werden. Bereits im Dezember erfolgte darüber hinaus der Produktionsstart des Bora Variant.



Polo Joker



Volkswagen Navarra in Pamplona hat zunächst die gesamte Fertigung des Polo übernommen. Die notwendige weitere Kapazität dieser Fahrzeugklasse wird in einem zweiten Standort aufgebaut. Im Herbst lief die Produktion des neuen Seat Toledo in Brüssel an.

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. fertigt im Verbund mit dem Werk Ingolstadt den Audi TT. Im Jahr 1998 verließen 13.682 Einheiten die Bänder. Ebenfalls in Győr wird im Frühjahr 1999 die Montage des TT Roadster aufgenommen.

Im April letzten Jahres hat Seat die Fertigung des Modells Marbella im Werk Zona Franca eingestellt. Das Preßwerk dieser Fabrik stellt alle wichtigen Karosserieteile für den in Brüssel montierten neuen Toledo her. Die Produktion des Seat Arosa wurde im Sommer von Wolfsburg nach Martorell verlagert.

In Mladá Boleslav und in Vrchlaví wurde Anfang 1998 mit der Fertigung des neu gestalteten Škoda Felicia begonnen. Im Frühjahr startete am Standort Mladá Boleslav die Produktion des Octavia Combi. Mit der Inbetriebnahme der Montage im Werk Vrchlaví wurde Mitte des Jahres ein weiterer Produktionsstandort für die Octavia-Modellreihe eröffnet.

Die Kapazitäten für den New Beetle wurden aufgrund der weltweit starken Nachfrage deutlich erhöht, in Mexiko liegen sie nun bei 600 Einheiten pro Tag. Im zweiten Halbjahr lief zudem die Produktion des neuen Jetta für den nordamerikanischen Markt an.



Seat Ibiza Cupra 2

Zum Jahresende wurden in Brasilien die Bauarbeiten für das neue Werk in Curitiba abgeschlossen. Der erste Audi A3 verließ im Februar 1999 das Werk; in Kürze wird der Golf folgen. Mit Investitionen von 750 Mio. US-Dollar können langfristig ca. 3.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden; die vorgesehene Jahreskapazität wird in der Endausbaustufe rund 170.000 Fahrzeuge betragen.

Im Februar 1998 erfolgte in China bei unserem Joint-Venture FAW-Volkswagen die Aufnahme der Produktion des aufgewerteten Jetta. Dieses Fahrzeug ist die erste gemeinsame Weiterentwicklung mit der FAW-Volkswagen.

Aktivitäten in der Zukunft

Ab Mitte 1999 sollen bei der neu gegründeten Tochtergesellschaft Volkswagen Motor Polska Dieselaggregate hergestellt werden. Vorgesehen ist eine Jahreskapazität von etwa 500.000 Aggregaten.

In Dresden wurde im Frühjahr 1999 mit dem Bau der gläsernen Manufaktur sowie dem dazugehörigen Vertriebs- und Erlebniszentrum begonnen. Nach Fertigstellung werden bis zu 800 Beschäftigte arbeitstäglich 150 Fahrzeuge der Marke Volkswagen-

Pkw montieren. Für dieses futuristische Projekt, bei dem die Kunden die Montage verfolgen können, sind Investitionen in Höhe von knapp 400 Mio. DM geplant.

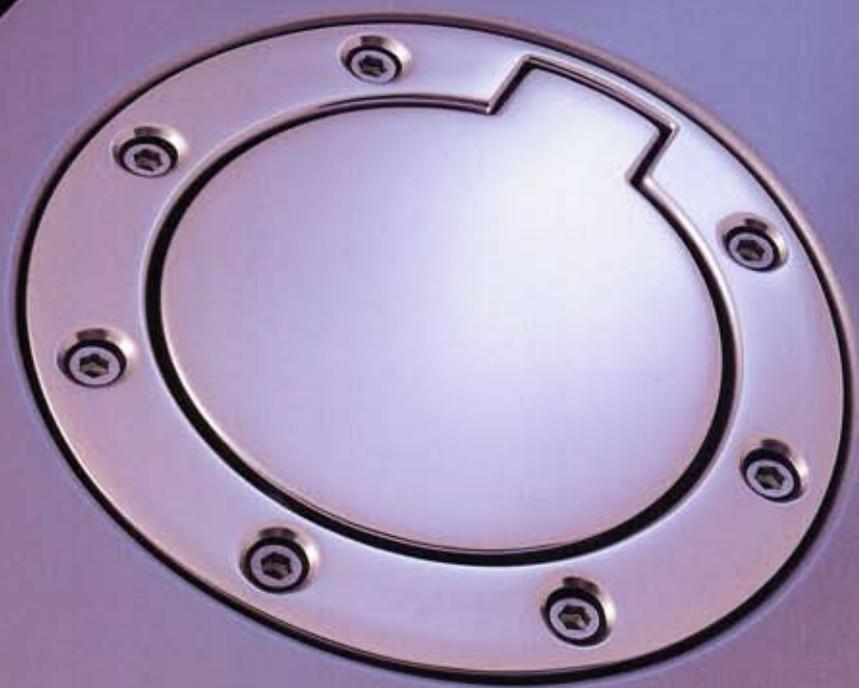
Zur Erweiterung der Motorenkapazitäten plant Škoda den Bau eines Aggregatewerkes in Tschechien, das auf eine Jahresproduktion von bis zu rund 500.000 Motoren ausgelegt ist.

Bei der FAW-Volkswagen laufen die Vorbereitungen für die Produktionsaufnahme einer gemeinsam entwickelten chinesischen Version des Audi A6, die für Ende 1999 geplant ist. Die Shanghai-Volkswagen bereitet sich darauf vor, den Passat in einer gemeinschaftlich mit Volkswagen entwickelten Ausführung in ihr Modellprogramm aufzunehmen. Im Vordergrund steht zur Zeit der Bau der Fertigungseinrichtungen unter Berücksichtigung modernster technologischer Standards; Produktionsbeginn soll Anfang 2000 sein.



Golf

Vermarktung





Audi TT Coupé

Erfolgreiche Vermarktungsstrategien sichern die Zukunft

Die Notwendigkeit, auf jedem wichtigen Markt präsent zu sein, hat zu einem Konzentrationsprozeß geführt, der die Anzahl der unabhängigen Fahrzeughersteller innerhalb der letzten 15 Jahre auf etwa die Hälfte reduzierte.

Auf dem Markt beobachten wir genau den entgegengesetzten Trend. Die Kunden erwarten heute nicht nur Produkte höchster Qualität zu einem wettbewerbsfähigen Preis, sondern wünschen auch Produkte, die speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind. So hat sich in Westeuropa die Anzahl der eigenständigen Fahrzeugklassen innerhalb der letzten zehn Jahre nahezu verdreifacht, und dies insbesondere im Bereich der sport- und freizeitorientierten Fahrzeuge.

Ein weiterer Trend, der sich im abgelaufenen Geschäftsjahr noch verstärkt hat, ist die Abnahme der Markentreue in allen wichtigen Märkten.

Der Volkswagen-Konzern ist auf diese Entwicklung gut vorbereitet, nicht nur durch die Vielzahl der im vergangenen Berichtsjahr hinzugekommenen neuen Produkte, sondern auch durch das Angebot an internationalen Marken, das in der Automobilindustrie einzigartig ist. Die Erfahrung zeigt, daß starke Marken gegen die Abwanderung von Kunden besser gerüstet sind als weniger attraktive Hersteller von Massenprodukten.

Zu den bestehenden Marken Volkswagen-Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Seat und Škoda, deren Weiterentwicklung im Konzern höchste Priorität hat, sind 1998 die Marken Rolls-Royce/Bentley, Lamborghini und Bugatti hinzugekommen. Mit dem Mehrwert dieser legendären Namen haben wir die glaubwürdige Basis für die Ausweitung des Produktangebots im Top-Luxus-Segment geschaffen. Wie auf dem Pariser Automobilsalon des letzten Jahres erstmals dargestellt, reichen die Aktivitäten des Volkswagen-Konzerns nun vom serienreifen 3-Liter-Auto bis hin zur Bugatti-Studie mit einem 18-Zylinder-Motor.



Designstudie Bugatti EB 118



Jede Marke im Volkswagen-Konzern hat eine charakteristische Identität mit definierten Botschaften und Werten. Die mit jeder Marke verbundenen Eigenschaften ermöglichen es uns auch, gezielt Nischenmärkte zu bedienen.

Attraktivität der Modellpalette erweitert

Neben der klaren Positionierung der Konzernmarken liegt der Schlüssel zum Erfolg in der konsequenten Ausweitung des Produktangebots. Um langfristig auf dem Weltmarkt erfolgreich zu sein, ist es erforderlich, eine umfangreiche Modellpalette anzubieten. Volkswagen konnte im letzten Jahr mit einer noch nie dagewesenen Fülle von Neuerscheinungen aufwarten.

Bereits im Januar des letzten Geschäftsjahres präsentierte Volkswagen auf der Detroit-Autoshow seinen neuen Star – den New Beetle. Noch nie wurde ein Automobil so begeistert aufgenommen. So begann mit dem New



Lamborghini Diablo

Beetle insbesondere in den USA eine neue Ära. Die spontane Liebe zu diesem Auto führte dort zu einer Revitalisierung des Volkswagen-Images. Im November wurde der New Beetle in Deutschland eingeführt, aber schon lange vorher galt er als ein Symbol für „Optimismus auf Rädern“.

Für frischen Wind in unserer Modellpalette sorgte auch das ab März 1998 erhältliche und überarbeitete Golf Cabriolet. Das zur Zeit kleinste Volkswagen-Familienmitglied hatte im August Premiere: Mit dem Lupo bieten wir einen vollwertigen, flotten und sicheren Kleinwagen an, der in seiner Klasse neue Qualitätsmaßstäbe setzt. Der neue Bora war ab November erhältlich und schließt im Volkswagen-Modellprogramm die Lücke zwischen dem Golf und dem Passat. Dieses Automobil verbindet attraktives Design mit sportlich präzisiertem Fahrverhalten und hohen Fahrleistungen.

Weltpremiere feierte der neue Audi A6 Avant auf dem 68. Internationalen Genfer Automobilsalon. Das prägnante Äußere unterstreicht einmal mehr den Slogan: Schöne Kombis heißen Avant. Audi wird mit diesem Modell seine führende Position im Segment der hochwertigen Kombi-Limousinen ausbauen. Das Ende Oktober neu eingeführte Audi TT Coupé ist die Konsequenz und Faszination eines kompromißlosen Sportwagens. Nahezu unverändert wurde das bereits im Jahr 1995 auf der IAA in Frankfurt vorgestellte Designkonzept übernommen. Doch nicht nur das Design, sondern auch die Technik begeistern Publikum und Fachpresse.

Mit der Präsentation und Markteinführung des neuen Toledo hat die strategische Neupositionie-



rung der Marke Seat in Richtung sportlich-emotionale Trendmarke voller „automobiler Lebensfreude“ begonnen. Die viertürige Stufenheck-Limousine überzeugt durch expressives Design voller Sportlichkeit, Exklusivität und Qualität und ist der Aufbruch in eine neue, noch erfolgreichere Zukunft.

Mit der Vorstellung des neuen Octavia Combi im März 1998 setzt Škoda seinen erfolgreichen Weg fort. Der formschöne Fünftürer begeistert durch seine Qualität, seinen Fahrkomfort sowie das hervorragende Preis-Leistungs-Verhältnis. Diesen neuen Anspruch unterstreicht das Frontdesign des Octavia, das auch beim überarbeiteten Felicia übernommen wurde. Der Felicia, der als Limousine und Kombi lieferbar ist, zeichnet sich jetzt durch eine erhöhte Sicherheitsausstattung und Funktionalität aus.



Modell der Autostadt

Im Zentrum der Aktivitäten der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge stand die Erweiterung der Ausstattungsvarianten. Komfortable Sondermodelle wie der California Blue, der zum zehnjährigen Jubiläum des erfolgreichen Reisemobils auf dem Caravan Salon in Düsseldorf vorgestellt wurde, oder der als komplettes Office-Mobil ausgestattete Caravelle Business dokumentieren die Variantenvielfalt dieser erfolgreichen Marke.

Im September wurde das erste neue Modell der Marke Bentley seit der Akquisition durch Volkswagen präsentiert. Das Bentley Continental SC Coupé verfügt über ein herausnehmbares Dach und knüpft an die Tradition der Bentley-Coupés der 30er Jahre an. Den exklusiven und luxuriösen Charakter dieser Marke spiegelt das phantastisch anmutende Interieur mit Edelmholz, Leder und Chrom wider.

Kundenwünsche verwirklichen

Nicht nur durch die Produkte, sondern auch bei der Präsentation und dem Verkauf in den Händlerbetrieben muß das Verständnis für die Markenidentität zum Ausdruck kommen. Umfassende Standards sorgen für ein markenspezifisches hohes Qualitätsniveau. Um den Service zu verbessern und die Kundenzufriedenheit zu steigern, wurden weltweit bereits über 3.000 Autohaus-Partnerbetriebe nach

der Qualitätsnorm ISO 9002 zertifiziert. Mit der weitgehend abgeschlossenen qualitativen Neuausrichtung der Handelsorganisation wurden die Händler- und Werkstattstützpunkte gleichzeitig in vier Betriebstypen gegliedert. Bei den 2.900 Volkswagen- und 2.600 Audi-Stützpunkten in Deutschland reicht die Bandbreite von markenspezifischen Zentren bis hin zu reinen Servicewerkstätten mit Vermittlungsfunktion im Neuwagengeschäft. Motivation für ausgezeichneten Service erhalten unsere Partner u. a. über ein leistungsorientiertes Bonussystem, das sich auch an der Kundenzufriedenheit orientiert.

