

# VOLKSWAGEN AG

GESCHÄFTSBERICHT 2004



**VOLKSWAGEN AG**

MOBILITÄT 2004



Vorstand/Aufsichtsrat	Konzernthemen	Finanzkommunikation
4 Bericht des Aufsichtsrats	12 Automobilität	38 Volkswagen-Aktie und -Anleihen
8 Der Vorstand	14 ForMotion	44 Wertorientierte Steuerung
10 Brief an unsere Aktionäre		46 Corporate Governance

## INHALT



### VORSTAND/AUFSICHTSRAT

- ▶ 4 **BERICHT DES AUFSICHTSRATS**
- ▶ 8 **DER VORSTAND**
- ▶ 10 **BRIEF AN UNSERE AKTIONÄRE**

### KONZERNTHEMEN

- ▶ 12 **AUTOMOBILITÄT**
- ▶ 14 **FORMOTION**

#### Die „mobilen Wünsche“ der Kunden bestimmen unser Handeln

Der Wunsch nach Flexibilität und räumlicher Mobilität macht das Automobil attraktiv – heute mehr denn je.

#### Leistungspotenziale identifizieren und erschließen

ForMotion bringt Veränderungen.

- >> VOLKSWAGEN-PKW – MOBILE LEBENSFREUDE ▶ 20
- >> NUTZFAHRZEUGE – INDIVIDUELLE MOBILITÄT DURCH GRÖSSTMÖGLICHE VARIABILITÄT ▶ 22
- >> ŠKODA – FAHREN MIT KÖPFCHEN ▶ 28
- >> BENTLEY – AUTOMOBILE TRÄUME ▶ 34
- >> BUGATTI – DER SCHÖNHEIT AUF DER SPUR ▶ 36

### FINANZKOMMUNIKATION

- ▶ 38 **VOLKSWAGEN-AKTIE UND -ANLEIHEN**
- ▶ 44 **WERTORIENTIERTE STEUERUNG**
- ▶ 46 **CORPORATE GOVERNANCE**

#### Internationales Interesse an Aktien und Emissionen unseres Unternehmens steigt

Erfolge messen – Aktivitäten steuern – Werte schaffen

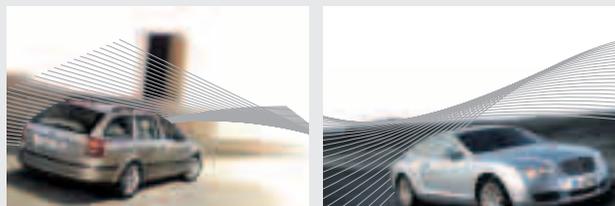
#### Gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung

- >> AUDI – MOBILE VISIONEN ▶ 52
- >> SEAT – LEIDENSCHAFT IN DEN GENEN ▶ 58
- >> LAMBORGHINI – IM RAUSCH DER GESCHWINDIGKEIT ▶ 64



<b>Verantwortung</b>	<b>Konzernbereiche</b>	<b>Termine 2005</b>
----------------------	------------------------	---------------------

66 Gesellschaft	86 Geschäftssparten und Märkte
70 Mitarbeiter	88 Markengruppe Volkswagen
74 Umwelt	90 Markengruppe Audi
	92 Nutzfahrzeuge
	94 Finanzdienstleistungen



**VERANTWORTUNG**

- ▶ **66 GESELLSCHAFT**
- ▶ **70 MITARBEITER**
- ▶ **74 UMWELT**

**Gesellschaftliche Verantwortung übernehmen**

- >> Nachhaltigkeit ist der Maßstab einer langfristig orientierten Unternehmenspolitik
- >> Engagement zahlt sich aus

**Die Zukunft sichern – für die Mitarbeiter und für den Konzern**

- >> Wettbewerbsfähige Arbeitsplätze in Deutschland
- >> Wissen erwerben, bewahren und weitergeben

**Neue Ideen für die Umwelt**

- >> Unsere Herausforderung: Mobilität und Umweltschutz in Einklang bringen
- >> Power der Zukunft: Volkswagen setzt in seiner Kraftstoffstrategie auf Biomasse

>> FINANZDIENSTLEISTUNGEN – AUTOMOBILE UND FINANZIELLE MOBILITÄT AUS EINER HAND ▶ 82

**KONZERNBEREICHE**

- ▶ **86 GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE**
- ▶ **88 MARKENGRUPPE VOLKSWAGEN**
- ▶ **90 MARKENGRUPPE AUDI**
- ▶ **92 NUTZFAHRZEUGE**
- ▶ **94 FINANZDIENSTLEISTUNGEN**

**Mit unserer Mehrmarken-Strategie sprechen wir unterschiedlichste Kundengruppen an**

**Neue Modelle der Markengruppe Volkswagen gut im Markt etabliert**

**Mit gestiegenem Absatz und höherwertigem Modellmix erfolgreich**

**Caddy kletterte mit hohen Neuzulassungen an die Spitze seiner Klasse**

**Innovationsfähigkeit unterstrichen**

>> ERLEBNIS MOBILITÄT – MARKENWERTE HAUTNAH ERFAHREN ▶ 96

**TERMINE 2005**

- ▶ **98**

Der Geschäftsbericht enthält den Jahresabschluss des Volkswagen-Konzerns, den zusammengefassten Lagebericht des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG sowie zusätzliche Informationen.

## Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat befasste sich im vergangenen Jahr eingehend mit der Lage und der Entwicklung des Volkswagen-Konzerns. Entsprechend Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex unterstützten wir den Vorstand beratend bei der Leitung des Unternehmens. Wir waren in alle Entscheidungen, die für Volkswagen von grundlegender Bedeutung sind, unmittelbar eingebunden.

Der Vorstand unterrichtete uns regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über die Geschäftsentwicklung, die Lage des Konzerns einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements sowie über zusätzliche Themen. Die erforderlichen Unterlagen für die Aufsichtsratssitzungen erhielten wir jeweils rechtzeitig. Der Vorstand hat uns darüber hinaus monatlich detaillierte Berichte über die aktuelle Entwicklung der Geschäftslage zur Verfügung gestellt. Diese Berichte enthalten sowohl aktuelle Mengen- und Finanzdaten als auch Budget- und Vorjahresvergleichswerte des Konzerns, der Teilkonzerne und Gesellschaften. Zusätzlich weisen sie eine aktualisierte Vorausschätzung für das Gesamtjahr aus. Über Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand ausführlich in schriftlicher oder mündlicher Form informiert. Zusammen mit dem Vorstand diskutierten wir die Gründe, um entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten zu können.

Im Berichtsjahr fanden vier Sitzungen des Aufsichtsrats statt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Über eilbedürftige Geschäftsvorfälle haben wir schriftlich im Umlaufverfahren beschlossen.

### **ARBEIT DER AUSSCHÜSSE**

Der Prüfungsausschuss trat 2004 zu vier Sitzungen zusammen. Er befasste sich insbesondere mit dem Konzernabschluss und dem Risikomanagement. Darüber hinaus beschäftigte er sich mit Fragen der Rechnungslegung und deren Prüfung durch den Abschlussprüfer sowie mit der Prüfung der Zwischenberichte.

Das Präsidium des Aufsichtsrats tagte jeweils im Vorfeld der Aufsichtsratssitzungen. Wesentliche Themen der Sitzungen waren grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und -steuerung sowie personelle Veränderungen im Vorstand.

Das Präsidium bildet gleichzeitig den Vermittlungsausschuss, der im Berichtsjahr nicht einberufen werden musste.

Die Ausschüsse setzen sich aus jeweils zwei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. Die Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2004 ist der Aufstellung des Aufsichtsrats auf der Seite 113 im Geschäftsberichtsteil Zahlen-Daten-Fakten zu entnehmen.

### **BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT**

Inhaltliche Schwerpunkte unserer Aufsichtsratssitzungen waren die aktuelle Entwicklung der Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigtenzahlen des Konzerns sowie der einzelnen

Teilkonzerne und Gesellschaften. Darüber hinaus befassten wir uns ausführlich mit der allgemeinen Entwicklung in der Automobilindustrie.

Während unserer Sitzung am 27. Februar 2004 stellte uns der Vorstand das Leistungssteigerungsprogramm ForMotion vor. Wir konnten uns davon überzeugen, dass die Umsetzung der Verbesserungspotenziale einen nachhaltigen Beitrag zur Zukunftssicherung von Volkswagen darstellt.

In unserer Aufsichtsratsitzung am 21. April 2004 ermächtigten wir den Vorstand der Volkswagen AG zum Erwerb einer 50 %igen Beteiligung an der niederländischen Multibrand-Flottenmanagementgesellschaft LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam. Im Kapitel Rechtliche Angelegenheiten im Geschäftsberichtsteil Zahlen–Daten–Fakten finden Sie hierzu auf der Seite 28 weitere Erläuterungen.

In der Aufsichtsratsitzung am 17. September 2004 befassten wir uns schwerpunktmäßig mit der Strategie des Volkswagen-Konzerns bis zum Jahr 2015.

In unserer Sitzung am 12. November 2004 berieten wir eingehend über die aktuelle Finanz- und Investitionsplanung des Volkswagen-Konzerns für die Jahre 2005 und 2006. Der Aufsichtsrat stimmte den Vorschlägen des Vorstands einschließlich der Investitionsplanung der Volkswagen AG zu. Ein weiteres Thema war das Ergebnis der Tarifverhandlungen. Wir beurteilten den Abschluss als eine tragfähige Lösung zur Verbesserung der Kostenstruktur des Unternehmens und als Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze in Deutschland.