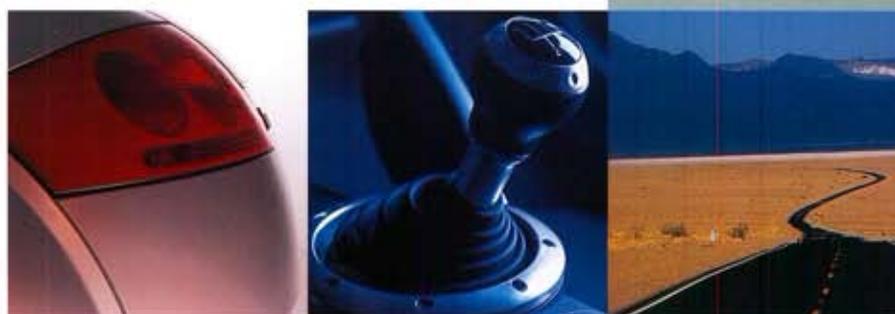
Um die Herzen der Konsumenten zu gewinnen und neue Kunden zu erobern, entsteht in Wolfsburg bis zur Weltausstellung EXPO 2000 ein automobiles Kompetenz- und Erlebniszentrum – die Autostadt. Rund um das gläserne Kunden-Center entsteht auf 25 Hektar der weltweit größte und modernste Erlebnispark zum Thema Automobilität. Diese Welt voller Visionen und Attraktionen in den Pavillons

der Marken sowie die Erinnerungen an Gestern im neuen Automuseum laden die ganze Familie ein. Den Anspruch höchster Qualität und Service rundet das Luxushotel „Wolfsburg Ritz Carlton“ ab. Zum Wahrzeichen dieses außergewöhnlichen Projekts avancieren die beiden aus dem Wasser ragenden 40 Meter hohen zylinderförmigen Glastürme. Hier warten die neuen Autos auf ihren Besitzer. Die Fahrzeugübergabe im Kunden-Center wird so zu einem unvergeßlichen Erlebnis.

Unseren Kunden gilt an dieser Stelle der besondere Dank für das dem Konzern entgegengebrachte Vertrauen.

Deutliche Absatzsteigerung in der Region Nordamerika

Der Volkswagen-Konzern verbesserte seine Position in der Region Nordamerika deutlich. Auf den insgesamt stagnierenden Pkw-Märkten in den USA und Kanada erzielte Volkswagen erhebliche Absatzsteigerungen. Im wesentlichen trugen dazu die Einführung des New Beetle, der in den USA eine wahre „Beetlemania“ auslöste, sowie die bessere Verfügbarkeit des neuen Passat bei. Vom neuen Jetta, der seit dem Jahresende 1998 in den Ausstellungsräumen zur Verfügung steht, erwarten wir für 1999 zusätzliche Wachstumsimpulse. Die Marke Audi steigerte ihre Verkäufe sowohl beim A4 als auch beim A6. Das sportliche TT Coupé wird demnächst die Kunden auch in den USA faszinieren und zu einer weiteren Image- sowie Volumenverbesserung beitragen. Zu einem höheren Marktanteil in Mexiko führten die Absatzsteigerungen beim Jetta und Golf sowie das Angebot des New Beetle und neuer Modelle im Kleinwagensegment.





Audi A8

Verschärfung des Wettbewerbs in der Region Südamerika/Afrika

Durch die Auswirkungen der Finanzkrisen kam es in den meisten Ländern Südamerikas zu einer rückläufigen Nachfrage und zu einem verschärften Preiswettbewerb. In Brasilien brach der Pkw-Markt aufgrund der hohen Zinssätze und der Auswirkungen der Sparmaßnahmen der Regierung ein. Der Ausbau lokaler Kapazitäten und die Erweiterung der Produktpalette verschiedener Hersteller erhöhten zusätzlich den Wettbewerbsdruck. Mit der Einführung neuer lokaler Modelle und mit den aus Europa importierten Golf und Passat im 2. Halbjahr verringerten wir die negativen Auswirkungen auf unsere Fahrzeugverkäufe; in Brasilien belegten wir weiterhin die Spitzenposition. In Südafrika ermöglichte die Realisierung eines Exportprogramms zum Jahresende die Einführung neuer Modelle wie z. B. Passat und Audi A3.

Krise in der Region Asien-Pazifik

Die andauernde Asienkrise hat das Vertrauen des Volkswagen-Konzerns in das langfristige Potential dieser Region nicht vermindert. China bleibt für uns auch weiterhin das bedeutendste Absatzgebiet dieser Region. Zur Verbesserung der Angebotspalette wurden im Jahresverlauf bei beiden Joint-Ventures zusätzliche Modellvarianten im Markt eingeführt. Japan befindet sich in einer schweren Wirtschaftskrise; der Importmarkt erlebte gegenüber 1997 gravierende Einbrüche. Dagegen konnte Volkswagen mit der Einführung des neuen Golf und des Passat Variant seine Marktposition weiter stärken. Der Konzern bereitet sich auf eine zukünftige Erholung in Japan mit einer Neuausrichtung der Vertriebsorganisation vor. In einem ersten Schritt wurde das Importeursgeschäft durch die Gründung der Audi Japan K.K. spezialisiert. Künftige Chancen in der Region Asien-Pazifik werden wir zielgerichtet wahrnehmen.

Bildende Kunst, Topstars und Nachwuchsförderung

Volkswagen hat 1998 sein Engagement im Bereich des Kultursponsorings verstärkt fortgesetzt. Die Aktivitäten sollen generationsübergreifend breite Bevölkerungsschichten ansprechen. Bundesweite Beachtung fand die Förderung der Ausstellungen „Die blaue Vier“ in Düsseldorf und „Andy Warhol A Factory“ in Wolfsburg. In die Aktivitäten der Volkswagen Sound Foundation wurde wieder ein Topstar mit eingebunden: Rund eine halbe Million begeisterter Zuschauer verfolgten die Auftritte des britischen Rhythm-and-Blues-Gitarristen Eric Clapton während seiner Europa-Tournee. Weiter ausgebaut wurde die mit der Volkswagen Sound Foundation gestartete Initiative, jungen Rock-Pop-Musikern mit Sachleistungen, Promotion und Beratung zur Seite zu stehen.

Motorsport sorgt für Begeisterung

Mit der Rennversion des Lupo wurde in dieser Saison erstmals der Volkswagen ADAC Touring Cup ausgetragen. 20 Piloten im Alter von 17 bis 24 Jahren standen bei den zehn Rennen am Start. Groß geschrieben wurde die Chancengleichheit. Mit 80 Kilo war das Gewicht der Fahrer einheitlich festgesetzt und zusätzlich wurden die Wagen der Fahrer in Abhängigkeit der Platzierung des vorhergehenden Rennens ausgewechselt. Dieses erfolgreiche Konzept sorgte für spannende Rennen.

Seat gewann mit dem Ibiza Kit Car in der 2-Liter-Klasse zum dritten Mal in Folge die Rallye-Weltmeisterschaft und stellte bei der Finnland-Rallye das Cordoba World Rallye Car vor. Die Marke Škoda präsentierte 1998 das Škoda Octavia World Rallye Car und wird dieses Jahr bei den Weltmeisterschaftsläufen Premiere feiern. Audi geht 1999 mit einem neu entwickelten Sportwagen an den Start des legendären 24-Stunden-Rennens von Le Mans.

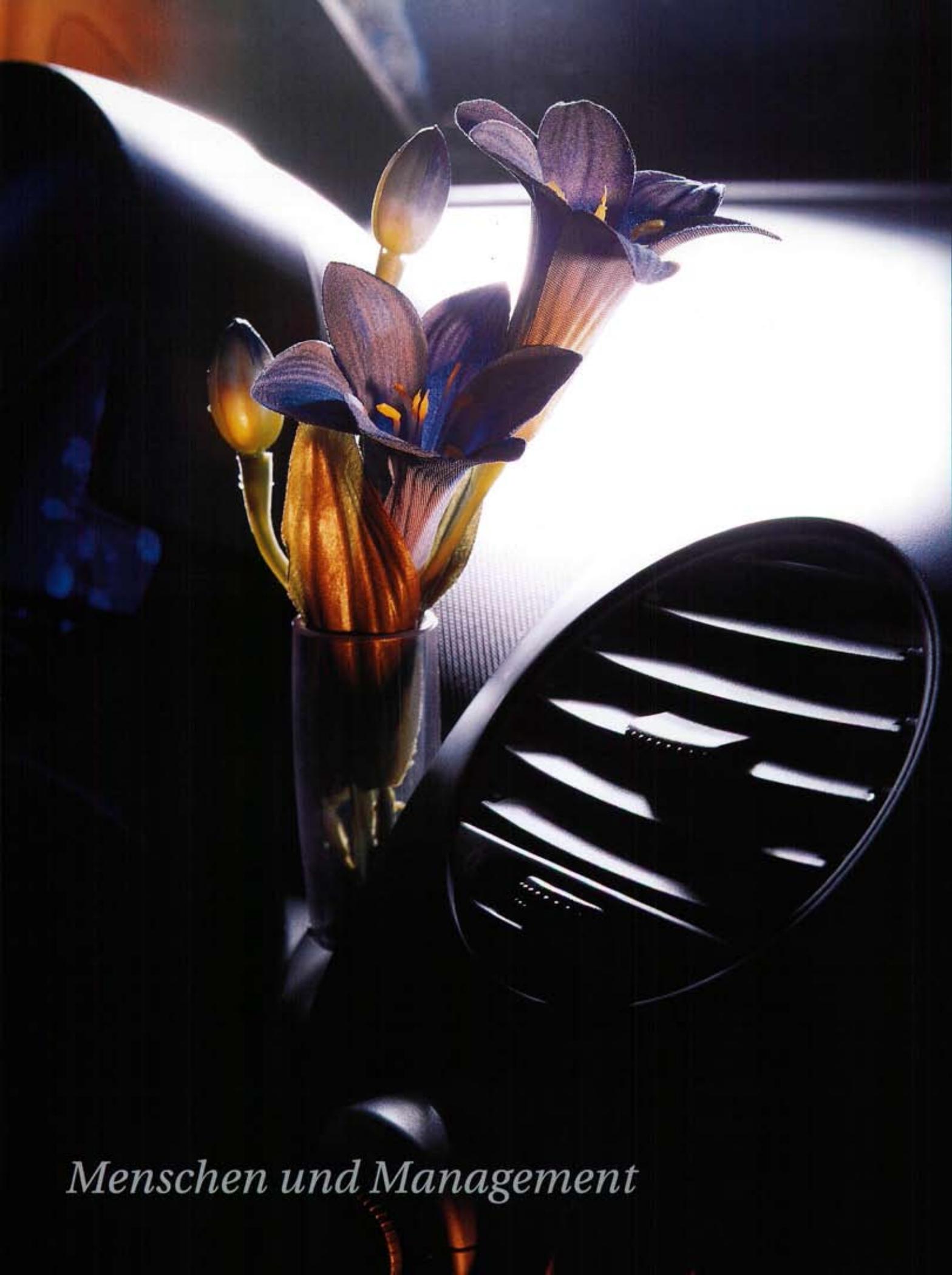


Audi A6 Avant

Internationale Ausrichtung der Volkswagen Financial Services AG

Die international einheitliche Ausrichtung der Volkswagen Financial Services AG zielt auf die Ausschöpfung der Marktpotentiale im Finanzdienstleistungsgeschäft. Das Konzept der engen Kooperation mit den Konzernmarken und den mit dem Vertrieb betrauten Partnern hat sich bewährt; die Kundenbindung wurde weiter gefestigt. Mit neuen Produkten, optimierten Verfahren sowie einheitlichen Qualitätsstandards erfüllt die Volkswagen Financial Services AG ihre Aufgaben als Dienstleister des Konzerns umfassend.

Die Angebote sind zielgruppenspezifisch auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten. Sie zeichnen sich durch eine gemeinsame Plattform aus und tragen gleichzeitig den nationalen Besonderheiten der einzelnen Märkte Rechnung. Die Landesgesellschaften konnten so ihre Marktstellung stetig ausbauen. Gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften trug die Volkswagen Financial Services AG wiederum zur Förderung des Konzernabsatzes bei.



Menschen und Management



New Beetle

AutoVision

Zum 60. Geburtstag erhielt die Stadt Wolfsburg von Volkswagen ein besonderes Geschenk: ein Konzept zur Halbierung der Arbeitslosigkeit. Ziel ist es, bis zum Jahr 2003 für 3.500 bis 4.000 arbeitslose Wolfsburger Beschäftigung zu schaffen und die Arbeitslosigkeit dauerhaft zu senken. Die Umsetzung erfolgt in einem ersten Schritt in den Feldern:

- InnovationsCampus
einem einzigartigen Modell zur Unterstützung von Existenzgründerinnen und -gründern;
- Lieferantenansiedlung
durch Fortführung und Weiterentwicklung bisheriger Aktivitäten mit Fokus auf die Stärkung des Mittelstands;
- Erlebniswelt Wolfsburg
zur Steigerung der Anziehungskraft der Stadt durch eine neuartige Verknüpfung von Erlebnis-, Lern-, Unterhaltungs- und Freizeitmöglichkeiten;
- Personal-Service-Agentur
als neuartige Drehscheibe zwischen Arbeitsangebot und -nachfrage sowie als Anbieter bedarfsgerechter Personallösungen.