#### **CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG**

Die Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex bei Volkswagen erörterten wir in unserer Sitzung am 12. November 2004.

Eines unserer Diskussionsthemen war die Effizienz der Tätigkeit des Aufsichtsrats. Schwerpunktmäßig behandelten wir in diesem Zusammenhang die rechtzeitige und ausführliche Informationsversorgung des Aufsichtsrats sowie den Austausch von Informationen zwischen den Ausschüssen und dem gesamten Aufsichtsrat. Außerdem berieten wir über die Vergütungsstruktur des Vorstands, die wir anschließend bestätigten.

Am 12. November 2004 haben wir gemeinsam mit dem Vorstand die Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Kodex abgegeben. Sie ist auf der Internetseite der Volkswagen AG – [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) – dauerhaft zugänglich. Erstmals veröffentlicht Volkswagen im Anhang seines Konzernabschlusses auf den Seiten 102 bis 104 dieses Geschäftsberichts im Teil Zahlen–Daten–Fakten die individualisierte Vergütung des Vorstands- und Aufsichtsratsvorsitzenden. Im nächsten Geschäftsbericht wird die Vergütung aller Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats individualisiert ausgewiesen werden. Weitere Angaben zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex finden Sie im Kapitel Finanzkommunikation dieses Geschäftsberichtsteils auf den Seiten 46 und 47 sowie im Anhang zum Konzernabschluss auf den Seiten 102 bis 104 des Geschäftsberichtsteils Zahlen–Daten–Fakten.

### **JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG**

Die Hauptversammlung am 22. April 2004 wählte die PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2004. Der Abschlussprüfer prüfte den Volkswagen-Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG sowie den gemeinsamen Lagebericht und erteilte jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Darüber hinaus beurteilte der Abschlussprüfer das Risikomanagement-System und stellte fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um frühzeitig Risiken zu erkennen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten. Darüber hinaus wurde der vom Vorstand vorgelegte Abhängigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2004 vom Abschlussprüfer bestätigt und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Für die Prüfungsausschusssitzung am 21. Februar 2005 sowie für die Aufsichtsratsitzung am 25. Februar 2005 wurden allen Mitgliedern der Gremien die Jahresabschlussunterlagen und die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers rechtzeitig zugestellt. In beiden Sitzungen waren auch die Abschlussprüfer anwesend. Sie berichteten umfassend über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Im Rahmen unserer eigenen Prüfung des Abhängigkeitsberichts erhoben wir keine Einwände gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts. Außerdem nahm der Aufsichtsrat die vom Abschlussprüfer vorgelegten Ergebnisse der Berichtsprüfung zur Kenntnis und stimmte ihnen zu.

Unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der Volkswagen AG sowie des zusammengefassten Lageberichts ergab keine Einwände. In unserer Sitzung am 25. Februar 2005 stimmten wir dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Konzernabschluss; der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir uns angeschlossen.

### **BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND**

Zum 30. Juni 2004 ist Herr Dr. Ekkehardt Wesner altersbedingt aus dem Unternehmen und deshalb auch aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG ausgeschieden. Als sein Nachfolger wurde durch gerichtlichen Beschluss vom 1. Juli 2004 Herr Ulrich Neß zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Zum 31. Dezember 2004 sind Herr Bernd Sudholt und Herr Gerhard Kakalick ebenfalls altersbedingt aus dem Unternehmen und somit

auch aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG ausgeschieden. Durch gerichtlichen Beschluss vom 7. Dezember 2004 wurden Herr Bernd Osterloh und Herr Jürgen Stumpf mit Wirkung vom 1. Januar 2005 zu ihren Nachfolgern bestellt. Wir danken den Herren Sudholt, Kakalick und Dr. Wesner für ihre engagierte Mitarbeit in unserem Gremium.

In der Aufsichtsratssitzung am 12. November 2004 bestellten wir Herrn Dr. Wolfgang Bernhard mit Wirkung vom 1. Februar 2005 zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG. Damit folgten wir der Empfehlung des Präsidiums vom 6. Oktober 2004. Herr Dr. Bernhard hat sein Amt zunächst ohne Geschäftsbereich angetreten. Spätestens zum 1. Januar 2006 soll er in seiner Eigenschaft als Mitglied des Konzernvorstands den Vorsitz der Marke Volkswagen übernehmen.

Der Aufsichtsrat beschloss außerdem, die Bestellung von Herrn Dr. Jens Neumann zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG im gegenseitigen Einvernehmen zum 31. Dezember 2004 aufzuheben. Herr Dr. Neumann war seit 1993 Mitglied des Vorstands. Für seine insgesamt 25-jährige Tätigkeit für den Volkswagen-Konzern gilt ihm unser Dank.

Am 12. März 2004 verstarb im Alter von 87 Jahren Herr Gottlieb Maximilian Strobl. Von 1971 bis 1987 setzte Herr Strobl als Vorstandsmitglied der AUDI NSU AUTO UNION AG und der Volkswagenwerk AG sowie später auch als Mitglied des Aufsichtsrats der AUDI NSU AUTO UNION AG wesentliche Impulse. Am 6. Januar 2005 verstarb Herr Dr. Peter Frerk im Alter von 74 Jahren. Von 1971 bis 1993 war Herr Dr. Frerk als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG tätig und hat durch sein Engagement die Entwicklung des Volkswagen-Konzerns entscheidend mitgestaltet. Wir werden das Andenken an die Verstorbenen in Ehren halten.

Wir danken dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management sowie allen Mitarbeitern der Volkswagen AG und den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen für die im Berichtsjahr geleistete Arbeit.

Wolfsburg, den 25. Februar 2005



Dr. Ferdinand Piëch  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bericht des Aufsichtsrats

> Der Vorstand

Brief an unsere Aktionäre

## DER VORSTAND



Dr.-Ing. e.h. **Bernd Pischetsrieder**

Vorsitzender des Vorstands  
der Volkswagen AG

Konzern-Qualitätssicherung,  
Forschung und Entwicklung



Dr. rer. pol. **Wolfgang Bernhard**

ohne Geschäftsbereich  
(ab 1. Februar 2005)



Dr. jur. **Jens Neumann**

Konzernstrategie, Treasury,  
Recht, Organisation  
(bis 31. Dezember 2004)



**Hans Dieter Pötsch**

Finanzen und Controlling



**Francisco Javier Garcia Sanz**  
Beschaffung



Dr. rer. pol. h.c. **Peter Hartz**  
Personal, Arbeitsdirektor



Prof. Dr.-Ing. h.c. mult. **Folker Weißgerber**  
Produktion



Prof. Dr. rer. nat. **Martin Winterkorn**  
Vorsitzender des Vorstands  
der AUDI AG

**» DER KERNGEDANKE UNSERER KONZERNSTRATEGIE  
IST DAS ANGEBOT VON ›AUTOMOBILITÄT‹, DER  
VERKNÜPFUNG VON FAHRZEUGPRODUKTION UND  
DIENSTLEISTUNGEN RUND UM DAS AUTOMOBIL  
DURCH DEN VOLKSWAGEN-KONZERN.«**

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

wir alle blicken auf ein sehr bewegtes Jahr 2004 zurück. Wirtschaftlich war es gekennzeichnet durch die veränderten Wechselkursbedingungen und die Verteuerung von Rohstoffen wie Öl und von Stahl. Auch der Volkswagen-Konzern konnte sich diesen Einflüssen nicht entziehen. Durch zahlreiche Maßnahmen haben wir jedoch frühzeitig Weichen gestellt, um die Leistungsfähigkeit und damit die Zukunft unseres Unternehmens nachhaltig zu sichern.

Trotz der Schwäche auf unseren wichtigsten Absatzmärkten konnte der Volkswagen-Konzern weltweit 5,079 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausliefern und den Vorjahreswert um 1,3 % übertreffen. Der Volkswagen-Konzern bleibt Marktführer in Westeuropa, Deutschland und China. Dazu trug vor allem unsere fortgeführte Modelloffensive bei: Golf GTI, Caddy Life, Audi A4 und Audi A4 Avant, Audi A6, Audi A3 Sportback, SEAT Altea, SEAT Toledo, Škoda Octavia und Škoda Octavia Combi sowie Bentley Continental GT demonstrieren eindrucksvoll die Fülle unserer Produktneuheiten im Jahr 2004.

Auch im Konzernbereich Finanzdienstleistungen haben wir Erfolge verzeichnen können: Der Vertragsbestand lag mit 5,9 Mio. Einheiten um 3,8 % über dem Vorjahr. Um auch in Zukunft weiter zu wachsen, haben wir im Berichtsjahr 50 % der niederländischen LeasePlan Corporation, einer Multibrand-Flottenmanagementgesellschaft, übernommen; LeasePlan ist die Nummer eins in Europa und der drittgrößte Anbieter in dieser Branche weltweit. Durch die Akquisition erhalten wir Zugang zu einem margenstarken und wachsenden Geschäftsfeld mit intensiven Kundenkontakten.

Im Jahresverlauf entwickelten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen schlechter als wir angenommen hatten. Insbesondere den aufgrund weltweiter Überkapazitäten verschärften Preiswettbewerb, die für einen Automobilhersteller mit hohem Wertschöpfungsanteil in Europa weiterhin ungünstige Wechselkursituation und das anhaltend hohe Ölpreisniveau hatten wir in diesem Ausmaß nicht erwartet.