Auf dieser Basis können in den nächsten fünf Jahren mehrere tausend Arbeitsplätze entstehen. Die ersten Umsetzungsschritte sind bereits eingeleitet. Volkswagen hat damit nachhaltige Impulse für den sozialen und wirtschaftlichen Strukturwandel in der Region gegeben.

Weltweit spitze!

Wir wollen attraktiv für die besten Talente sein, hochqualifizierte Automobilbauer entwickeln und die Spitzenkompetenz im Unternehmen sichern. Der Entwicklung eines internationalen Managements kommt dabei eine ganz besondere Bedeutung zu. Erfolgreiche Bausteine sind das „Internationale Traineeprogramm“, das „Junior-Management-Programm“ (JUMP) für Nachwuchskräfte und mehrjährige Auslandsaufenthalte für hochqualifizierte Fach- und Führungskräfte.

Leistungen an die Mitarbeiter der VOLKSWAGEN AG

Mio. DM	1998	%	1997	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	7.283,2	59,9	6.478,6	61,1
Soziale Abgaben	1.693,0	13,9	1.541,6	14,6
Bezahlte Ausfallzeiten	1.626,2	13,4	1.564,4	14,8
Altersversorgung	1.547,9	12,7	992,7	9,4
Vorruhestandsregelung	1,2	0,1	9,1	0,1
Gesamtaufwand	12.151,5	100,0	10.586,4	100,0
Im Personalaufwand enthalten für:				
Bildungsaufwand	177,2	1,5	157,2	1,5
Soziale Dienste	69,0	0,6	68,0	0,6

Im „Group Junior Development Programm“ werden junge Führungskräfte durch einjährige internationale Projekte und mehrwöchige „General Management“-Kurse für Führungsaufgaben im Konzern vorbereitet. Mitglieder des oberen Managements und des Top-Managements können einmal pro Jahr an einer mehrtägigen interaktiven Qualifizierung teilnehmen. Diese Maßnahmen werden von den renommiertesten Institutionen durchgeführt.

Erfolgreich Nachwuchs und Qualifikation sichern

Unsere neuen Produktionsstrategien und kontinuierliche Modellanläufe erfordern von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern höchste Kompetenz. Um all diesen Herausforderungen gerecht zu werden, ist eine stetige Sicherung der Qualifikation und des Nachwuchses wichtig. Ende 1998 arbeiteten insgesamt 3.847 Auszubildende bei der VOLKSWAGEN AG; 1.092 junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestanden erfolgreich ihre Abschlußprüfung und konnten in ein Beschäftigungsverhältnis übernommen werden. Die Belegschaftsstruktur zeigte einen Facharbeiteranteil im gewerblichen Bereich von 76,5 (75,3) % sowie einen Anteil der Beschäftigten mit Hoch- oder Fachhochschulabschluß von 7,6 (7,2) % an der Gesamtbelegschaft.

Volkswagen engagiert sich für eine qualitäts- und zukunftsorientierte Ausbildungspolitik. Zur Weiterentwicklung des Dualen Systems arbeiten wir an der Neugestaltung geschäfts- und arbeitsprozeßorientierter Berufsbilder und gleichzeitig an der Aufhebung der klassischen Trennung von Erstausbildung und Weiterbildung.

Unsere Aktivitäten beziehen auch die Region mit ein: Durch den von der Volkswagen Coaching GmbH initiierten Regionalverbund für Ausbildung werden stufenweise 250 zusätzliche Ausbildungsplätze bei Partnerbetrieben in der Region Wolfsburg geschaffen.

Mit unserer studentischen Talentbank fördern wir Hochschulabsolventen der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften bereits während des Studiums. Talentierte junge Menschen werden bei Praktika oder Diplomarbeiten mit Fachaufgaben betraut oder an Projekten beteiligt. Damit präsentiert sich Volkswagen als potentieller Arbeitgeber und sichert seinen Nachwuchs, insbesondere bei den Ingenieuren.



Rolls-Royce Silver Seraph

Maßgeschneidertes Ideenmanagement

Aus dem Betrieblichen Vorschlagwesen und den Aktivitäten des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses ist bei Volkswagen das Ideenmanagement neu entstanden und wird besonders als Führungsinstrument zur Erreichung von Produktivitäts- und Qualitätszielen genutzt. Transparente Prozesse bei der Problemfindung und -lösung direkt vor Ort tragen wesentlich dazu bei, Kosten zu reduzieren sowie unsere Produkte und Abläufe zu verbessern. Der Erfolg von Volkswagen ist der Erfolg unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: 23.024 realisierte Verbesserungsideen wurden 1998 mit 30,5 Mio. DM prämiert.

Mehr Gleichberechtigung im Beruf

Der Frauenanteil bei der VOLKSWAGEN AG lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 12,3 %; bei den Fach- und Führungskräften betrug er rund acht Prozent. Mittelfristig wollen wir den Anteil an Frauen in Fach- und Führungspositionen auf 30 % erhöhen. Dazu hat Volkswagen Mitte Mai das von der Europäischen Union geförderte nationale Projekt NOW (New Opportunities for Women) gestartet. Dieses bislang einmalige Konzept soll:

- Frauen den Zugang zu Fach- und Führungspositionen erleichtern;
- das Engagement zur Förderung weiblicher Nachwuchskräfte stärken sowie
- die Bereitschaft qualifizierter Frauen, Stellen mit Aufstiegschancen zu übernehmen, aktiv unterstützen.

Kernstück von NOW ist ein Mentoring-Programm, bei dem weibliches Nachwuchspotential systematisch gefördert und aufgebaut wird.

Gesundheitsschutz auf hohem Niveau

Mit den „Leitlinien zum Gesundheitsschutz und zur Gesundheitsförderung im Volkswagen-Konzern“ wurde ein weiterer Schritt getan, um die gesundheitliche Betreuung der Beschäftigten zu verbessern. Diese Richtlinien, die konzernweit verbindlich sind, enthalten Mindeststandards zum Schutz und zur Förderung der Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wie sich unsere Maßnahmen auswirken, zeigt sich in dem wiederum erhöhten Gesundheitsstand der Belegschaft – ein wichtiger Beitrag zur Stärkung unseres Unternehmens.

Gesundheitsstand im Volkswagen-Konzern* (in %)

1994	1995	1996	1997	1998
95,8	95,6	96,5	96,6	96,8

* Auf Basis der produzierenden Werke.



*Organisation und
Informationssysteme*





Caravelle Business

Prozeßfluß organisieren

Der globale Wettbewerb verlangt die Transformation einer eher statischen Strukturorganisation in eine dynamische und flexible Prozeßfluß-Organisation. Zukunftsgerichtetes Wertschöpfungsmanagement muß den Ressourceneinsatz so steuern, daß eine am optimalen Geschäftsprozeß orientierte, wertsteigernde Gemeinschaftsleistung erbracht wird. Mit veränderten Methoden und Instrumentarien sollen fast 300.000 Menschen tagtäglich wissensvernetzt schnell und effizient zusammenarbeiten. Die Weiterentwicklung der Informationstechnik spielt dabei eine integrative Schlüsselrolle.

Geschäftsprozesse vorteilhaft gestalten

Die Gestaltung des Geschäftsprozesses orientiert sich an unserem Prozeßfluß, der sich aus den Elementen Produktentstehung, Produktherstellung und Produktvermarktung zusammensetzt. Ein konzernweit gestalteter und global angewandter Geschäftsprozeß stellt die notwendige Ergänzung zur automobilen Plattform dar. Zur Beherrschung und Kontrolle dieser komplexen Verknüpfungen gestaltet Volkswagen u. a. neue Organisationsformen wie Business Units und Product Units.

Die Informationstechnik ist ein wettbewerbsentscheidender Faktor und eine unabdingbare Voraussetzung für das weltweite Wirken unseres Unternehmens. Ein Informationssystem, das den beschriebenen Geschäftsprozeß unterstützt, hat den Vorteil, daß es an verschiedenen Standorten angewendet werden kann; ein schneller Aufbau und Einsatz von Anlagen ist gewährleistet. Die sich aus dieser Vorgehensweise zwingend ergebende Integration von Geschäftsprozessen und Informationssystemen intensiviert die vernetzte Zusammenarbeit der Marken, Regionen und Business Units.



Golf Cabriolet

Ausgehend von einer einheitlichen Datenbasis führt der Einsatz von Standardsoftware zu einer erhöhten Prozeßtransparenz. Die konzernweite System- und Datenintegration wird vorangetrieben und weitere Potentiale der Informationstechnik im Hinblick auf Schnelligkeit, Transparenz und Kosteneffizienz werden nutzbar gemacht.

Informationsvernetzung rund um den Globus

Der Durchbruch des Internet mit seiner Normierungs- und Standardisierungskraft ermöglicht die Einbeziehung der verschiedenen Medien und die weltweite Erreichbarkeit nahezu jedes Menschen und jeder Maschine. Für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter existiert das mit der gleichen Technologie aufgebaute Volkswagen-Intranet. Zusätzlich ist hier aber noch eine höhere Sicherheit und garantierte Verfügbarkeit vorhanden. Im Jahr 1999 wird das firmeneigene Netz ausgebaut und die Leistungsfähigkeit erhöht.

Virtuelles Fahrzeug

Rechnerinterne Darstellungen von Teilen, Komponenten und ganzen Fahrzeugen – beispielsweise mittels Computer-Aided-Design (CAD) – gehören heute zum Alltag der Konstrukteure, Versuchsingenieure und Produktionsplaner. Die konsequente Nutzung der Rechner-Techniken und die Integration zu einem „Virtuellen Fahrzeug“ bringt eine neue Dimension in den Produktentstehungsprozeß. Durch die Verbindung von geometrischen und produktbeschreibenden Informationen wird ein komplettes Fahrzeug als Modell im Rechner aufgebaut. Die rechnerinterne

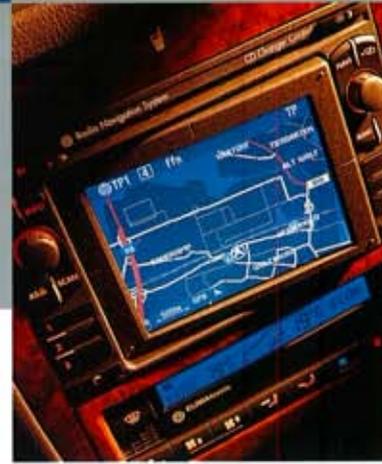


Virtuelles Fahrzeug

Darstellung wird schon vor dem Bau eines physischen Prototypen für Bau-raumoptimierungen, Prüfung von Montage- und Wartungsvorgängen, Funktionssimulationen und Variantenuntersuchungen eingesetzt. Die umfassende digitale Produktbeschreibung wird über den Prozeß der Produktentstehung hinaus für Vermarktung und Service genutzt. Weitere Potentiale der Informationstechnologie in der Produktentstehung ergeben sich aus der Online-Verfügbarkeit dieser Information an allen Entwicklungsstandorten.

Standardsoftware in den Geschäftsprozessen

In allen Geschäftsprozessen des Unternehmens wird Standardsoftware eingesetzt. In der Produktherstellung erzeugt die konzernweite Nutzung des eigenentwickelten Standardsystems für Fertigungssteuerung FIS einen deutlichen Vorteil bei der Umsetzung der marken-



übergreifenden Fahrzeug-Plattformstrategie. In den unterstützenden Prozessen wurde 1998 ein Projekt auf Basis der Standardsoftware SAP R/3 gestartet. Ziel ist es, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Controlling und Rechnungswesen ein Informationssystem mit zielorientierten, zeitnahen und finanziellen Steuerungsinformationen zur Verfügung zu stellen. Die Integration von Produktkalkulation, Kostensteuerung, Ergebnisrechnung, finanzieller Gesamtplanung und buchhalterischer Funktionen ermöglicht zukünftig die schnellere Verfügbarkeit der finanziellen Eckdaten des Unternehmens. Die bessere Prozeßgestaltung realisiert Kostenvorteile.

gedas – Dienstleistungen in der Informationstechnologie

Die gedas GmbH in Berlin ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der VOLKSWAGEN AG und das Systemhaus des Konzerns. Sie ist Markenzeichen für innovative, globale Informationstechnologie und belegt inzwischen die 5. Position bei den deutschen Software-Häusern und Systemintegratoren. 1998 tätigte die gedas GmbH außerhalb des Konzerns in Deutschland 42 (37) % des Umsatzes. Herausragend ist das Branchen-Know-how in den Feldern Industrie, Logistik und Handel. Zum 31. Dezember 1998 beschäftigte die gedas-Gruppe weltweit 1.969 (1.270) Personen.

Bei der Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V. hat die gedas für die Produktion des New Beetle die weltweit durchgängigste SAP-Implementierung bei einem Automobilproduzenten realisiert. Die rund 400 SAP-

Berater der gedas bieten Gewähr für die Umsetzung der Informationssystem-Strategie in unserem Konzern.