Die negativen Auswirkungen der genannten Einflüsse spiegeln sich in unserem Operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen in Höhe von 2,0 Mrd. € wider. Mit diesem für uns unbefriedigenden Ergebnis liegen wir zwar um 282 Mio. € unter dem Vorjahreswert, konnten aber die im Juli 2004 veröffentlichte Prognose übertreffen. Im Automobilbereich haben wir es geschafft, mit einem positiven Netto-Cash-flow die Liquiditätslage deutlich zu verbessern. Es ist der Verdienst der über 340.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Volkswagen-Konzerns, dass wir dies trotz des schwierigen Umfelds erreichen konnten. Meine Vorstandskollegen und ich danken allen Beteiligten dafür.

Vor dem Hintergrund der bereits im Vorjahr vollzogenen Anpassung an die Ergebnisentwicklung schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 2004 eine gleich bleibende Dividende in Höhe von 1,05 € je Stammaktie und 1,11 € je Vorzugsaktie auszuschütten.

Meine Damen und Herren, nach dem Blick auf das Ergebnis des Jahres 2004 möchte ich nun auf die langfristige Ausrichtung unseres Konzerns eingehen. Bereits während der Jahrespressekonferenz im März letzten Jahres habe ich angekündigt, dass der

Volkswagen-Konzern vor einem Jahr wichtiger Weichenstellungen steht. Rückblickend können wir sagen, dass wir ein gutes Stück vorangekommen sind, den Erfolg unseres Unternehmens nachhaltig zu sichern.

Den grundsätzlichen Rahmen unseres Handelns bilden die Konzernleitlinien, die wir ausführlich in unserem Geschäftsbericht 2003 beschrieben haben. Gespräche mit Mitarbeitern zeigen mir, dass der Kulturwandel im Unternehmen bereits spürbar ist, wengleich auch das Ziel nicht in einem Jahr erreichbar ist.

Damit der Konzern künftig noch flexibler und leistungsfähiger wird, haben wir Anfang 2004 das Programm ForMotion initiiert. Durch die nachhaltige Verbesserung unserer internen Strukturen und Prozesse trug ForMotion allein im Jahr 2004 mit 1,6 Mrd. € zur Ergebnisverbesserung bei. Unser Ziel, mit dem ForMotion-Programm im Jahr 2005 über 3 Mrd. € nachhaltig einzusparen, werden wir erreichen – und Sie können sicher sein, dass wir die Unternehmensoptimierung auch in den darauf folgenden Jahren konsequent weiter vorantreiben werden.

Der Ausgangspunkt in unserem Bestreben, die Zukunft des Volkswagen-Konzerns zu sichern, ist unsere im September 2004 vom Aufsichtsrat verabschiedete Konzernstrategie. Ihr Ziel ist es, den Konzern noch stärker auf unsere Kunden auszurichten und damit den Erfolg sowie die Ertragskraft nachhaltig sicherzustellen. Der Kerngedanke der Konzernstrategie ist das Angebot von „Automobilität“, der Verknüpfung von Fahrzeugproduktion und Dienstleistungen rund um das Automobil durch den Volkswagen-Konzern. Durch diese Verknüpfung erfüllen wir den Wunsch unserer Kunden nach individueller Mobilität in allen Lebenssituationen.

Vom Unternehmen ist daher Wandlungsfähigkeit und Mobilität gefordert. Nur so können wir die sich ändernden Wünsche unserer Kunden erkennen und sie mit passenden mobilen Angeboten bedienen. Deshalb ist die Mobilität das zentrale Thema unseres Geschäftsberichts 2004.

Meine sehr geehrten Aktionärinnen und Aktionäre, meine Vorstandskollegen und ich bedanken uns, dass Sie uns durch das bewegte Jahr 2004 begleitet haben. Wir würden uns freuen, wenn wir Sie auch auf unsere weitere Reise in die automobilen Zukunft mitnehmen dürften.

Mit freundlichem Gruß

Ihr



Bernd Pischetsrieder

## AUTOMOBILITÄT

## Die „mobilen Wünsche“ der Kunden bestimmen unser Handeln

Der Wunsch nach Flexibilität und räumlicher Mobilität macht das Automobil attraktiv – heute mehr denn je. Die Herausforderung für uns als Anbieter lautet, die immer differenzierteren und individuelleren Anforderungen unserer Kunden mit einem umfassenden Produkt- und Dienstleistungsspektrum zu erfüllen.

### MOBILITÄTSANSPRUCH WÄCHST

Wir gehen davon aus, dass die traditionellen Automobilmärkte in den nächsten Jahren zwar konjunkturellen Schwankungen unterliegen, aber längerfristig kontinuierlich im gemäßigten Tempo wachsen werden. Für die Anbieter von Mobilität wird sich der Verdrängungswettbewerb weiter verschärfen. Parallel dazu werden sich die Wünsche der Kunden immer mehr diversifizieren und ihr Mobilitätsanspruch wird sich immer dynamischer entwickeln. Im Mittelpunkt steht dabei das Automobil – die „Automobilität“. Aus diesen Entwicklungen erwachsen für den Volkswagen-Konzern und seine Mitarbeiter interessante Perspektiven und vielfältige neue Herausforderungen.

### INNOVATIONEN PRÄGEN NACHHALTIGE MOBILITÄT

Die Ansprüche der Kunden bilden die Grundlage für eine Vielzahl fahrzeugtechnischer Innovationen. Schon heute kristallisieren sich dabei drei Basistrends heraus:

- Die informationstechnische Vernetzung.
- Die mechatronische Integration von elektronischen Komponenten in mechanische Bauteile.
- Die Entwicklung neuer Werkstoffe.

### DIE UMWELT FORDERT MOBILE ALTERNATIVEN

Die Automobilität wird auch zukünftig durch verschärfte Abgasstandards und Maßnahmen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emission weiter reglementiert

werden. In diesem Zusammenhang kommt den synthetischen Kraftstoffen eine Hauptrolle zu. Sie ermöglichen die Nutzung der unterschiedlichsten Primärenergien wie Erdgas, Kohle oder Biomasse zur Kraftstoffherstellung. Die diesel- oder benzinähnlichen Kraftstoffe aus Biomasse bieten hierbei Lösungen zur nachhaltigen Kraftstoffversorgung bei nur geringem Initialaufwand, da sie weder neue Antriebskonzepte noch zusätzliche Infrastrukturinvestitionen erfordern.

### MOBILITÄT ALS HERAUSFORDERUNG

Das Thema Mobilität wird sich in Zukunft in noch stärkerem Maße als bisher durch Dienstleistungen rund um das Auto definieren. Das heißt, dass Kunden neben den konkreten Produkteigenschaften verbunden mit den markentypischen Emotionen zunehmend auf einen umfassenden Service Wert legen. Die im Wettbewerbsvergleich einzigartigen Marken-, Produkt- und Serviceangebote des Volkswagen-Konzerns bieten dafür eine optimale Basis. Dabei konzentrieren wir uns auf zwei strategische Geschäftsfelder: das originäre Automobilgeschäft und die Lifecycle Services.

Das originäre Automobilgeschäft umfasst sowohl die Kreation, Entwicklung und Produktion als auch die Vermarktung und den Verkauf von Fahrzeugen. Dazu wird das Produktportfolio der Marken des Volkswagen-Konzerns aufeinander abgestimmt. So ist gewährleistet, dass die verschiedenen Markt-

segmente durch sich ergänzende Fahrzeugkonzepte und harmonisch differenziertes Design gezielt belegt werden. Zusätzlich haben wir unsere Vertriebsorganisationen und -prozesse auf die individuelle Kundenansprache ausgerichtet. Ein Beispiel für ein innovatives Erlebnis- und Kompetenzzentrum der Automobilität ist die Autostadt am Stammsitz von Volkswagen in Wolfsburg. Dokumentiert wird dies durch die über zehn Millionen Menschen, die die Autostadt seit ihrer Eröffnung im Juni 2000 besucht haben.

Das zukunftsweisende Geschäftsfeld Lifecycle Services umfasst sowohl die fahrzeugbezogenen Dienstleistungen – wie Kundendienst und Originalteile – als auch die kundenbezogenen Dienstleistungen, wie Finanzierung, Leasing (Langzeit), Vermietung (Kurzzeit) und Versicherung. Die Grafik auf dieser Seite zeigt die wechselseitige Verbindung der beiden strategischen Geschäftsfelder.

Durch unsere Beteiligung an der niederländischen LeasePlan Corporation haben wir einen weiteren wesentlichen Schritt auf dem Weg zu einem globalen Mobilitätsunternehmen vollzogen. Mit Fahrzeugversicherungen, Wartungsservice, Organisation und Verwaltung von Fuhrparks im Multibrand-Flottenmanagement bieten wir Dienstleistungen an, die über das reine Fahrzeugleasing weit hinausgehen – und zwar für Neufahrzeuge wie für bestehende Fahrzeugkontingente. Daneben hält der Volkswagen-Konzern für alle Kunden mit einem kurzzeitigen Mobilitätsbedarf vielfältige Dienstleistungen über seine Vermietgesellschaft Europcar bereit.

Ziel all unserer Aktivitäten rund um das Automobil ist es, durch ein marken-, gesellschafts- und geschäftsfeldübergreifendes Customer Relationship Management die Basis für die Akquisition von Neukunden und für eine nachhaltige Kundenbindung zu schaffen.



## FORMOTION

## Leistungspotenziale identifizieren und erschließen

**ForMotion bringt Veränderungen: Mit den Ideen und dem Engagement unserer Mitarbeiter werden wir die Leistungsfähigkeit des Volkswagen-Konzerns deutlich erhöhen.**

### FORMOTION ERHÖHT LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Im März 2004 haben wir konzernweit das Leistungssteigerungsprogramm ForMotion gestartet. Das Programm umfasst sieben Themenkreise, in denen alle Aktivitäten und Vorhaben des Konzerns konsequent überprüft werden. Jedem Themenkreis ist ein ForMotion-Ziel und ein definiertes Einsparpotenzial zugeordnet. Essenz der Ziele ist, die Marktchancen besser auszuschöpfen, die Prozesse zu optimieren und die Produkt- und Gemeinkosten sowie die Einmalaufwendungen zu senken. Damit soll im Volkswagen-Konzern im Jahr 2005 ein Potenzial von 3,1 Mrd. € erschlossen werden. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, haben Vorstandsmitglieder des Konzerns persönlich die Verantwortung für die Themenkreise übernommen.

Insgesamt wirken mehrere tausend Mitarbeiter direkt in den ForMotion-Projektteams mit. Darüber hinaus sind alle Mitarbeiter des Konzerns mit ihren Ideen und ihrem Engagement in das ForMotion-Programm eingebunden. Um die Erfahrungen und Ergebnisse von ForMotion auszutauschen und konzernweit zu kommunizieren, treffen sich die Prozessbeteiligten und die verantwortlichen Vorstände monatlich in Wolfsburg. Mitarbeiter aus weltweiten Standorten nehmen per Videokonferenz an diesen Arbeitstreffen teil. Auf diese Weise können einmal

identifizierte ForMotion-Potenziale im gesamten Konzern unverzüglich umgesetzt werden.

Im vergangenen Geschäftsjahr haben wir so die erforderlichen Einzelmaßnahmen identifiziert und bewertet. Über einen Großteil dieser Maßnahmen haben wir entschieden und sie teilweise bereits umgesetzt, sodass durch ForMotion allein 2004 ein Ergebniseffekt in Höhe von 1,6 Mrd. € entstanden ist, der überwiegend auch nachhaltig wirksam sein wird.

Damit die einzelnen Maßnahmen umgesetzt werden konnten, waren jedoch zunächst Vorleistungen in Form von Produkt- und Strukturmaßnahmen zu erbringen. Diese belasteten die Ergebnisrechnung des Geschäftsjahres 2004 als Sondereinflüsse in Höhe von 395 Mio. €. Als Investitionen in die Zukunftssicherung des Volkswagen-Konzerns waren sie jedoch unverzichtbar.

Eine wesentliche Grundlage für die Erreichung der ehrgeizigen ForMotion-Ziele bilden unsere Konzernleitlinien und -werte. In den Leitlinien haben wir bereits im vergangenen Jahr festgelegt, nicht wertschaffende Tätigkeiten zu vermeiden und die globale Kraft des Konzerns in den Dienst des Kunden und der langfristigen Erfolgssicherung zu stellen. ForMotion begleitet und unterstützt somit den Wandel in der Unternehmenskultur, den wir 2003 eingeleitet haben.

## ZIELSETZUNG DER SIEBEN FORMOTION-THEMENKREISE 2005

01 <b>PRODUKTKOSTEN</b>	05 <b>NUTZFAHRZEUGE</b>
<p><b>KONZERNPROMOTOR HERR GARCIA SANZ</b></p> <p><b>ZIEL</b> Produktkosten senken, dabei gleichzeitig die Vielfalt des Produktangebots und die hohen Qualitätsstandards erhalten.</p> <p><b>BEISPIEL</b> Reduzierung der Variantenvielfalt.</p> <p><b>EINSPARPOTENZIAL</b> 1 Mrd. €</p>	<p><b>KONZERNPROMOTOR HERR PROF. DR. WEIßGERBER</b></p> <p><b>ZIEL</b> Nachhaltige Wertgenerierung im Nutzfahrzeug-Geschäft sicherstellen.</p> <p><b>BEISPIEL</b> Produktkosten reduzieren und Arbeitsproduktivität erhöhen.</p> <p><b>EINSPARPOTENZIAL</b> 200 Mio. €</p>
02 <b>EINMALAUFWAND</b>	06 <b>FINANCIAL SERVICES</b>
<p><b>KONZERNPROMOTOR HERR PROF. DR. WINTERKORN</b></p> <p><b>ZIEL</b> Investitionen, Entwicklungs- und Anlaufkosten reduzieren und Plattformstrategie zur Modulstrategie weiterentwickeln.</p> <p><b>BEISPIEL</b> Virtuelle Techniken in der Produktentwicklung verstärkt nutzen.</p> <p><b>EINSPARPOTENZIAL</b> 1,5 Mrd. € davon 300 Mio. € ergebniswirksam in Form von Abschreibungen und Anlaufkosten</p>	<p><b>KONZERNPROMOTOR HERR PÖTSCH</b></p> <p><b>ZIEL</b> Geschäftssparte Finanzdienstleistungen durch Ausdehnung der Neu- und Gebrauchtwagenfinanzierung ausbauen sowie Vermiet- und Flottengeschäft mit Europcar vernetzen.</p> <p><b>BEISPIEL</b> Effizienz in der Abwicklung des standardisierten Massengeschäfts erhöhen.</p> <p><b>EINSPARPOTENZIAL</b> 150 Mio. €</p>
03 <b>GEMEINKOSTEN/PROZESSOPTIMIERUNG</b>	07 <b>VERTRIEB AUSLANDSTÖCHTER</b>
<p><b>KONZERNPROMOTOR HERR PÖTSCH</b></p> <p><b>ZIEL</b> Gemeinkosten einsparen, Strukturen und Prozesse auf Wirtschaftlichkeit überprüfen.</p> <p><b>BEISPIEL</b> Restriktives Ausgabeverhalten aller Konzerngesellschaften.</p> <p><b>EINSPARPOTENZIAL</b> 900 Mio. €</p>	<p><b>KONZERNPROMOTOR HERR DR. HARTZ</b></p> <p><b>ZIEL</b> Ergebnisse der Auslandstöchter durch Reduzierung der Strukturkosten nachhaltig steigern.</p> <p><b>BEISPIEL</b> Performance der konzerneigenen Importeursgesellschaften auf Benchmark-Niveau konsequent verbessern.</p> <p><b>EINSPARPOTENZIAL</b> 150 Mio. €</p>
04 <b>LEISTUNGSSTEIGERUNG VERTRIEB</b>	<p><b>EINSPARPOTENZIAL DURCH FORMOTION 2005</b></p> <p><b>GESAMT</b> 3,1 Mrd. €</p>
<p><b>KONZERNPROMOTOR HERR DR. HARTZ</b></p> <p><b>ZIEL</b> Vertriebsleistung steigern durch Intensivierung des Vermiet- und Großkundengeschäfts, schnellere Erschließung neuer Märkte, Neuaufstellung des Kundendienstes.</p> <p><b>BEISPIEL</b> Originalteile-Produktmanagement ausbauen.</p> <p><b>EINSPARPOTENZIAL</b> 400 Mio. €</p>	



**EIN MYTHOS KEHRT ZURÜCK -  
FAHRSPASS OHNE KOMPROMISSE**

BEGEISTERUNG ALS ERGEBNIS EINER GELUNGENEN  
SYNTHESE AUS SPORTLICHKEIT, FAHRSPASS,  
FUNKTIONALITÄT UND ALLTAGSTAUGLICHKEIT.

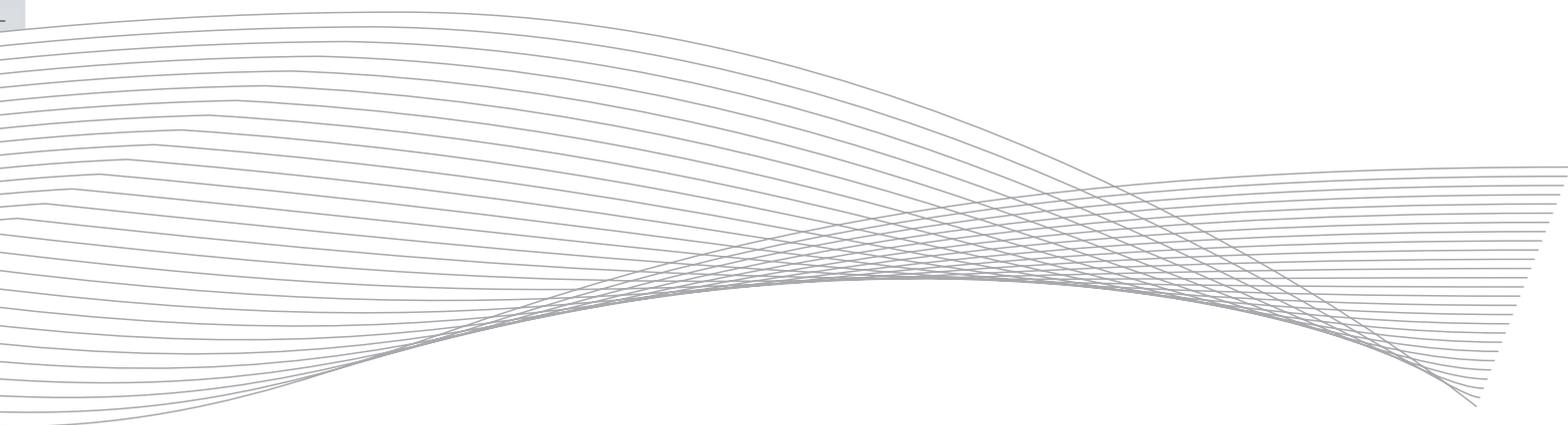






»Wir machen Menschen mobil. Daran arbeiten wir im Design täglich mit Leidenschaft und Liebe zum Detail. Dabei ist es uns wichtig, die Wünsche und Träume unserer Kunden zu verstehen. Zusammen mit unserer Kreativität besteht die aufregendste und spannendste Aufgabe darin, alle Aspekte konsequent zu Ende zu denken. Wir gestalten Autos, die Maßstäbe setzen und den Kunden begeistern.«