Telematik-Dienste

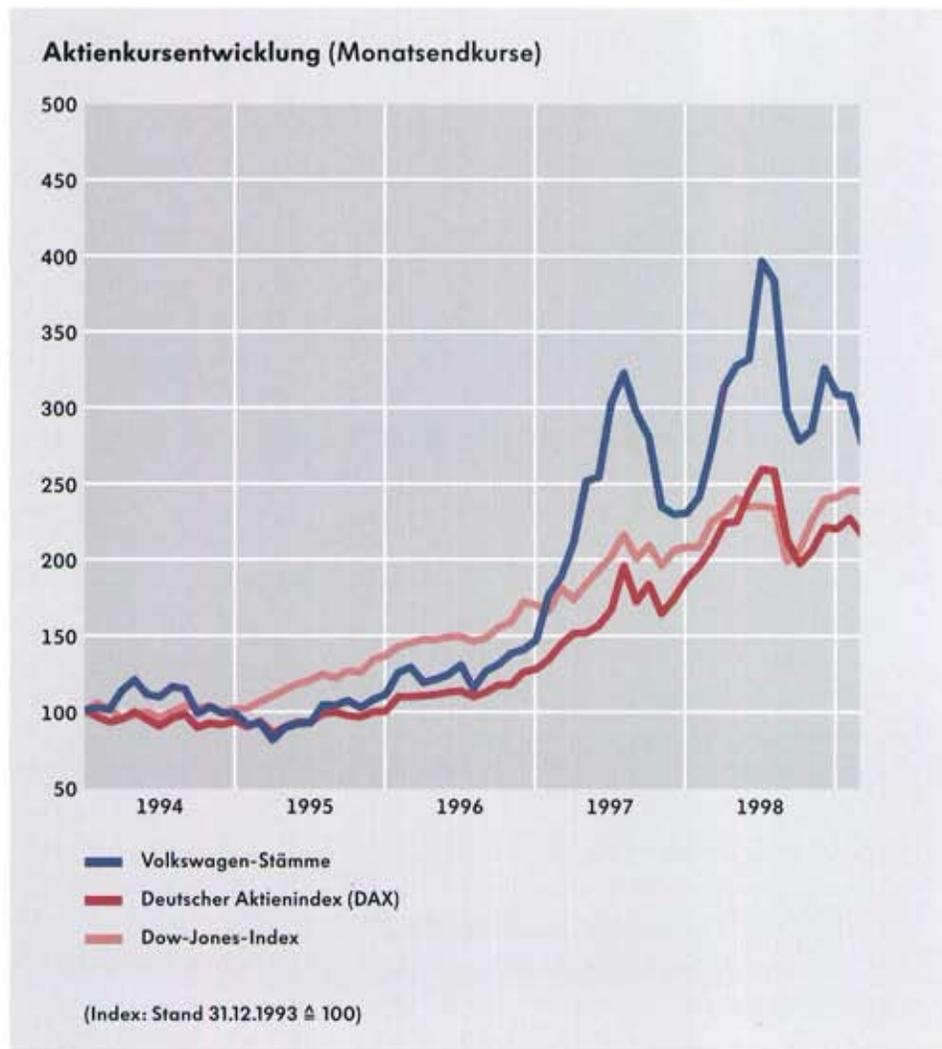
Der private und kommerzielle Fahrzeugeinsatz wird mit Hilfe von Telematikanwendungen effizienter, dynamischer und komfortabler gestaltet. Die gedas telematics GmbH hat 1998 ihren Betrieb aufgenommen. Als Systemlieferant entwickelt und vermarktet sie Telematik-Dienstleistungen für den Konzern. Hierzu gehören zugeschnittene Leitzentralen auf der Grundlage von Standardkomponenten für geographische Informationssysteme (GIS), Datenbanken, Benutzernahtstellen und Flottenmanagement. Auch im Bereich Fahrzeugelektronik werden innovative Lösungen für Telematik-Endgeräte auf der Basis von Satellitenortung, Mobilfunk und modernster Rechnertechnologie angeboten.

*Volkswagen-Aktie
und Finanzmärkte*





Škoda Octavia Combi



DAX und Volkswagen-Aktie innerhalb starker Schwankungen auf Höchstkurs

In der ersten Jahreshälfte 1998 stieg der Deutsche Aktienindex (DAX) aufgrund günstiger wirtschaftlicher Vorgaben stetig an und erreichte im Juli seine bisherige Höchstmarke von 6.171,43 Punkten. Allerdings gerieten

die Wertpapiermärkte im weiteren Verlauf des 3. Quartals durch die Finanzkrisen im asiatischen Raum und in Rußland unter Druck, und der DAX sank deutlich ab, was sich im 4. Quartal nach anfänglichen Kurserholungen wiederholte. Ende Dezember 1998 notierte der DAX mit 5.002,39 Punkten; gegenüber dem Jahresendkurs von 1997 schloß er jedoch um 17,7 % höher ab. Ende Februar 1999 wurde er mit 4.911,81 Punkten registriert.

Der Kurs der Volkswagen-Stammaktie verzeichnete in der ersten Jahreshälfte ebenfalls ein deutliches Plus. Dieser Kursanstieg spiegelt die weltweit positive Resonanz auf unsere breite Modellpalette und die daraus resultierende Ertragsentwicklung wider. Er verdeutlicht, daß wir uns mit unserer Unternehmensstrategie auf dem richtigen Weg befinden, und unterstreicht das Vertrauen der Aktionäre in unsere Maßnahmen.

Auf der Ordentlichen Hauptversammlung am 4. Juni 1998 wurde dem Vorschlag des Aufsichtsrats und des Vorstands, die Einteilung des Grundkapitals der VOLKSWAGEN AG zu ändern, zugestimmt. Mit Wirkung vom 6. Juli 1998 traten an die Stelle von jeweils einer Stamm- oder Vorzugsaktie zehn Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). Insbesondere der entsprechend niedrigere Einstiegskurs und die gestiegene Attraktivität des Wertpapiers auch für Kleinanleger führten noch im selben Monat zu einem Höchststand (Kassakurs) der nennwertlosen Stammaktie von 197,90 DM.

Allerdings kam es im weiteren Jahresverlauf aufgrund der weltweiten Finanzkrisen auch bei

unseren Aktien zu Kursrückgängen. Mit einem Schlußkurs der nennwertlosen Stammaktie in Höhe von 134,80 DM wurde der angepaßte Vorjahreswert dennoch um 34,1 % deutlich übertroffen. Die nennwertlose Vorzugsaktie erreichte mit 83,00 DM eine Steigerung um 7,7 %. Ende Februar 1999 notierte der Wertpapiermarkt für die Stammaktie des Volkswagen-Konzerns einen Kurs von 59,65 € (entspricht 116,67 DM).

Aktionäre und Volkswagen im Dialog

Durch regelmäßige, offene und gezielte Informationen über die Unternehmensstrategien, Modellereignisse und Ergebnissituation wollen wir das Vertrauensverhältnis zu unseren Aktionären, den Finanzanalysten und Portfolio-Managern vertiefen. Mit den zahlreichen Investor-Relations-Aktivitäten unterstützen wir viele institutionelle Anleger und erfahren somit eine angemessene Bewertung der Volkswagen-Aktie an den nationalen und internationalen Kapitalmärkten.

Im Berichtsjahr hat der Konzern wiederum den weltweit wachsenden Informationsbedürfnissen Rechnung getragen. 1998 führten wir Unternehmenspräsentationen vor institutionellen Anlegern und Analysten in Europa und den USA durch. In zahlreichen Einzelgesprächen und Telefonkonferenzen halten wir ständig Kontakt zu Investoren.

Im Rahmen unserer Investor-Relations-Tätigkeit sind wir ebenfalls Mitglied im Deutschen Investor Relations Kreis (DIRK). Auch in Zukunft sind unsere Aktivitäten darauf ausgerichtet, einen Beitrag zur langfristig positiven Entwicklung des Unternehmenswerts der VOLKSWAGEN AG zu leisten.

Dividendenentwicklung ¹⁾		1994	1995	1996	1997	1998
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	270.000	277.490	277.490	308.961	311.916 ²⁾
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	64.717	65.350	87.454	97.384	105.238 ²⁾
Dividende						
je Stammaktie	DM	0,30	0,60	0,90	1,20	1,50
je Vorzugsaktie	DM	0,40	0,70	1,00	1,30	1,60
Steuergutschrift						
je Stammaktie	DM	0,13	0,26	0,39	0,51	0,64
je Vorzugsaktie	DM	0,17	0,30	0,43	0,56	0,69
Kennzahlen je Aktie ¹⁾		1994	1995	1996	1997	1998
Jahresergebnis	DM	0,45	1,00	1,98	3,45	5,52 ³⁾
Ergebnis nach DVFA/SG ⁴⁾	DM	0,95	2,20	5,50	8,15	9,50 ³⁾
Cash-flow	DM	35,31	31,07	32,34	30,84	41,35 ³⁾
Eigenkapital	DM	42,54	36,91	36,50	35,24	44,94 ²⁾
Kurs-Gewinn-Verhältnis nach DVFA/SG ⁴⁾	Faktor	44,8	21,9	11,6	12,3	14,2
Kurs-Cash-flow-Verhältnis	Faktor	1,2	1,5	2,0	3,3	3,3
Dividendenrendite	%	1,0	1,8	2,0	1,7	1,6
Wertentwicklung der Aktie ¹⁾		1994	1995	1996	1997	1998
Stammaktie						
Jahresendkurs	DM	42,55	48,10	63,75	100,50	134,80
Jahreshöchstwert	DM	54,80	48,57	63,75	148,40	197,90
Jahrestiefstwert	DM	40,40	33,55	48,02	63,23	96,50
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	DM	34,05	34,78	49,10	77,10	83,00
Jahreshöchstwert	DM	43,80	35,42	49,35	110,60	139,50
Jahrestiefstwert	DM	32,40	26,55	34,68	48,60	62,30
Börsenwert am 31.12.	Mrd. DM	13,7	15,6	22,0	38,6	50,8
Umsätze an deutschen Börsen		1994	1995	1996	1997	1998
Umsatz VW-Stammaktie	Mrd. DM	111,4	81,1	110,2	192,3	231,6
Umsatz DAX-Werte	Mrd. DM	1.572,1	1.349,0	1.889,5	2.740,0	3.949,0
Anteil Volkswagen	%	7,1	6,0	5,8	7,0	5,9

¹⁾ Vorjahre aufgrund der Umstellung auf Stückaktien im Verhältnis 1:10 angepaßt.

²⁾ Einschließlich der ab 1. Januar 1999 dividendenberechtigten neu gezeichneten 494.600 Belegschaftsaktien und der aus der Ausübung von Optionsrechten begebenen 10.314.530 neuen Aktien.

³⁾ Auf Basis des für 1998 dividendenberechtigten Kapitals.

⁴⁾ Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung/Schmalenbach-Gesellschaft.

Hohe Beteiligung am Belegschaftsaktien-Programm

Im abgelaufenen Jahr wurden wieder Aktien an unsere Belegschaft ausgegeben; die Zeichnungsfrist lief vom 19. Oktober bis zum 11. November 1998. Insgesamt nutzten 54,8 (15,9) % der Bezugsberechtigten diese Möglichkeit der Mitarbeiterbeteiligung, so daß 494.600 Vorzugsaktien neu gezeichnet wurden. Dieser hohe Zuwachs ist im wesentlichen auf die wirtschaftlichen Erfolge der vorangegangenen Belegschaftsaktienprogramme sowie auf den verringerten Zeichnungspreis (33,00 DM je Aktie) in Folge der Umwandlung in Stückaktien zurückzuführen. Durch die gute Beteiligung erhöhte sich das Gezeichnete Kapital um 2,5 Mio. DM; in die Kapitalrücklagen flossen weitere 30,2 Mio. DM.

DVFA-Ergebnis

Der handelsrechtliche Gewinn je Stückaktie konnte im letzten Geschäftsjahr nochmals verbessert werden; er beläuft sich auf 5,52 (3,45) 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 insgesamt bei 3,9 (3,2) Mrd. DM; je Aktie ergab sich ein Anstieg um 16,6 % auf 9,50 DM. Als Ursache für den Anstieg des DVFA-Ergebnisses ist auch die Berücksichtigung der Abschreibung des Unternehmenswerts von Rolls-Royce/Bentley im Konzernabschluß zu sehen.

Aktives Zins- und Währungsmanagement bei Volkswagen

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Zins- und Währungsrisiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente abgesichert. Basis für den Abschluß der Geschäfte ist ausschließlich das kommerzielle Geschäft. Die Devisentermingeschäfte und Währungsoptionen dienen der Sicherung zukünftiger Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen.

Die „Mindestanforderungen für das Betreiben der Handelsgeschäfte der Kreditinstitute“ des Bundesaufsichtsamts für das Kreditwesen – zu deren sinngemäßen Einhaltung sich Volkswagen freiwillig verpflichtet hat – und die damit verbundene Optimierung interner Kontrollen sowie die Sicherung der Arbeitsabläufe genießen weiterhin Priorität. Die in diesem Zusammenhang bereits 1997 begonnene Implementierung eines auf einer einheitlichen Technikplattform basierenden EDV-Systems wurde 1998 fortgeführt und steht kurz vor dem Abschluß. Neben der EDV-unterstützten Abwicklung von Devisen-, Geld- und Kapitalmarkttransaktionen stand eine optimierte Risikobetrachtung im Vordergrund der Systemeinführung.

Die Devisentermin- und Optionsgeschäfte werden 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	31.12.1998	31.12.1997
Devisentermingeschäfte	9.326	12.447
Zins- und kombinierte Zins-/Währungsswaps	20.758	16.289
Zins-/Währungsoptionen	2.412	3.771
Sonstige Termingeschäfte	200	-
Gesamt	32.696	32.507

Das abgelaufene Geschäftsjahr wurde durch die verschiedenen weltweiten wirtschaftlichen und politischen Krisen geprägt. In diesem unsicheren Umfeld festigte sich die Deutsche Mark ab dem zweiten Quartal 1998 sukzessive gegenüber den nicht an der Euro-Einführung beteiligten Ländern. Während der Zuspitzung der Einbrüche an den Aktien- und Devisenmärkten wurde der Euro-Raum von den weltweit operierenden Investoren als sicheres Anlagegebiet genutzt. Die Regierungen und Notenbanken legten bereits im Mai 1998 die bilateralen Wechselkurse der Währungen der teilnehmenden Länder untereinander für den 1. Januar 1999 fest. Diese Entscheidung trug im wesentlichen zur Stabilisierung der Wechselkurse gegenüber unseren Volumenmärkten wie z. B. Italien, Frankreich und Spanien bei. Die Notwendigkeit der Kurssicherung gegenüber diesen Ländern entfiel.