MURAT GÜNAK  
Leiter Design  
Volkswagen-Konzern





## VOLKSWAGEN-PKW – MOBILE LEBENSFREUDE

- >> Ein Mythos kehrt zurück: der neue Golf GTI
- >> Mit dem neuen Markengesicht von Volkswagen: der Passat

Mobilität heißt für Volkswagen Mobilität für alle. Denn Volkswagen steht für erstklassige und klassenlose Autos. Ein Image, das sich entwickelt hat, weil die Modelle zu Sympathieträgern wurden. Vom Lupo über den Golf bis hin zum Phaeton spiegeln die Volkswagen-Modelle das Lebensgefühl ihrer Fahrer wider. Sie sind der Grund für die mobile Lebensfreude, die ihre Besitzer tagtäglich empfinden. Dieser Freude verleiht auch der Slogan von Volkswagen Ausdruck: „Aus Liebe zum Automobil“. Gleichzeitig drückt sich hierin die Sorgfalt aus, mit der Volkswagen die Fahrzeuge baut: die Liebe für das Detail in der Entwicklung, die Perfektion bei der Montage und das ständige Streben nach Qualitätsverbesserung, das alle Mitarbeiter antreibt. Volkswagen weckt Begeisterung.

Kaum ein Auto drückt diese Begeisterung besser aus als der Golf. Die mittlerweile fünfte Generation von Deutschlands beliebtestem Fahrzeug setzt neue Maßstäbe in der Kompaktklasse: im Design, in der Antriebstechnologie und in der Fahrdynamik.

Im Herbst 2004 kehrte mit dem Golf GTI die Ikone aller sportlichen Kompaktwagen auf den Markt zurück. Mit dem GTI ist es Volkswagen gelungen, die Marke noch stärker zu emotionalisieren. Das Auto knüpft an die Tugenden des ersten GTI von 1976 an und ist sofort als sein würdiger Nachfolger erkennbar: an der beeindruckenden Beschleunigung, am satten Sound und vor allem am emotionalen Design. Der rot umrandete Kühlergrill in Wabenstruktur, der markante Heckspoiler, die schwarze Schwellerverbreiterung, die Abgasanlage mit Doppelendrohr – das sind Elemente, die zeigen: Der Mythos lebt. Mehr denn je steht GTI für Fahrfreude, Design und Dynamik.

Im vergangenen Jahr präsentierte Volkswagen-Pkw mit dem Polo Fun eine Version, die ihrem Namen alle Ehre machte. Mit auffälliger Offroad-Optik trifft der Polo Fun genau den Geschmack Lifestyle-orientierter Kunden und deren Anspruch an automobiler Lebensfreude.

Zu einem echten Erfolgsmodell hat sich der Touran entwickelt. Längst hat der Kompakt-Van in seinem Segment die Spitzenposition der Zulassungs-

statistik inne. Dabei hat er sich nicht nur als Familien-, sondern auch als Freizeitfahrzeug bewährt. Typische Volkswagen-Merkmale wie höchste Zuverlässigkeit, ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, niedriger Verbrauch und geringe Wartungskosten sind überzeugende Argumente sowohl für den Privat- wie für den Berufsfahrer.

Im Januar 2005 erschloss Volkswagen-Pkw mit dem Golf Plus eine weitere Dimension der Mobilität und setzt damit seine Produktoffensive konsequent fort. Mit einem Plus an Variabilität und Funktionalität in Verbindung mit den kompakten Außenmaßen des Golf bietet die Weiterentwicklung des typischen Golf-Designs völlig neue Perspektiven für den Kunden und ergänzt das Angebot von Volkswagen zwischen der Golf-Limousine und dem Kompakt-Van Touran optimal.

Der neue Passat, der im März 2005 auf den europäischen Märkten eingeführt wird, präsentiert das neue Gesicht der Marke Volkswagen-Pkw erstmals in einem Serienfahrzeug. Der neue Passat ist ein Mittelklasse-Automobil, das ebenso stilvoll wie komfortabel ist. Die sechste Generation der Bestseller-Baureihe zeichnet sich neben der neuen Technik und dem dynamischen Design auch durch die Kombination zahlreicher Komfortmerkmale aus, die in dieser Klasse bisher so nicht zu finden waren.



Der neue Golf GTI



**» DER MYTHOS LEBT. MEHR DENN  
JE STEHT GTI FÜR FAHRFREUDE,  
DESIGN UND DYNAMIK.«**



## NUTZFAHRZEUGE – INDIVIDUELLE MOBILITÄT DURCH GRÖSSTMÖGLICHE VARIABILITÄT

- >> 10 Millionen leichte Nutzfahrzeuge seit 1950 bieten Flexibilität und Zuverlässigkeit
- >> Für jeden Einsatz bereit: der neue Caddy

**Mobilität verlangt zunehmend nach maßgeschneiderten Lösungen. Nirgends gilt das mehr als im Geschäftsleben. Kein Betrieb ist gleich, jeder Unternehmer hat seine eigenen Vorstellungen. Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge ist bestens positioniert, auch auf die anspruchsvollsten Transport- und Beförderungsbedürfnisse einzugehen. Sie bietet sowohl branchenspezifische als auch individuelle Lösungen – für Großunternehmen wie für Kleinstbetriebe.**

Die Herausforderung maßgeschneiderter Mobilität steckt in der Flexibilität. Leichte Nutzfahrzeuge übernehmen immer mehr Aufgaben schwerer Lkw, um kurzfristige Liefertermine einzuhalten. Zusätzliche Impulse für die Modellentwicklung gehen von der wachsenden Mobilität bei Handwerkern und anderen Dienstleistungsunternehmen aus, die ihren Service auch überregional anbieten und dabei am liebsten mit leichten Nutzfahrzeugen unterwegs sind. Nicht zuletzt führt die zunehmende direkte Belieferung des Endverbrauchers in städtischen Ballungsräumen zu einem wachsenden Bedarf an flexiblen Transportern bis 2,8 Tonnen, die sich einfach in der Stadt bewegen lassen und wenig Parkraum benötigen.

Umso wichtiger ist eine variantenreiche Produktpalette. Vom leichten Stadtlieferwagen Caddy über

Diese Variantenvielfalt orientiert sich an den Bedürfnissen der Kunden nach individuellen und flexiblen Lösungen.

Der 2004 eingeführte Stadtlieferwagen Caddy bietet ein üppiges Ladevolumen und großzügig dimensionierte Schiebetüren, die bequemes Beladen erlauben. Der Caddy ist wendig wie ein Pkw und bietet gleichzeitig so viel Platz wie ein größeres Nutzfahrzeug. Ob als Kastenwagen oder Kombi, als Lieferwagen oder zur Personenbeförderung – der Caddy ist für jeden Einsatzzweck bereit; auch im privaten Bereich als Caddy Life ist er das Fahrzeug für Familie und Freizeit.

Der neue T5 Caravelle, vorgestellt auf der IAA Nutzfahrzeuge 2004, schließt die Lücke zwischen Transporter-Shuttle und Multivan. Die gehobene

Der Caddy Life



### » DIESE VARIANTENVIELFALT ORIENTIERT SICH AN DEN BEDÜRFNISSEN DER KUNDEN NACH INDIVIDUELLEN UND FLEXIBLEN LÖSUNGEN.«

den Transporter, die Großraumlimousine Multivan und das Reisemobil California bis hin zum LT bietet die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge spezielle Lösungen für Handwerks- und Transportbranchen und für den Privatkunden. Ergänzend kommt das Dienstleistungspaket CarePort individuellen Wünschen zur Finanzierung, Wartung, Mobilität und Sicherheit aus einer Hand nach.

Um den Kunden ein optimales Angebot in jeder Fahrzeugklasse bereitzustellen, hat die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge die Palette seiner Produkte in den vergangenen vier Jahren verdoppelt – von 500 auf mehr als 1.000 Basisvarianten der Baureihen Caddy, Transporter, Multivan, California und LT.

Personenwagen-Variante soll Zielgruppen ansprechen, die Wert auf eine komfortable Beförderung von Mitreisenden legen. Die jüngste Version des Transporters bietet all das, was seine Vorgänger über Jahrzehnte hinweg so erfolgreich gemacht hat: absolute Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsstärke.

Alle Modelle der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge lassen sich den individuellen Bedürfnissen der Kunden exakt anpassen und erfüllen so die Mobilitätsansprüche ihrer Besitzer. Der Erfolg lässt sich an den Zahlen ablesen: Im September 2004 produzierte Volkswagen das zehnmillionste leichte Nutzfahrzeug seit 1950.



**MOBILITÄT - SIMPLY CLEVER**

UNABHÄNGIG SEIN UND SELBSTBESTIMMT  
ENTSCHEIDEN - DAS IST ERSTREBENSWERTE  
LEBENSQUALITÄT.

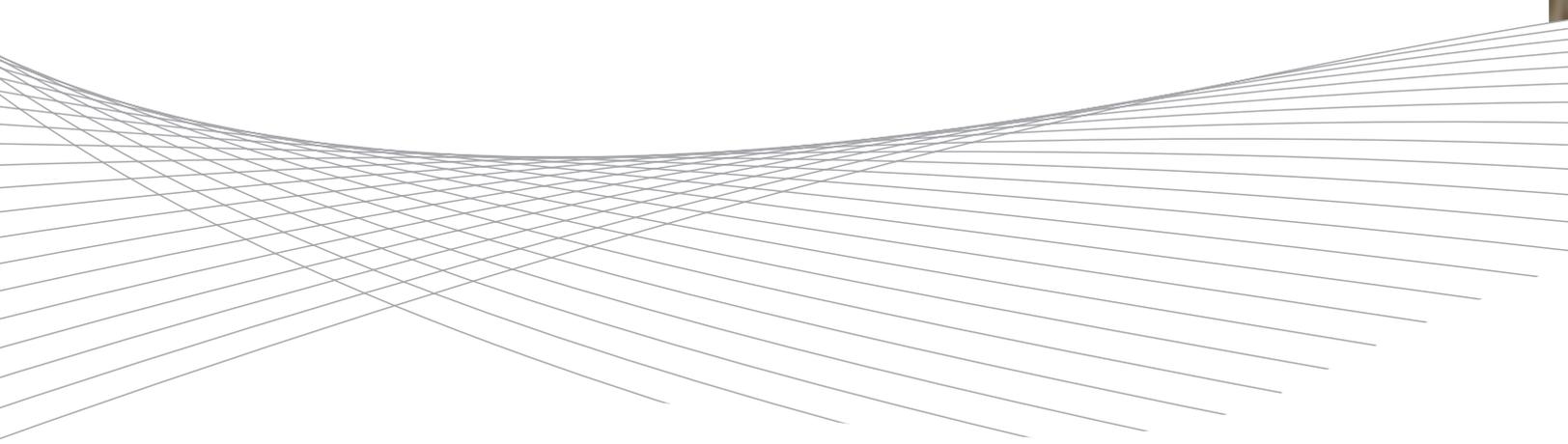




» Wir leben nicht für unser Auto. Wir wollen ein Auto, um zu leben und um unsere Unabhängigkeit zu genießen. Meine Familie und ich schätzen es, mobil zu sein. Im Beruf wie in der Freizeit. Und wir gestalten unser Leben nach unseren eigenen Vorstellungen. Ohne Kompromisse.«

JAN BAUER

Wirtschaftsinformatiker  
und Familienvater







## ŠKODA - FAHREN MIT KÖPFCHEN

- >> Selbstsicherheit, Intelligenz und die optimale Nutzung der eigenen Ressourcen – das verbindet Škoda-Fahrer und ihr Auto
- >> Der besonders geräumige neue Octavia erfüllt anspruchsvolle Transportwünsche

Škoda pflegt seit jeher nicht nur eine Leidenschaft für Automobile, sondern auch ein besonders partnerschaftliches Verhältnis zum Autofahrer und seiner Familie. Škoda kennt die Wünsche und Bedürfnisse seiner Kunden und wird ihnen gerecht. Mit überraschenden, aber immer sinnvollen Lösungen, mit wirtschaftlicher und zuverlässiger Technik, überlegenem Service und attraktivem Design verbessert Škoda die Lebensqualität seiner Kunden.

Für seine Kunden ist Škoda eine besonders intelligente Art mobil zu sein: Das gute Preis-Wert-Verhältnis von Škoda lässt ihnen auch nach dem Autokauf den finanziellen Spielraum, andere Freuden des Lebens zu genießen. Und sie schätzen an ihrem Škoda, dass er ihr Leben mit seiner erlebbaren Funktionalität um neue Möglichkeiten bereichert.

Mit dem Fabia, dem Octavia und dem Superb bietet Škoda eine ausgewogene Modellpalette. Gemeinsam ist allen Fahrzeugen, dass sie den Wunsch nach Fahrspaß, Komfort und attraktivem Design erfüllen. Einen Škoda zu fahren ist heute ein Zeichen für Selbstsicherheit, Intelligenz und die optimale Nutzung der eigenen Ressourcen. Das fasst der Škoda-Markenclaim perfekt zusammen: Škoda – Simply clever.

2004 stellte Škoda gleich mehrfach seine Kreativität und Leistungsfähigkeit unter Beweis. Im März vergangenen Jahres präsentierte das Unternehmen den Nachfolger des bislang erfolgreichsten Škoda-Modells, den neuen Octavia. Wie sein Vorgänger steht der neue Octavia für Zuverlässigkeit, beste Verarbeitungsqualität und höchste Wirtschaftlichkeit. In puncto Design und Komfort wird er den gestiegenen Kundenwünschen gerecht und gibt einen Ausblick auf die zukünftige Entwicklung von Škoda.

Der Octavia der bisherigen Generation rollte derweil am 17. Februar 2004 zum einmillionsten Mal vom Band, sein Nachfolger schreibt die Erfolgsgeschichte fort. Der Fabia folgte ihm am 8. April in den siebenstelligen Bereich. Einen weiteren Grund zum Feiern gab es im Januar 2005: Der neue Octavia ist seitdem auch in seiner traditionell beliebtesten Variante erhältlich, als ebenso funktionaler wie sportlich-attraktiver Octavia Combi. Bereits der erste Blick bestätigt: Wenn der große Kofferraum einer der wichtigsten Vorzüge der neuen Octavia Limousine ist, so gilt dies für den neuen Combi doppelt. Zeitgleich wurde auch die Allradvariante des neuen Octavia für den Combi eingeführt.

Mit den neuen Modellen befindet sich Škoda weiter auf Wachstumskurs, auch im vergangenen Jahr stieg der Marktanteil in Deutschland entgegen dem Trend. Ein Grund für den erneuten Sympathieschub: Škoda-Kunden wissen, dass sie weiterhin viel Auto als Gegenwert für ihr Geld erhalten. In einer großen Umfrage hatte die Auto Zeitung nach der Automarke mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis gefragt. Für knapp die Hälfte der Leser stand der Sieger fest: Škoda.



Der Škoda Octavia

**» EINEN ŠKODA ZU FAHREN IST HEUTE  
EIN ZEICHEN FÜR SELBSTSICHERHEIT,  
INTELLIGENZ UND DIE OPTIMALE  
NUTZUNG DER EIGENEN RESSOURCEN.«**

**SPORTLICHES UNDERSTATEMENT**

HANDGEFERTIGTE EXKLUSIVITÄT TRIFFT AUF  
SPORTLICHE ELEGANZ. UND FORTBEWEGUNG  
WIRD ZU EINEM GANZ BESONDEREN ERLEBNIS.









» Mobilität mit Understatement. Das Potenzial eines Autos zu kennen, ohne es ausreizen zu müssen, das ist für mich die ideale Symbiose aus Anspannung und Entspannung. Ich genieße es, gelassen über die Landstrasse zu gleiten mit der Gewissheit, in jedem Moment die Kraft abrufen zu können.«

DEREK BELL  
Rennfahrer-Legende und  
Bentley Testfahrer



## BENTLEY – AUTOMOBILE TRÄUME

- >> Arnage in Ausstattung und Technik weiter perfektioniert
- >> Die Marke als Inbegriff von klassischem Luxus und Understatement

Bentley ist die Essenz von Luxus. Einen Bentley zu fahren, ist die Erfüllung eines lang gehegten Traumes. Entsprechend ist Mobilität für Bentley-Fahrer keine Notwendigkeit mehr, sondern Ausdruck ihrer Lebensleistung. Bentley-Fahrer leben in der Gewissheit, stets über die bestmögliche Automobiltechnik zu verfügen und sich den Luxus des Besonderen leisten zu können. Als äußeres Zeichen persönlichen Erfolgs ist ein Bentley mehr als ein Garant für Bewegungsfreiheit – er stellt die Freiheit dar, das Besondere über das Gewöhnliche zu stellen, das Maßgeschneiderte über die Massenware. Und er betont das Aufregende am Reisen gegenüber dem Alltäglichen.

Bentley hat seine Wurzeln in Crewe, im Nordwesten Englands. Sämtliche Fahrzeuge werden hier konzipiert und produziert. In Crewe sind neben der Manufaktur die Bereiche Entwicklung, Design, Technik und Vertrieb angesiedelt. Von hier aus wird der Export in 39 Länder rund um den Globus gesteuert. Ein engagiertes Team von 550 Ingenieuren konzentriert sich zusammen mit den Designern völlig auf die Weiterentwicklung von Bentley. Die Sorgfalt und Liebe mit der die Handwerker in der Leder- und in der Holzverarbeitung auch auf die kleinsten Details achten, ist überall an diesen einzigartigen Fahrzeugen sicht- und fühlbar.

Oberste Handlungsmaxime bei Bentley ist der Erhalt und der Fortbestand der Exklusivität und Integrität der Marke. So wird jede Volumenerweiterung in Crewe genau abgewägt. Bentley hat einen klaren Blick auf seine individuelle Kundschaft und bleibt ein hoch spezialisierter und exklusiver Automobilhersteller.