Die Euro-Umstellung im Volkswagen-Konzern

Um die Umstellung auf die neue einheitliche Währung Euro – dessen Zeitplan im Vertrag von Maastricht niedergeschrieben ist – zu gewährleisten, wurde bereits 1996 ein Euro-Konzern-Projekt initiiert. Hierin sind mittlerweile mehr als 250 unserer

Gesellschaften integriert. Davon verfügen viele zusätzlich über ein eigenes Euro-Team, das die erforderlichen Umstellungsaktivitäten sowie Kommunikationsmaßnahmen zur „Euro-Sensibilisierung“ der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort verantwortet und durchführt.

Am 1. Januar 1999 wurde der Euro neben den nationalen Währungen als Buchgeld eingeführt. Der Volkswagen-Konzern bietet seinen Kunden und Handelspartnern seitdem die Möglichkeit an, die Verträge in Euro abzuschließen. Die Umstellung der Hauswährung auf Euro geschieht schrittweise. Jede betroffene Gesellschaft kann in Absprache mit dem Euro-Konzern-Team den für sich günstigsten internen Umstellungstermin wählen. Auch wenn einige Bereiche wie z. B. Beschaffung und Treasury bereits ab 1999 sukzessive auf Euro-Basis arbeiten, stellt die VOLKSWAGEN AG die Hauswährung nicht vor dem 1. Januar 2001 auf den Euro um. Dieses Umstellungsszenario erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und ist mit rund 51,5 Mio. € ausgabewirksamen Kosten vergleichsweise günstig und bietet uns die größte Flexibilität.

Aktionärsorientierte Kennzahlen¹⁾

	1994	1995	1996	1997	1998
Sachanlagenintensität (%)	25,2	21,7	21,8	22,2	21,5
Umschlagshäufigkeit der Vorräte	8,7	9,4	9,7	10,5	10,3
Eigenkapitalquote (%)					
Automobilbereich	20,8	19,3	20,5	20,8	23,1
Finanzdienstleistungen	6,9	7,0	7,0	7,8	6,0
Konzern	17,6	15,1	14,1	14,1	16,0
Cash-flow in % der Investitionen ²⁾	160,3	119,1	88,3	82,9	94,5
Cash-flow in % der Umsatzerlöse ²⁾	11,9	9,7	7,9	7,3	9,2
Investitionen in % der Umsatzerlöse ²⁾	7,4	8,1	9,0	8,8	9,7
Gesamt-Verschuldungsgrad (Jahre) ³⁾	2,8	3,4	3,7	3,9	3,3
Umsatzrendite vor Steuern (%)	0,6	1,3	2,0	3,4	4,7
Umsatzrendite nach Steuern (%)	0,2	0,4	0,7	1,2	1,7
Eigenkapitalrendite nach Steuern (%)	1,0	2,5	5,2	9,8	13,6

¹⁾ Weitere Kennzahlen finden Sie in der 10-Jahres-Übersicht auf Seite 96 ff.

²⁾ Automobilbereich

³⁾ Effektivverschuldung (Fremdkapital abzüglich liquider Mittel, der Wertpapiere des Umlaufvermögens sowie der kurzfristigen Forderungen und Ausleihungen) im Verhältnis zum Cash-flow.

Refinanzierungskonzepte im Konzern

Die Expansion des Finanzdienstleistungsgeschäfts wurde u. a. über die internationalen Geld- und Kapitalmärkte sowie konzerninterne Darlehen finanziert. Durch die deutlich gestiegenen Kundeneinlagen der Volkswagen Bank GmbH konnte die Refinanzierung weiter umstrukturiert werden. Die im Konzern etablierten Commercial-Paper-Programme und das 1996 von der Volkswagen Financial Services AG aufgelegte „Multi-Currency Euro Medium Term Note (EMTN)“-Programm trugen weiterhin zur Diversifizierung der Refinanzierung bei.

Im Hinblick auf die im Zuge der europäischen Währungsunion näher zusammenrückenden Devisen-, Geld- und Kapitalmärkte wird die Auflegung eines „Multi-Issuer EURO Commercial Paper“-Programms in Höhe von 2,5 Mrd. € – als Ersatz der euro-

paweit bestehenden CP-Programme – für den Volkswagen-Konzern vorbereitet. Unter diesem Programm treten verschiedene, den Automobil- bzw. den Financial-Services-Bereich repräsentierende Gesellschaften als Emittenten auf.

Im Rahmen der kreditwesenrechtlichen Möglichkeiten nahm die Volkswagen Bank GmbH zusätzliches Ergänzungskapital auf. Damit wurde die Eigenkapitalbasis des aufsichtsrechtlichen Konsolidierungskreises, den die Volkswagen Financial Services AG zusammen mit ihren Gesellschaften bildet, erneut verstärkt.

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.

Bilanz des Volkswagen-Konzerns zum 31. Dezember 1998 – in Mio. DM –

	Anhang	31.12.1998	31.12.1997
Aktiva			
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		190	111
Sachanlagen		25.270	22.594
Finanzanlagen		6.611	4.006
Vermietete Vermögensgegenstände		13.824	12.804
		45.895	39.515
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	13.078	10.827
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	(3)	43.344	34.615
Wertpapiere	(4)	3.244	3.880
Kassenbestand, Bundesbankguthaben und Guthaben bei Kreditinstituten		11.668	12.613
		71.334	61.935
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	124	186
Bilanzsumme		117.353	101.636
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital der VOLKSWAGEN AG	(6)	2.086	2.032
Stammaktien	1.560		
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht	526		
Bedingtes Kapital	238		
Nicht eingeforderte ausstehende Einlagen			- 113
Eingefordertes Kapital		2.086	1.919
Kapitalrücklage	(7)	8.360	5.186
Gewinnrücklagen	(8)	6.775	5.235
Bilanzgewinn		625	487
Anteile anderer Gesellschafter		350	323
		18.196	13.150
Sonderposten	(9)	549	1.170
Rückstellungen	(10)	40.435	37.423
Verbindlichkeiten	(11)	55.206	46.983
Rechnungsabgrenzungsposten	(12)	2.967	2.910
Bilanzsumme		117.353	101.636

**Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen-Konzerns
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1998 – in Mio. DM –**

	Anhang	1998	1997
Umsatzerlöse	(13)	134.243	113.245
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		117.568	100.926
Bruttoergebnis vom Umsatz		+ 16.675	+ 12.319
Vertriebskosten		10.786	9.027
Allgemeine Verwaltungskosten		3.108	2.782
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	6.933	6.624*
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	5.283	5.374*
Beteiligungsergebnis	(16)	+ 222	+ 572*
Zinsergebnis	(17)	+ 1.651	+ 1.543*
Abschreibungen auf Finanzanlagen		17	29*
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 6.287	+ 3.846
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		4.044	2.485
Jahresüberschuß	(18)	+ 2.243	+ 1.361

* Der im Geschäftsjahr geänderten Darstellung angepaßt.

Erläuterungen zur Bilanz

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

	Bruttobuchwerte					
	Anschaffungs-/Herstellungskosten 01.01.1998	Vortrag erstmals einbezogener Gesellschaften	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.1998
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	742	0	84	60	452	434
Goodwill	-	-	1.217	-	-	1.217
Geleistete Anzahlungen	40	0	22	- 40	0	22
	782	0	1.323	20	452	1.673
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	18.285	62	657	375	143	19.236
Technische Anlagen und Maschinen	28.832	567	2.004	794	772	31.425
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	29.445	61	3.682	1.116	1.113	33.191
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.876	-	3.191	- 2.305	119	3.643
	79.438	690	9.534	- 20	2.147	87.495
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	153	2	483	-	4	634
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	20	-	12	-	4	28
Anteile an assoziierten Unternehmen	2.414	-	151	-	53	2.512
Beteiligungen	126	-	6	-	-	132
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-	0	0
Wertpapiere des Anlagevermögens	1.592	-	2.024	-	1	3.615
Sonstige Ausleihungen	503	-	70	-	111 ¹⁾	462
Sonstige Finanzanlagen	101	-	13	-	45	69
	4.909	2	2.759	-	218	7.452
	85.129	692	13.616	-	2.817	96.620
Vermietete Vermögensgegenstände	21.217	11	10.384	-	8.568²⁾	23.044

¹⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von 5 Mio. DM.

²⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von 481 Mio. DM.

³⁾ Einschl. Kursdifferenzen in Höhe von - 150 Mio. DM.

Wertberichtigungen

Kumulierte Abschreibungen 01.01.1998	Vortrag erstmals einbezogener Gesellschaften	Abschreibungen laufendes Jahr	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen 31.12.1998	Buchwerte 31.12.1998	Buchwerte 31.12.1997
633	0	69	38	452	-	288	146	109
-	-	1.195	-	-	-	1.195	22	-
38	-	-	- 38	0	-	-	22	2
671	0	1.264	0	452	-	1.483	190	111
9.681	20	798	14	90	58	10.365	8.871	8.604
24.119	337	2.636	- 285	718	-	26.089	5.336	4.713
22.960	37	3.420	271	1.001	0	25.687	7.504	6.485
84	-	0	0	-	-	84	3.559	2.792
56.844	394	6.854	0	1.809	58	62.225	25.270	22.594
5	-	0	-	3	0	2	632	148
-	-	-	-	-	-	-	28	20
640	-	45	-	-	106	579	1.933	1.774
112	-	-	-	-	0	112	20	14
0	-	-	-	-	0	0	0	0
32	-	2	-	-	-	34	3.581	1.560
78	-	16	-	5	11	78	384	425
36	-	-	-	-	-	36	33	65
903	-	63	-	8	117	841	6.611	4.006
58.418	394	8.181	-	2.269	175	64.549	32.071	26.711
8.413	4	5.430	-	4.627 ²⁾	-	9.220	13.824	12.804
							45.895	39.515

Kapitalflußrechnung

Mio. DM	Volkswagen-Konzern		Finanzdienstleistungen	
	1998	1997	1998	1997
Jahresüberschuß	+ 2.243	+ 1.361	- 71	+ 411
Ab- und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	+ 7.996	+ 5.987	+ 48	+ 15
Ab- und Zuschreibungen auf Gegenstände des Vermietvermögens	+ 5.430	+ 4.982	+ 5.219	+ 4.771
Veränderung der mittel- und langfristigen Rückstellungen	+ 1.946	+ 473	+ 86	- 142
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	- 811	- 622	+ 45	+ 20
Cash-flow	+ 16.804	+ 12.181	+ 5.327	+ 5.075
Veränderung der kurzfristigen Rückstellungen	+ 1.069	+ 922	- 303	+ 330
Veränderung der Vorräte und Forderungen	- 10.949	- 3.798	- 6.446	- 4.070
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Kreditverbindlichkeiten)	+ 2.142	+ 1.754	+ 213	- 309
Sonstige Innenfinanzierung	- 7.738	- 1.122	- 6.536	- 4.049
Gesamte Innenfinanzierung	+ 9.066	+ 11.059	- 1.209	+ 1.026
Abgänge des Anlage- und Vermietvermögens	+ 4.487	+ 2.613	+ 3.956	+ 2.562
Investitionen in das Sachanlagevermögen*	- 11.152	- 8.222	- 139	- 69
Investitionen in das Finanzanlagevermögen**	- 511	- 365	- 37	- 10
Zugänge Vermieteter Gegenstände	- 10.391	- 7.734	- 10.391	- 7.734
Investitionstätigkeit	- 17.567	- 13.708	- 6.611	- 5.251
Netto-Cash-flow	- 8.501	- 2.649	- 7.820	- 4.225
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	+ 3.340	+ 335	+ 25	+ 51
Auszahlungen an Gesellschafter (Dividenden)	- 491	- 325	- 143	- 46
Sonstige Eigenkapitalveränderungen	- 45	- 156	- 97	+ 163
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	+ 6.137	+ 2.916	+ 7.862	+ 4.414
Mittelzu-/abfluß aus der Finanzierungstätigkeit	+ 8.941	+ 2.770	+ 7.647	+ 4.582
Veränderung der Brutto-Liquidität	+ 440	+ 121	- 173	+ 357
Brutto-Liquidität am Anfang der Periode	+ 18.053	+ 17.932	+ 729	+ 372
Brutto-Liquidität am Ende der Periode	+ 18.493	+ 18.053	+ 556	+ 729
Liquide Mittel	+ 11.668	+ 12.613	+ 384	+ 527
Wertpapiere	+ 3.244	+ 3.880	+ 172	+ 202
Wertpapiere des Anlagevermögens	+ 3.581	+ 1.560	-	-
Kreditstand	- 39.128	- 32.990	- 39.355	- 31.494
Netto-Liquidität	- 20.635	- 14.937	- 38.799	- 30.765

* Inkl. Immaterielle Vermögensgegenstände.

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

Anhang des Volkswagen-Konzernabschlusses zum 31.12.1998

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 27 inländische und 83 ausländische Konzerngesellschaften.