Von den beiden derzeit verkauften Modellreihen ist der maßgeschneiderte Bentley Arnage der Inbegriff klassischer, handgefertigter Opulenz, ganz wie sie von den anspruchsvollen Kunden gewünscht wird. Die im Laufe des Jahres 2004 eingeführte neue Version des Modells unterstreicht die Ausnahmeposition im obersten Luxus-Segment. Dagegen hat es der

Continental GT mit seiner Sportlichkeit und seinen unvergleichlichen Fahreigenschaften geschafft, eine völlig neue Zielgruppe für die Marke zu begeistern.

Bentley steht am Beginn einer neuen Phase in der Geschichte des Unternehmens. Aufbauend auf den britischen Wurzeln und den traditionellen Werten, welche die Marke ausmachen, bewegt sich Bentley in Richtung neuer Märkte und neuer Kunden. So haben die Modernisierungen im Werk Crewe das Unternehmen bestens auf die Einführung neuer Modelle vorbereitet und dazu beigetragen, das Geschäft zu stärken. Im Jahr 2005 wird der Bentley Continental Flying Spur die Modellpalette ergänzen: Dieses neu entwickelte Fahrzeug verbindet die Dynamik und Performance des Continental GT mit dem Plus an Raum und Eleganz einer Limousine. Bereits der erste Flying Spur von Bentley setzte in den 50er Jahren Maßstäbe im Segment exklusiver und kraftvoller Limousinen. So wird auch das neu entwickelte Modell die Kunden weiter für Bentley begeistern und so deren Loyalität sichern.

Der Geist des Strebens nach dem Außergewöhnlichen, welcher der Marke zu Grunde liegt, spiegelt sich in jedem Wagen wider, der die berühmten „Bentley-Wings“ trägt. Bentley bleibt die ultima ratio, wenn es um handgefertigten Luxus, Understatement und Eleganz geht.



Der Bentley Continental GT

**» DER GEIST DES STREBENS NACH DEM AUSSERGEWÖHNLICHEN, SPIEGELT SICH IN JEDEM WAGEN WIDER, DER DIE BERÜHMTEN ›BENTLEY-WINGS‹ TRÄGT.«**



## BUGATTI - DER SCHÖNHEIT AUF DER SPUR

- >> Bau der ersten Prototypen des Supersportwagens Veyron
- >> Ästhetik, Sportlichkeit und technische Raffinesse vereint in einer Marke

Für Bugatti hat eine neue Ära begonnen: Am 14. September 2004 startete im elsässischen Molsheim der Bau des ersten Bugatti Veyron-Prototypen „Made in France“. Ein Jahr später wird die Produktion anlaufen. Damit schließt sich für Bugatti der Kreis. 1909 hatte Ettore Bugatti in Molsheim sein Unternehmen gegründet; im September 2005 wird die seit 1998 zum Volkswagen-Konzern gehörende Bugatti Automobiles SAS am selben Ort die Produktion des neuen Bugatti Veyron EB 16.4\* aufnehmen.

Bugatti hat seine heutige Markenaura dem Ruf von Ettore Bugatti, seinem Charisma und seiner innovativen Kreativität zu verdanken. Die Marke steht gestern wie heute für Sportlichkeit, Schönheit und technische Avantgarde. Obwohl Bugatti in erster Linie durch Automobile weltweite Beachtung erlangte, hat der geniale Firmengründer auch in anderen Bereichen Spuren seines Ideenreichtums hinterlassen. Neben Hunderten von Patenten ist das wohl bekannteste Beispiel der 1933 an die französischen Staatsbahnen gelieferte „Double“ – ein Triebzug

Turboladern verleiht diesem Supersportwagen eine Leistung von 736 kW/1001 PS. Das Drehmoment von 1250 Nm verspricht atemberaubende Beschleunigungswerte; die Spitzengeschwindigkeit liegt bei über 400 km/h. Der Veyron ist damit das schnellste für den Straßenverkehr zugelassene Fahrzeug weltweit. Das Siebengang-Getriebe mit DSG-Technologie und ein permanenter Allradantrieb runden dieses technische Gesamtkunstwerk ab.

Bugatti Automobiles SAS hat in direkter Nachbarschaft des Château St. Jean, das Ettore Bugatti

Der Bugatti Veyron



## » MIT DEM VEYRON WIRD BUGATTI AUTOMOBILES SAS IN DER MODERNEN AUTOMOBILINDUSTRIE EIN ZEICHEN SETZEN.«

mit vier oder acht Achtzylinder-Reihenmotoren. Schöpferische Ästhetik war ein weiterer Leitgedanke des Ettore Bugatti – kaum verwunderlich: Er entstammte einer Künstlerfamilie. Die Klarheit der Linien seiner Motoren ist Kunst, eine Bugatti-Wasserpumpe ist eine kleine Skulptur. Bugatti hat Kunstwerke auf Rädern gebaut, Mobilität zum Einrahmen gleichsam.

So führt Bugatti Automobiles SAS die Tradition weiter. Der Bugatti Veyron trägt nicht nur markentypische Stylingmerkmale in die Moderne, seine technischen Daten sind ebenso ungewöhnlich wie einige der Kreationen des extravaganten Firmengründers. Ein Achtliter-16-Zylinder-Motor mit vier

als eine Art Kundencenter diente, eine Montagehalle errichtet. Hier wird der Veyron gebaut. In Anlehnung an das Erbe der Marke heißt diese Fertigungsstätte, die architektonisch elegant mit den Linien des Schlosses und seiner Nebengebäude harmoniert, wie zu Ettore's Zeiten: das Atelier. Hier wurde der Schritt des Veyron von der Funktionalitäts- in die Dauerlaufphase erfolgreich vollzogen.

Mit dem Standort Molsheim ist Bugatti zu seinen Wurzeln zurückgekehrt. Mit dem Veyron, einem in dieser Form noch nie realisierten Sportwagen – ein Bugatti par excellence – wird Bugatti Automobiles SAS in der modernen Automobilindustrie ein Zeichen setzen.

\* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 28,8 innerorts; 13,1 außerorts; 18,8 kombiniert;  
CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 451 (nicht ermittelt nach Pkw-EnVKV).

## VOLKSWAGEN-AKTIE UND -ANLEIHEN

# Internationales Interesse an Aktien und Emissionen unseres Unternehmens steigt

2004 war ein schwieriges Jahr für die Volkswagen-Aktie. Bei institutionellen Anlegern fand sie dennoch großes Interesse. Unsere Fremdkapitaltransaktionen erzielten eine ausgesprochen gute Resonanz im Markt.

### AKTIENMÄRKTE WELTWEIT

Im Jahr 2004 entwickelten sich die weltweiten Aktienmärkte erst ab dem vierten Quartal wieder leicht positiv. Die Investoren verhielten sich eher zurückhaltend, insbesondere wegen fehlender Wirtschaftsimpulse und der allgemeinen weltpolitischen Lage. Darüber hinaus belastete das hohe Ölpreisniveau die konjunkturelle Entwicklung und damit die Kurse. Am Jahresende lag der DAX bei 4.256 Punkten und somit um 7,3 % über dem Vorjahreswert. Der DJ Euro STOXX 50 notierte zum gleichen Zeitpunkt mit 2.951 Punkten (+6,9 %). Der Sektorindex DJ Euro STOXX Automobile schloss am Ende des Berichtsjahres bei 187 Punkten und damit geringfügig stärker als im Vorjahr (+1,1 %).

### KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN-AKTIE

Die Aktie der Volkswagen AG entwickelte sich im Berichtsjahr schwächer als die genannten Indizes. Zurückzuführen war dies zum einen auf die weiterhin ungünstigen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie. Zum anderen entsprach vor allem die Ertragslage von Volkswagen, die insbesondere durch Wechselkurseinflüsse und die schwierige Lage auf wichtigen Märkten belastet war, nicht den Erwartungen der Investoren. Am Jahresende notierte die Volkswagen-Stammaktie bei 33,35 €

und lag damit um 24,5 % unter dem Jahresendstand 2003. Den höchsten Stand erreichte sie am 2. Januar mit 44,65 €. Ihren tiefsten Stand verzeichnete sie am 13. August mit 30,71 €. Infolge der gesunkenen Marktkapitalisierung schied die Stammaktie der Volkswagen AG zum 20. September 2004 aus dem DJ Euro STOXX 50 aus.

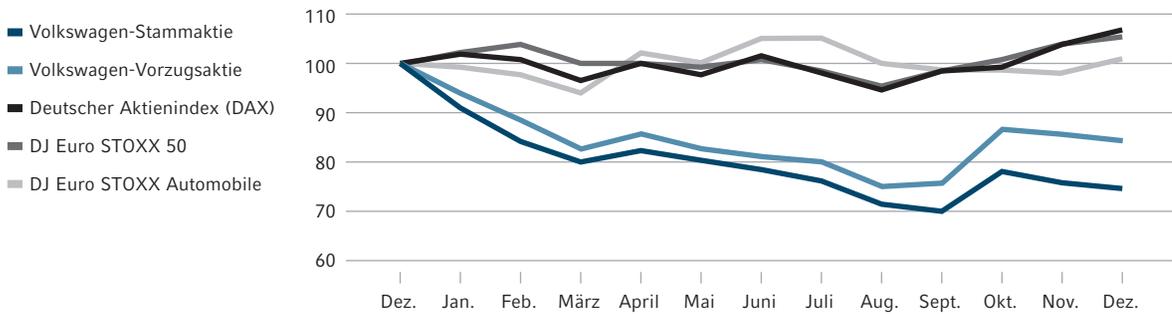
Die Vorzugsaktie der Volkswagen AG entwickelte sich parallel zur Stammaktie. Ihr Wert betrug am Jahresende 24,41 €; damit lag sie um 15,1 % unter dem Kurs Ende 2003. Im Berichtsjahr bewegte sich der Kurs der Vorzugsaktie zwischen 28,97 € und 21,20 €.