Am 3. Juli 1998 wurde zwischen der VOLKSWAGEN AG und der Vickers P.L.C. ein Vertrag über den Erwerb der Anteile an der Rolls-Royce Motors Holdings Limited, Crewe, mit ihren siebzehn Tochtergesellschaften geschlossen. Die Anteile werden nun von Tochtergesellschaften der Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH in Großbritannien und in den USA gehalten. Mit Wirkung vom 4. Juli 1998 werden vier Gesellschaften der Rolls-Royce-Gruppe voll konsolidiert, eine mit dem anteiligen Eigenkapital und die übrigen dreizehn Gesellschaften zu Anschaffungskosten in den Volkswagen-Konzern einbezogen.

Im Berichtsjahr wurden weitere bisher von der VOLKSWAGEN AG gehaltene Anteile an fünf verbundenen Unternehmen auf die Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH übertragen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1998 ist die Volkswagen Sachsen GmbH auf die Sächsische Automobilbau GmbH verschmolzen, die anschließend in Volkswagen Sachsen GmbH umbenannt wurde.

Zwei neu gegründete Vertriebsgesellschaften, drei Finanzdienstleistungsgesellschaften sowie zwei bisher mit dem anteiligen Eigenkapital bewertete verbundene

Unternehmen, alle mit Sitz im Ausland, werden aufgrund ihres Geschäftsvolumens erstmals voll konsolidiert.

Eine inländische und drei ausländische bisher vollkonsolidierte Gesellschaften werden wegen Geringfügigkeit nun zu Anschaffungskosten geführt. Durch Verkauf ist eine und durch Liquidation eine weitere ausländische Gesellschaft aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Aus der Veränderung des Konsolidierungskreises ergibt sich keine nennenswerte Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen-Konzerns.

Der Kreis der mit dem anteiligen Eigenkapital in den Volkswagen-Konzern einbezogenen verbundenen Unternehmen hat sich darüber hinaus durch die Einbeziehung einer bisher nicht konsolidierten Gesellschaft sowie die Fusion einer Tochtergesellschaft mit einem vollkonsolidierten Unternehmen verändert. Danach werden nunmehr sieben inländische und drei ausländische verbundene Unternehmen mit dem anteiligen Eigenkapital bewertet.

Nicht konsolidiert werden 20 inländische und 51 ausländische verbundene Unternehmen. Dabei handelt es sich um Gesellschaften, die gem. § 296 Abs. 1, Nr. 2 und Abs. 2 nicht einbezogen werden.

Mit dem anteiligen Eigenkapital werden sieben Gemeinschaftsunternehmen im Inland und 34 im Ausland in den Konzernabschluss einbezogen. Darüber hinaus werden elf Gemeinschaftsunternehmen zu Anschaffungskosten geführt.

28 inländische und neun ausländische Beteiligungen, auf die die VOLKSWAGEN AG oder andere Konzerngesellschaften maßgeblichen Einfluß ausüben, werden 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.

* Die genaue Anschrift befindet sich auf Seite 100.

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. Zwischenergebnisse auf konzerninterne Verkäufe von Gegenständen des Sachanlagevermögens werden nicht eliminiert, da sie zu üblichen Marktbedingungen vorgenommen werden.

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.

Die im Vorjahr angewendeten Konsolidierungsmethoden wurden beibehalten.

Währungsumrechnung

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

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

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 Caps und Forward Rate Agreements, eingesetzt.

Die Bewertung dieser Geschäfte wird nach dem strengen Imparitätsprinzip vorgenommen. Durch kombinierte Zins-/Währungstauschvereinbarungen (Cross-Currency-Interest-Swaps) und Devisentermingeschäfte 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. Eine Rückstellung für Währungsgewinne wurde nicht gebildet, da in überschaubarem Zeitraum keine Aufwendungen aus der Währungsumrechnung zu erwarten sind.

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 Landeswährungsbeträge 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 grundsätzlich planmäßig über drei Jahre linear ab. Dagegen wird ein neu erworbener Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill) über einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend im Jahr des Erwerbs, abgeschrieben. Abweichend dazu haben wir den Goodwill aus dem Erwerb der Rolls-Royce Motors Holdings Limited in Höhe von 1.191 Mio. DM im Jahr der Anschaffung abgeschrieben.

Die **Sachanlagen** und das **Vermietvermögen** bewerten wir zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen. Investitionszuschüsse 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 planmäßigen 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.

Die Abschreibungen auf Zugänge beweglicher Vermögensgegenstände im Inland im ersten bzw. zweiten Halbjahr basieren vereinfachend auf vollen bzw. halben Jahresraten. Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Zugangsjahr vollständig wertberichtigt und ausgebucht. Die Zugänge der Spezialwerkzeuge werden

degressiv ab Fertigstellung mit späterem planmäßigen Übergang auf die lineare Methode abgeschrieben.

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 stehen mit den Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert oder mit dem beibehaltenen niedrigeren Börsenkurs vom Vorjahresstichtag zu Buche.

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

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

Die unfertigen und fertigen Erzeugnisse sind mit dem handelsrechtlich mindestens beizulegenden Wert angesetzt, d. h. Fertigungsmaterial und Fertigungslohn, vermindert um Wertberichtigungen.

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. Die biometrischen Veränderungen aufgrund der neuen Richttafeln 1998 für das Inland sind in vollem Umfang berücksichtigt worden. Rückstellungen für Jubiläumszuwendungen sind unter Berücksichtigung steuerlicher Ansatz- und Bewertungsvorschriften im Inland mit 5,5 % abgezinst worden, wobei bereits die neuen Sterbetafeln verwendet werden.

Die **Rückstellungen** für Gewährleistungsansprüche 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.

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.

Wir haben die Ergebnisse aus Devisentermingeschäften mit Fälligkeiten nach dem 31.12.1998, die auf am Euro teilnehmende Währungen lauten, realisiert, da nach Bekanntmachung der amtlichen Umrechnungskurse am 31.12.1998 keine Unsicherheit über die Kursentwicklung mehr besteht.

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) zum Bilanzstichtag 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 Produkthaftungspflicht. 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 318 Mio. DM (Vorjahr: 406 Mio. DM) werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

Zur Erhöhung der Aussagefähigkeit der Gewinn- und Verlustrechnung haben wir Positionen der Sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen, die wirtschaftlich dem Beteiligungs- bzw. dem Zinsergebnis zuzurechnen sind, umgegliedert bzw. neuen Positionen zugeordnet. Die Vorjahreszahlen haben wir angepaßt.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Der Buchwert des Anlagevermögens im Volkswagen-Konzern in Höhe von 45.895 Mio. DM umfaßt die Immateriellen Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen und die Vermieteten Vermögensgegenstände.

Die Investitionen betragen:

Mio. DM	1998	1997
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.323	76
Sachanlagen	9.829	8.147
Finanzanlagen	2.761	1.620
	13.913	9.843
Vermietete Vermögensgegenstände	10.391	7.734
	24.304	17.577

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	1998	1997
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.191	–
Sachanlagen	68	19
Anteile an verbundenen und assoziierten Unternehmen sowie Beteiligungen	45	63
Wertpapiere des Anlagevermögens sowie Ausleihungen	19	32
	1.323	114

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen wurden im wesentlichen für nicht mehr genutzte Produktionsanlagen vorgenommen. In den Finanzanlagen führte der nachhaltige Verzehr des anteiligen Reinvermögens bei zwei Gemeinschaftsunternehmen zu Vollabschreibungen des Beteiligungsbuchwertes.

(2) Vorräte

Mio. DM	31.12.1998	31.12.1997
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.148	2.485
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2.152	2.111
Fertige Erzeugnisse, Waren	7.695	6.217
Geleistete Anzahlungen	83	14
	13.078	10.827

(3) Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände

Mio. DM	31.12.1998	31.12.1997
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.695	5.191
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(0)	(3)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	442	476
– davon aus Lieferungen und Leistungen	(203)	(287)
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(40)	(45)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	304	329
– davon aus Lieferungen und Leistungen	(162)	(161)
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(–)	(–)
Sonstige Vermögensgegenstände	35.903	28.619
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(15.263)	(11.305)
	43.344	34.615

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

(4) Wertpapiere

Mio. DM	31.12.1998	31.12.1997
Eigene Anteile	5	5
Sonstige Wertpapiere	3.239	3.875
	3.244	3.880

Die VOLKSWAGEN AG hält 764.689 Eigene Aktien; von den Stückaktien entfallen 764.670 auf Stammaktien und 19 auf Vorzugsaktien im Gesamtnennwert von 3.823.445 DM = 0,2 % des Gezeichneten Kapitals. Die Stammaktien wurden 1971 im Rahmen eines den Audi-Aktionären unterbreiteten Umtauschangebots anlässlich einer Kapitalerhöhung erworben. Bei den Vorzugsaktien handelt

es sich um einen Restbestand im Zusammenhang mit der Ausgabe von 494.600 Belegschaftsaktien mit einem Gesamtnennbetrag von 2.473.000 DM (= 0,1 % des Gezeichneten Kapitals) im Dezember 1998. Der Ausgabekurs betrug 66,00 DM/Aktie. Der Abgabepreis für 489.721 Aktien an die Belegschaft wurde auf 33,00 DM/Aktie festgesetzt und der Differenzbetrag zu Lasten des laufenden Ergebnisses erfaßt. Weitere 4.860 Aktien sind an Mitarbeiter von Tochterunternehmen zum ursprünglichen Ausgabekurs weitergegeben worden.

Die am 31.12.1997 vorhandenen neun Vorzugsaktien im Nennwert von je 50,00 DM aus der Kapitalerhöhung 1997 sind an der Börse veräußert worden. Bei einem Kurs von durchschnittlich 950,40 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 26 Mio. DM (Vorjahr: 57 Mio. DM) abgegrenzt.

(6) Gezeichnetes Kapital

Auf Beschluß der Ordentlichen Hauptversammlung vom 4. Juni 1998 ist die Einteilung des Grundkapitals der VOLKSWAGEN AG in der Weise geändert, daß an die Stelle von jeweils einer Aktie im Nennbetrag von 50,00 DM zehn Stückaktien treten. Die Stimmrechte sind entsprechend angepaßt. Die Aktien lauten auf den Inhaber.

Das Gezeichnete Kapital beträgt nach den im Geschäftsjahr – unter Inanspruchnahme eines Teils des bestehenden Bedingten und Genehmigten Kapitals – durchgeführten Kapitalerhöhungen durch Ausgabe von 494.600 nennwertlosen Stückaktien (Vorzugsaktien) an Belegschaftsmitglieder in Höhe von 2.473.000,00 DM und durch Ausgabe von 7.359.530 nennwertlosen Stückaktien (Vorzugsaktien) = 36.797.650,00 DM sowie 2.955.000 nennwertloser Stückaktien (Stammaktien) = 14.775.000,00 DM durch die Ausübung von Optionsrechten nunmehr 2.086 Mio. DM. Das zum 31.12.1997 vorhandene nicht eingeforderte Kapital ist im Geschäftsjahr eingefordert und vollständig eingezahlt worden.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 311.916.320 Stück nennwertloser Stammaktien und 105.238.280 Stück nennwertloser stimmrechtsloser Vorzugsaktien. Darüber hinaus besteht – jeweils befristet bis zum 31.05.2000 – ein Genehmigtes Kapital von 150 Mio. DM sowie ein Genehmigtes Kapital von 91 Mio. DM zur Ausgabe von Vorzugsaktien an die Belegschaft.

Ein Bedingtes Kapital kann durch die Inhaber der Optionsscheine aus der 1986 begebenen Optionsanleihe noch mit 38 Mio. DM bis zum 01.08.2001 in Anspruch genommen werden. Von den hieraus resultierenden 30.000 Optionsscheinen zum Bezug von je zehn Aktien, den 30.000 Optionsscheinen zum Bezug von je 70 Aktien und den 12.000 Optionsscheinen zum Bezug von je 800 Aktien (zusammen 12.000.000 Optionsrechte) wurden bis zum 31.12.1998 insgesamt 4.426.350 Optionsrechte ausgeübt. Die noch im Umlauf befindlichen Optionsscheine vermitteln somit Optionsrechte auf den Bezug von 7.573.650 Stückaktien. Zusätzlich besteht ein Bedingtes Kapital von 200 Mio. DM durch Ausgabe von bis zu 40.000.000 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 stieg um 3.174 Mio. DM durch die Einstellung des Agios aus der Erhöhung des Gezeichneten Kapitals zum einen aus der abschließenden Durchführung der Kapitalerhöhung von 150 Mio. DM aus 1997 (2.932 Mio. DM) sowie zum anderen durch Optionsausübungen und Belegschaftsaktien. Sie setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 7.931 Mio. DM aus den Kapitalerhöhungen sowie dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 429 Mio. DM zusammen.

Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

(8) Gewinnrücklagen

Mio. DM	31.12.1998	31.12.1997
Gesetzliche Rücklage	60	60
Rücklage für Eigene Anteile	5	5
Anderere Gewinnrücklagen	6.710	5.170
	6.775	5.235

Aus dem Jahresergebnis des Mutterunternehmens werden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 620 Mio. DM in die Anderere Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) Sonderposten

Mio. DM	31.12.1998	31.12.1997
Steuerrechtliche Rücklagen	47	39
Steuerrechtliche Abschreibungen	445	1.122
Fonds für allgemeine Bankrisiken	50	-
Sonderposten für Investitionsrücklagen	7	9
	549	1.170

Im Volkswagen-Konzern bestehen Rücklagen gemäß § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR.

Als Steuerrechtliche Abschreibungen werden Wertberichtigungen gemäß § 3 Abs. 2 Zonenrandförderungsgesetz, § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR, § 7d EStG, § 14 Berlinförderungsgesetz, § 82d EStDV, § 82a EStDV, § 80 EStDV und § 4 Fördergebietsgesetz ausgewiesen.

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

Zur Absicherung gegen allgemeine Bankrisiken wurde von einer inländischen Gesellschaft ein Sonderposten gem. § 340g HGB in Höhe von 50 Mio. DM gebildet.

Der Sonderposten für Investitionszulagen ist in den Abschlüssen dreier ausländischer Gesellschaften gebildet worden.

(11) Verbindlichkeiten

Mio. DM	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 5 Jahre	31.12.1998	31.12.1997	Restlaufzeit bis 1 Jahr
Anleihen	1.071	-	2.988	4.338	1.212
- davon konvertibel	(384)	(-)	(735)	(1.590)	(605)
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.007	436	25.833	21.209	15.630
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.340	0	1.340	1.080	1.079
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.311	2	9.383	7.651	7.555
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	637	-	906	348	27
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	165	-	165	147	147
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	248	-	248	244	244
Sonstige Verbindlichkeiten	9.386	1.606	14.343	11.966	8.833
- davon aus Steuern	(1.137)	(260)	(1.401)	(1.129)	(1.125)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(615)	(0)	(615)	(578)	(577)
	41.165	2.044	55.206	46.983	34.727

(10) Rückstellungen

Mio. DM	31.12.1998	31.12.1997
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.559	14.578
Steuerrückstellungen	3.344	2.619
Sonstige Rückstellungen	21.532	20.226
	40.435	37.423
davon kurzfristig	15.978	14.913
mittelfristig	10.070	9.795
langfristig	14.387	12.715

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 im Saldo ein Ertrag, so daß das Ergebnis vor Steuern ohne diese Maßnahmen um 5 % geringer (Vorjahr: 10 %) ausgefallen wäre.

In den Sonstigen Rückstellungen sind u. a. Rückstellungen für Gewährleistungen (6,7 Mrd. DM), Personal (3,9 Mrd. DM für vorgezogene Altersregelungen, Dienstjubiläen und andere Kosten der Belegschaft) sowie Vertriebsaufwendungen (3,1 Mrd. DM) enthalten.

Die Verbindlichkeiten in Höhe von 39.619 Mio. DM (Vorjahr: 32.758 Mio. DM) sind zu verzinsen.

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten sind insgesamt 1.007 Mio. DM (Vorjahr: 1.260 Mio. DM) im wesentlichen durch Grundpfandrechte gesichert. Darüber hinaus bestehen bei Warenlieferungen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

(12) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 2.967 Mio. DM (Vorjahr: 2.910 Mio. DM) enthält überwiegend Werte aus der Forfaitierung zukünftiger Leasing-Raten.

Haftungsverhältnisse/Eventualverbindlichkeiten

Mio. DM	31.12.1998	31.12.1997
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	1.208	1.217
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	263	222
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	905	753
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	22	32
	2.398	2.224

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 2.148 Mio. DM (Vorjahr: 2.994 Mio. DM).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. DM	31.12.1998	31.12.1997
Verpflichtungen aus Kapitaleinzahlungen	227	227
Jährliche Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasing-Verträgen	468	691

Für unsere Engagements in Portugal und in Israel bestehen 1999 finanzielle Verpflichtungen aus Kapitaleinzahlungen in Höhe von 227 Mio. DM.

In den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet- und Leasing-Verträgen sind Zahlungsverpflichtungen gegenüber einem Leasing-Unternehmen in Form von zukünftigen Leasing-Raten auf der Basis durchschnittlicher Laufzeiten enthalten, die sich für 1999 auf 214 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.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(13) Umsatzerlöse

	1998		1997	
	Mio. DM	Anteile in %	Mio. DM	Anteile in %
Inland	46.744	34,8	39.191	34,6
Europa/ohne Inland	55.735	41,5	44.139	39,0
Nordamerika	15.356	11,4	11.617	10,3
Südamerika	11.103	8,3	12.152	10,7
Afrika	1.567	1,2	1.731	1,5
Asien-Pazifik	3.738	2,8	4.415	3,9
Gesamt	134.243	100,0	113.245	100,0
davon entfallen auf				
Volkswagen-Fahrzeuge	61.663	46,0	49.399	43,6
Audi-Fahrzeuge	25.256	18,8	21.401	18,9
Seat-Fahrzeuge	7.000	5,2	6.164	5,4
Škoda-Fahrzeuge	5.102	3,8	4.005	3,5
Nutzfahrzeuge	9.550	7,1	9.427	8,3
Bentley-Fahrzeuge	151	0,1	–	–
Rolls-Royce-Fahrzeuge	99	0,1	–	–
Ersatzteile	7.808	5,8	7.527	6,6
Vermiet- und Leasing-Geschäft	11.681	8,7	10.084	8,9
Sonstige Verkäufe	5.933	4,4	5.238	4,8

(14) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. DM	1998	1997
Sonstige betriebliche Erträge	6.933	6.624
– davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	(687)	(294)

Die Sonstigen betrieblichen Erträge bestehen darüber hinaus aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (1,6 Mrd. DM) und Wechselkursveränderungen im Rahmen unseres Liefer- und Leistungsverkehrs (1,2 Mrd. DM). Außerdem sind Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial (0,3 Mrd. DM) und der Weiterberechnung von Gewährleistungskosten (0,2 Mrd. DM) enthalten.

(15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. DM	1998	1997
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5.283	5.374
– davon Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil	(22)	(81)
– davon Einstellung in den Fonds für allgemeine Bankrisiken	(50)	(–)

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten neben den Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil insbesondere Abschreibungen auf den Goodwill aus dem Erwerb der Rolls-Royce Motors Holdings Limited (1,2 Mrd. DM), Kosten aus der Wechselkursänderung im Rahmen des Liefer- und Leistungsverkehrs einschließlich der streng imparitätischen Bewertung unserer Devisensicherungsgeschäfte (1,1 Mrd. DM), Abschreibungen auf Gegenstände des Umlaufvermögens (0,8 Mrd. DM) sowie Aufwendungen für verschiedene Risiken. Steuerrechtliche Abschreibungen in Höhe von 2 Mio. DM (Vorjahr: 73 Mio. DM) entfallen in voller Höhe auf das Anlagevermögen.

(16) Beteiligungsergebnis

Mio. DM	1998	1997
Erträge aus Beteiligungen	288	666
– davon aus verbundenen Unternehmen	(29)	(14)
– davon aus assoziierten Unternehmen	(25)	(81)
– davon aus der Bewertung der Beteiligung an assoziierten Unternehmen	(232)	(503)
– davon Sonstige Beteiligungserträge	(2)	(68)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2	1
Abschreibungen auf Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	44	5
Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	11	79
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	13	11
	222	572

(17) Zinsergebnis

Mio. DM	1998	1997
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	223	99
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.616	4.255
– davon aus verbundenen Unternehmen	(11)	(6)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.188	2.811
– davon an verbundene Unternehmen	(4)	(6)
	1.651	1.543

(18) 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 1.149 Mio. DM (Vorjahr: 602 Mio. DM) und aperiodische Erträge in Höhe von 2.061 Mio. DM (Vorjahr: 2.131 Mio. DM) beeinflusst. Von den aperiodischen Erträgen betreffen 1.563 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 Auflösungen des Sonderpostens nach § 4 Fördergebietsgesetz sowie die zwangsläufige Auflösung von Sonderposten nach § 3 Abs. 2 Zonenrandförderungsgesetz. Das ohne diese Maßnahmen auszuweisende Ergebnis des Volkswagen-Konzerns wäre dadurch um 15 % (Vorjahr: 7 %) geringer. 1999 wird sich aus der planmäßigen Abwicklung der Sonderposten nur noch ein geringer positiver Einfluß auf den Jahresüberschuß ergeben.

Im Jahresüberschuß sind auf andere Gesellschafter entfallende Gewinnanteile in Höhe von 27 Mio. DM (Vorjahr: 25 Mio. DM) und Verlustanteile in Höhe von 3 Mio. DM (Vorjahr: 3 Mio. DM) enthalten.

Gesamtperiodenaufwand

Mio. DM	1998	1997
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	84.327	68.184
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	17.080	15.707
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	5.377	4.979
– davon für Altersversorgung	(1.656)	(1.557)
	22.457	20.686

Segmentberichterstattung nach Konzernbereichen, Marken und Regionen

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Aktivitäten des Volkswagen-Konzerns in die Segmente Automobilbereich und Finanzdienstleistungen unterteilt.

Die weitere Aufteilung des Automobilbereichs erfolgt nach den Marken Volkswagen-Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Seat und Škoda sowie den Regionen Nordamerika, Südamerika/Afrika und Asien-Pazifik. Die Segmentberichterstattung folgt damit der Aufteilung der Konzernaktivitäten nach der internen Steuerung und Kontrolle. Für eine bessere Transparenz des

Geschäftsvolumens in der Region Asien-Pazifik sind neben den vollkonsolidierten japanischen Gesellschaften auch die nur mit ihrem anteiligen Eigenkapital konsolidierten Gesellschaften aus dieser Region quotall hinzugerechnet worden.

Das Segment Finanzdienstleistungen beinhaltet im wesentlichen das Fahrzeugleasing sowie die Kreditfinanzierung für Kunden und Händler.

	Absatz		Produktion		Belegschaft Stand 31.12.	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
Automobilbereich	4.747.818	4.250.414	4.822.679	4.290.875	293.905	276.099
Volkswagen-Pkw	2.356.900	1.829.086	1.935.212	1.466.745	121.999	112.752
Volkswagen Nutzfahrzeuge	294.202	267.177	245.387	225.630	17.516	16.949
Audi	614.107	549.736	619.030	557.777	42.089	38.155
Seat	671.405	616.843	500.500	467.289	17.279	15.697
Škoda	403.815	372.649	403.515	357.170	21.275	19.611
Region Nordamerika	454.313*	309.803*	339.785	258.875	17.420	16.182
Region Südamerika/Afrika	591.427	738.530	546.343	718.592	36.396	40.492
Region Asien-Pazifik	359.430	340.371	307.643	285.259	15.447	14.782
Konsolidierung/Sonstiges	- 997.781	- 773.781	- 74.736	- 46.462	4.484	1.479
Finanzdienstleistungen	-	-	-	-	4.011	3.793
Konsolidierung	-	-	-	-	-	-
Volkswagen-Konzern	4.747.818	4.250.414	4.822.679	4.290.875	297.916	279.892

Die Mengendaten der nicht voll konsolidierten, fahrzeugproduzierenden Beteiligungen AUTOEUROPA, Shanghai-Volkswagen, FAW-Volkswagen und Chinchun Motor sind enthalten.
* Inkl. Absatz Volkswagen Financial Services Mexico.

Mio. DM	Außenumsatzerlöse		Umsatzerlöse mit anderen Segmenten		Umsatzerlöse gesamt	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
Automobilbereich	122.574	103.172	181	104	122.755	103.276
Volkswagen-Pkw	64.056	47.143	15.689	12.781	79.745	59.924
Volkswagen Nutzfahrzeuge	5.867	5.435	2.440	2.222	8.307	7.657
Audi	12.129	13.926	15.093	8.484	27.222	22.410
Seat	9.365	7.574	4.170	4.376	13.535	11.950
Škoda	4.426	4.116	1.688	1.041	6.114	5.157
Region Nordamerika	13.090	8.695	1.141	759	14.231	9.454
Region Südamerika/Afrika	11.594	14.144	727	325	12.321	14.469
Region Asien-Pazifik (quotat)	5.093	5.320	0	0	5.093	5.320
Konsolidierung/Sonstiges	- 3.046	- 3.181	- 40.767	- 29.884	- 43.813	- 33.065
Finanzdienstleistungen	11.669	10.073	6	16	11.675¹⁾	10.089¹⁾
Konsolidierung	-	-	- 187	- 120	- 187	- 120
Volkswagen-Konzern	134.243	113.245	-	-	134.243	113.245

Mio. DM	Ergebnis vor Steuern		Cash-flow		Investitionen gemäß Kapitalflußrechnung ²⁾	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
Automobilbereich	5.894	3.755	11.271	7.554	11.924	9.113
Volkswagen-Pkw	4.177	1.490	6.188	3.211	3.656	4.158
Volkswagen Nutzfahrzeuge	459	559	519	495	262	238
Audi	1.684	1.112	2.373	1.994	3.168	1.967
Seat	482	180	1.116	1.004	416	271 ³⁾
Škoda	208	150	528	441	511	405
Region Nordamerika	156	12	531	305	747	855
Region Südamerika/Afrika	- 81 ⁴⁾	204	502	152	1.244	743
Region Asien-Pazifik (quotat)	367	489	445	523	297	171
Konsolidierung/Sonstiges	- 1.558	- 441	- 931	- 571	1.623	305
Finanzdienstleistungen	383	951	5.327	5.075	10.567⁵⁾	7.813⁵⁾
Konsolidierung	10	- 860	206	- 448	- 437	- 605
Volkswagen-Konzern	6.287	3.846	16.804	12.181	22.054	16.321

¹⁾ Ohne Finanzierungserträge, nur Umsatzerlöse nach HGB.

²⁾ Ohne Wertpapierzugänge und ohne Equity-Bewertung.

³⁾ Ohne Einbringungen Volkswagen Navarra, S.A., Arazuri, und VOLKSWAGEN FINANCE, S.A., Madrid.

⁴⁾ Einschließlich Finanzdienstleistungen ergibt sich ein ausgeglichenes Ergebnis.

⁵⁾ Davon 10.391 / 7.734 Mio. DM in Vermietvermögen.

Sonstige Angaben

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	1998	1997
Leistungslöhner	153.029	138.646
Zeitlöhner	49.574	49.714
Gehaltsempfänger	66.550	61.833
	269.153	250.193
Auszubildende	6.430	5.939
	275.583	256.132
Nicht voll konsolidierte, fahrzeugproduzierende Beteiligungen	18.802*	18.443
	294.385	274.575

* Inkl. 26 Auszubildende (Vorjahr: 0).

Die Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die Veränderung dieser Gremien befinden sich auf den Seiten 10 und 11 dieses Geschäftsberichts.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 1998 betragen im Volkswagen-Konzern 15.736.111 DM.

Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 14.275.272 DM erhalten. Hierfür bestehen Rückstellungen für laufende Pensionen von 144.565.486 DM.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 1.746.075 DM.

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 362.500 DM (Tilgung 1998: 98.500 DM) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 23. Februar 1999

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung erteilen wir folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk:

„Wir haben den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht der VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg, für das zum 31. Dezember 1998 endende Geschäftsjahr geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Urteil über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, daß mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht frei von wesentlichen Mängeln sind. Im Rahmen der Prüfung werden Nachweise für die Angaben in Konzernabschluss und Konzernlagebericht auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfaßt die Beurteilung der in den Konzernabschluss einbezogenen Jahresabschlüsse, der Abgrenzung des Konsolidie-

rungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und wesentlicher Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, daß unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hannover, den 26. Februar 1999

C&L Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Eichner	Dr. Heine
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen

	1989	1990	1991	1992	1993
Umsatzerlöse (Mio. DM)	65.352	68.061	76.315	85.403	76.586
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	10	4	12	12	- 10
im Inland	23.682	26.929	36.360	39.508	34.326
im Ausland	41.670	41.132	39.955	45.895	42.260
Export der inländischen Konzerngesellschaften	27.601	28.323	28.093	33.884	26.797
Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften	18.256	18.242	18.809	15.412	23.104
Absatz (Tsd. Automobile)¹⁾	2.941	3.030	3.237	3.433	2.962
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	3	3	7	6	- 14
im Inland	849	945	1.264	1.211	914
im Ausland	2.092	2.085	1.973	2.222	2.048
Produktion (Tsd. Automobile)¹⁾	2.948	3.058	3.238	3.500	3.019
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	4	4	6	8	- 14
im Inland	1.783	1.816	1.814	1.929	1.411
im Ausland	1.165	1.242	1.424	1.571	1.608
Materialaufwand (Mio. DM)	37.533	40.469	47.039	54.817	47.530
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	14	8	16	17	- 13
in % vom Umsatz	57	59	62	64	62
Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter)²⁾	251	261	277	273	253
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	- 1	4	6	- 1	- 7
im Inland	161	166	167	164	150
im Ausland	90	95	110	109	103
Personalaufwand (Mio. DM)	16.107	17.056	18.872	20.753	18.887
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	6	6	11	10	- 9
in % vom Umsatz	25	25	25	24	25
Investitionen (Mio. DM)³⁾	5.606	5.372	9.910	9.254	4.840
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	32	- 4	84	- 7	- 48
im Inland	4.477	3.016	6.311	4.853	2.675
im Ausland	1.129	2.356	3.599	4.401	2.165
Zugänge					
Vermieteter Gegenstände (Mio. DM)	4.069	4.419	4.961	6.139	5.438
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	18	9	12	24	- 11
Cash-flow (Mio. DM)	9.362	9.864	11.510	12.079	9.073
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	18	5	17	5	- 25
Jahresergebnis (Mio. DM)	1.038	1.086	1.114	147	- 1.940
Dividende der VOLKSWAGEN AG (Mio. DM)	336	369	369	66	67
Stammaktien (Mio. DM)	264	297	297	54	54
Vorzugsaktien (Mio. DM)	72	72	72	12	13

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.

1994	1995	1996	1997	1998	
80.041	88.119	100.123	113.245	134.243	Umsatzerlöse (Mio. DM)
5	10	14	13	19	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
32.907	34.504	36.419	39.191	46.744	im Inland
47.134	53.615	63.704	74.054	87.499	im Ausland
27.090	32.038	37.624	43.580	58.286	Export der inländischen Konzerngesellschaften
26.944	30.311	36.199	42.377	44.956	Eigenleistung der ausländischen Konzerngesellschaften
3.108	3.607	3.994	4.250	4.748	Absatz (Tsd. Automobile)¹⁾
5	x	11	6	12	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
901	937	958	993	1.153	im Inland
2.207	2.670	3.036	3.257	3.595	im Ausland
3.042	3.595	3.977	4.291	4.823	Produktion (Tsd. Automobile)¹⁾
1	x	11	8	12	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1.425	1.526	1.591	1.619	1.983	im Inland
1.617	2.069	2.386	2.672	2.840	im Ausland
48.230	52.166	61.536	68.184	84.327	Materialaufwand (Mio. DM)
2	8	18	11	24	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
60	59	61	60	63	in % vom Umsatz
238	257	261	275	294	Belegschaft (Tsd. Mitarbeiter)²⁾
- 6	x	1	5	7	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
141	143	139	144	153	im Inland
97	114	122	131	141	im Ausland
18.364	19.005	20.708	20.686	22.457	Personalaufwand (Mio. DM)
- 3	3	9	- 0	9	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
23	22	21	18	17	in % vom Umsatz
5.651	6.863	8.742	9.843	13.913	Investitionen (Mio. DM)²⁾
17	21	27	13	41	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
3.899	4.053	6.098	7.048	8.778	im Inland
1.752	2.810	2.644	2.795	5.135	im Ausland
5.781	7.278	7.639	7.734	10.391	Zugänge Vermieteter Gegenstände (Mio. DM)
6	26	5	1	34	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
11.797	10.400	11.088	12.181	16.804	Cash-flow (Mio. DM)
30	- 12	7	10	38	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
150	336	678	1.361	2.243	Jahresergebnis (Mio. DM)
107	207	315	483	619	Dividende der VOLKSWAGEN AG (Mio. DM)
81	162	250	369	463	Stammaktien (Mio. DM)
26	45	65	114	156	Vorzugsaktien (Mio. DM)

Der Volkswagen-Konzern im Spiegel der Zahlen

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember						
Aktiva						
Immaterielle Vermögensgegenstände	134	261	372	631	646	101
Sachanlagen	15.493	16.826	21.126	24.050	23.067	20.429
Finanzanlagen	1.621	1.418	2.655	2.747	1.823	2.608
Vermietete Vermögensgegenstände	5.561	5.834	6.293	7.393	7.517	8.234
Anlagevermögen	22.809	24.339	30.446	34.821	33.053	31.372
Vorräte	7.301	8.703	9.049	9.736	11.026	9.246
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	14.472	15.065	19.011	21.394	22.943	24.554
Wertpapiere	2.360	2.764	2.329	1.497	1.119	2.595
Liquide Mittel	9.929	11.842	9.255	7.836	11.157	13.317
Umlaufvermögen	34.062	38.374	39.644	40.463	46.245	49.712
Gesamtvermögen	56.871	62.713	70.090	75.284	79.298	81.084
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	1.500	1.650	1.656	1.664	1.671	1.674
Konzernrücklagen	9.667	11.491	12.098	11.800	9.521	9.202
Anteile in Fremdbesitz	439	145	164	859	905	733
Bilanzgewinn	339	374	373	71	71	111
Minderheitenanteil am Jahresergebnis	54	33	12	68	98	1
Sonderposten mit Rücklageanteil	2.925	2.882	3.823	3.659	3.191	2.498
Sonderposten übrige ²⁾	12	13	19	18	23	20
Eigenkapital	14.936	16.588	18.145	18.139	15.480	14.239
Pensionsrückstellungen	6.652	7.283	8.089	9.113	9.553	10.160
Steuerrückstellungen	2.001	1.828	2.032	1.773	1.784	1.762
Sonstige Rückstellungen	10.454	10.680	10.161	11.323	14.575	16.476
Rückstellungen	19.107	19.791	20.282	22.209	25.912	28.398
Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	1.934	1.840	3.813	4.557	4.289	4.426
von 1 bis 5 Jahren	3.289	3.339	3.900	6.222	8.707	9.271
bis zu 1 Jahr	17.605	21.155	23.950	24.157	24.910	24.750
Verbindlichkeiten	22.828	26.334	31.663	34.936	37.906	38.447
Fremdkapital	41.935	46.125	51.945	57.145	63.818	66.845
Gesamtkapital	56.871	62.713	70.090	75.284	79.298	81.084
Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar-Dezember						
Umsatzerlöse	65.352	68.061	76.315	85.403	76.586	80.041
Herstellungskosten	56.196	61.890	69.472	79.155	71.117	72.720
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	7.151	7.308	7.599	7.977	8.278	8.786
Sonstiges betriebliches Ergebnis	209	2.615	1.302	1.612	782	1.315
Finanzergebnis	773	914	1.239	719	391	611
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	2.987	2.392	1.785	602	- 1.636	461
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.949	1.306	671	455	304	311
Jahresergebnis	1.038	1.086	1.114	147	- 1.940	150

¹⁾ 1997 um noch nicht eingeforderte ausstehende Einlagen in Höhe von 112,5 Mio. DM gekürzt.

²⁾ Beinhaltet seit 1998 neben den Sonderposten für Investitionszulagen auch Fonds für allgemeine Bankrisiken.

1995	1996	1997	1998	Veränd. in % 1998/97	
					Bilanzstruktur (Mio. DM) Stand 31. Dezember
					Aktiva
91	120	111	190	71,8	Immaterielle Vermögensgegenstände
18.271	20.631	22.594	25.270	11,8	Sachanlagen
3.198	3.274	4.006	6.611	65,0	Finanzanlagen
10.297	12.118	12.804	13.824	8,0	Vermietete Vermögensgegenstände
31.857	36.143	39.515	45.895	16,1	Anlagevermögen
9.392	10.368	10.827	13.078	20,8	Vorräte
27.498	31.478	34.801	43.468	24,9	Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände
2.156	3.499	3.880	3.244	- 16,4	Wertpapiere
13.174	13.080	12.613	11.668	- 7,5	Liquide Mittel
52.220	58.425	62.121	71.458	15,0	Umlaufvermögen
84.077	94.568	101.636	117.353	15,5	Gesamtvermögen
					Passiva
1.714	1.825	1.919 ¹⁾	2.086	8,7	Gezeichnetes Kapital
8.595	9.324	10.421	15.135	45,2	Konzernrücklagen
490	449	301	326	8,0	Anteile in Fremdbesitz
209	318	487	625	28,5	Bilanzgewinn
- 18	19	22	24	11,2	Minderheitenanteil am Jahresergebnis
1.649	1.374	1.161	492	- 57,6	Sonderposten mit Rücklageanteil
15	11	9	57	x	Sonderposten übrige ²⁾
12.654	13.320	14.320	18.745	30,9	Eigenkapital
11.531	13.651	14.578	15.559	6,7	Pensionsrückstellungen
1.902	2.188	2.619	3.344	27,7	Steuerrückstellungen
18.309	20.187	20.226	21.532	6,5	Sonstige Rückstellungen
31.742	36.026	37.423	40.435	8,0	Rückstellungen
2.293	1.939	2.035	2.044	0,4	Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren
11.782	11.991	12.108	13.867	14,5	von 1 bis 5 Jahren
25.606	31.292	35.750	42.262	18,2	bis zu 1 Jahr
39.681	45.222	49.893	58.173	16,5	Verbindlichkeiten
71.423	81.248	87.316	98.608	12,9	Fremdkapital
84.077	94.568	101.636	117.353	15,5	Gesamtkapital
					Gewinn- und Verlustrechnung (Mio. DM) (Kurzfassung) Januar-Dezember
88.119	100.123	113.245	134.243	18,5	Umsatzerlöse
80.699	90.504	100.926	117.568	16,5	Herstellungskosten
9.457	10.961	11.809	13.894	17,7	Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten
2.152	1.727	1.250	1.650	32,0	Sonstiges betriebliches Ergebnis
998	1.587	2.086	1.856	- 11,0	Finanzergebnis
1.113	1.972	3.846	6.287	63,4	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
777	1.294	2.485	4.044	62,7	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
336	678	1.361	2.243	64,8	Jahresergebnis

Geplante Termine:

Zwischenbericht Januar–März 1999:	Anfang Mai
Hauptversammlung 1999:	2. Juni
Zwischenbericht Januar–Juni 1999:	Anfang August
Zwischenbericht Januar–September 1999:	Anfang November
Hauptversammlung 2000:	23. Mai

Herausgeber:

VOLKSWAGEN AG
Finanz-Analytik und -Publizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Telefon: (0 53 61) 9-0
Telefax: (0 53 61) 9-2 82 82

Neben der deutschen Fassung
erscheint der Geschäftsbericht 1998
in englischer Sprache. Sollten
Sie weitere Informationen zum
Geschäftsbericht wünschen,
wenden Sie sich bitte an die oben
genannte Adresse. Der Geschäfts-
bericht in deutscher Sprache ist
zudem ab Mitte April im Internet
verfügbar:
<http://www.boersenforum.de>

ISSN 0944-9817

958.809.447.00

Printed in Germany

Der Geschäftsbericht wurde
auf 100 % chlorfrei gebleichtem,
säurefreiem Papier gedruckt.



Herausgeber:
VOLKSWAGEN AG
Finanz-Analytik und -Publizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Telefon: (0 53 61) 9-0
Telefax: (0 53 61) 9-2 82 82