### DIVIDENDENRENDITE

In den vergangenen Jahren hat sich die Dividendenrendite auf den Kapitalmärkten zu einem wichtigen Investitionskriterium entwickelt. Bezogen auf den aktuellen Dividendenvorschlag für das Berichtsjahr liegt die Rendite für die Stammaktie der Volkswagen AG bei 3,1 %; die Rendite der Vorzugsaktie bei 4,5 %. Damit ist die Volkswagen-Aktie, insbesondere die Vorzugsaktie, eine überaus interessante Anlage für institutionelle und private Investoren. Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) des Geschäftsberichtsteils Zahlen – Daten – Fakten auf der Seite 21.

**AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2003 BIS DEZEMBER 2004**

INDEX AUF BASIS DER MONATSENDKURSE, STAND: 31.12.2003 = 100

**ERGEBNIS JE AKTIE**

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie betrug 1,75 €. Der Berechnung liegt gemäß IAS 33 die im Geschäftsjahr durchschnittlich ausstehende Aktienanzahl zugrunde (siehe hierzu auch die Anhangsangabe 10 im Volkswagen-Konzernabschluss, Geschäftsberichtsteil Zahlen – Daten – Fakten).

**AKTIONÄRSSTRUKTUR**

In regelmäßigen Abständen analysieren wir die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG. Der Stand zum 31. Dezember 2004 ist in der unten stehenden Grafik dargestellt.

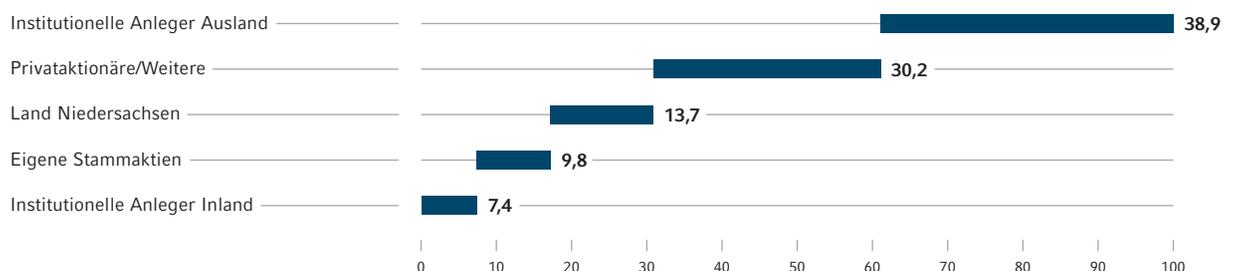
Am 31. Dezember 2004 bestand das Grundkapital der Volkswagen AG aus 320.289.940 Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien. Das Land Niedersachsen hielt als größter Anteilseigner 18,2 % der Stammaktien; dies entspricht 13,7 % aller Volkswagen-

Aktien. Zudem verfügte die Volkswagen AG über ihre 100 %ige Tochtergesellschaft Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH über 41.719.353 eigene Stammaktien, das entspricht 13,0 % aller Stammaktien bzw. 9,8 % des Gezeichneten Kapitals. Ein weiteres Aktienpaket hielt der Investmentberater Brandes Investment Partners, LCC, San Diego, Kalifornien, USA. Am 28. Juli 2004 teilte er der Volkswagen AG mit, dass sich der gemeinsame Anteil seiner Mandanten am 23. Juli 2004 auf 10,7 % aller Stammaktien (22,2 Mio. Stammaktien und 59,4 Mio. American Depositary Receipts) belief.

Der von institutionellen Anlegern aus dem Ausland (einschließlich Brandes Investment Partners, LCC) gehaltene Anteil an Volkswagen-Aktien ist im vergangenen Jahr auf 38,9 % (Vorjahr: 34,1 %) gestiegen. Der Anteil inländischer institutioneller Aktionäre lag bei 7,4 (9,3) %.

**AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2004**

IN PROZENT DES GEZEICHNETEN KAPITALS



> Volkswagen-Aktie und -Anleihen  
Wertorientierte Steuerung  
Corporate Governance

### SECHSTE TRANCHE AKTIENOPTIONSPLAN

Im Berichtszeitraum stimmten Aufsichtsrat und Vorstand der Volkswagen AG der Auflegung einer sechsten Tranche des Aktienoptionsplans zu. Vom 1. Juni bis zum 9. Juli 2004 machten rund 41.000 der bezugsberechtigten Mitarbeiter von dem Zeichnungsangebot Gebrauch. Damit bieten wir unseren Beschäftigten einen Anreiz, zur Steigerung des Unternehmenswerts beizutragen.

Die rund 332.000 gezeichneten Wandelschuldverschreibungen im Nominalwert von 0,85 Mio. € berechtigen im Zeitraum vom 10. Juli 2006 bis 9. Juli 2009 zum Bezug von bis zu 3,3 Mio. Stammaktien. Dies setzt jedoch voraus, dass sich der dann aktuelle Aktienkurs der Volkswagen-Stammaktie oberhalb der festgelegten gestaffelten Wandelpreise befindet. Ausführliche Angaben zu unserem Aktienoptionsplan finden Sie im Anhang des Volkswagen-Konzernabschlusses auf den Seiten 85 bis 87 des Geschäftsberichtsteils Zahlen–Daten–Fakten.

### VOLKSWAGEN IN NACHHALTIGKEITSINDIZES

Die Schweizer Research- und Rating-Agentur SAM (Sustainable Asset Management) bewertete die Volkswagen AG in ihrem Nachhaltigkeitsranking 2004 erneut als führendes Unternehmen der Automobilbranche. Damit erfüllen wir weiterhin die strengen Kriterien von SAM und sind seit Auflegung im Jahr 1999 im globalen Dow Jones Sustainability Index (DJSI) World gelistet. Im DJSI STOXX ist

Volkswagen darüber hinaus die einzige deutsche Gesellschaft, die in ihrer Branche an Position eins gesetzt wurde. Die Analysten von SAM schätzten vor allem unsere effiziente Dieselmotortechnologie, die Kraftstoffstrategie, das Lieferantenmanagement sowie das Management im sozialen Bereich als positiv ein. Die Volkswagen-Aktie ist außerdem im Londoner Nachhaltigkeitsindex FTSE4Good vertreten.

Weitere Informationen hierzu finden Sie unter [www.mobilitaet-und-nachhaltigkeit.de](http://www.mobilitaet-und-nachhaltigkeit.de)

### AKTUELLE INFORMATIONEN AUF DEN INVESTOR-RELATIONS-INTERNETSEITEN

Um eine zeitgleiche Information aller Anleger sicherzustellen, berichten wir auf unserer Internetseite [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) über alle wesentlichen Sachverhalte des Volkswagen-Konzerns. Hier finden Sie ausführliche Angaben zu der Volkswagen-Aktie und den Volkswagen-Anleihen, aktuelle Finanzberichte, Investoren-Präsentationen sowie Informationen zu Corporate Governance und der Hauptversammlung. Ebenso stehen dort Ad-hoc-Meldungen und aktuelle Nachrichten bereit. Zusätzlich stellen wir bedeutende Konferenzen als Webcast zur Verfügung.

### UNTERNEHMENSPRÄSENTATIONEN ZU FINANZ- UND STRATEGIETHEMEN

Im Berichtsjahr fanden an allen wichtigen Finanzplätzen in Europa, Nordamerika und Asien Investorenveranstaltungen zu aktuellen Finanz- und Strategie-

## DATEN ZUR VOLKSWAGEN-AKTIE

Kennungen	Marktindizes Stammaktie	Marktindizes Vorzugsaktie	Handelsplätze
<b>Stammaktie</b> ISIN: DE0007664005 WKN: 766400 Deutsche Börse/Bloomberg: VOW Reuters: VOWG.DE	DAX, HDAX, CDAX, Prime All Share, Prime Automobile, DJ Euro STOXX Automobile, FTST Eurotop 100 Index, S&P Global 100 Index, DJ Sustainability Index, FTSE4Good	CDAX, Prime All Share, Prime Automobile, Classic All Share	Berlin, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra, Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Brüssel, London, Luxemburg, Mailand, Madrid, New York*, Paris, Tokio, Valencia, SWX Swiss Exchange
<b>Vorzugsaktie</b> ISIN: DE0007664039 WKN: 766403 Deutsche Börse/Bloomberg: VOW3 Reuters: VOWG_p.DE			

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

## KENNZAHLEN ZUR VOLKSWAGEN-AKTIE

Dividendenentwicklung		2000	2001	2002	2003	2004
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	313.070	319.470	320.290	320.290	320.290
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	105.238	105.238	105.238	105.238	105.238
Dividende						
je Stammaktie	€	1,20	1,30	1,30	1,05	1,05
je Vorzugsaktie	€	1,26	1,36	1,36	1,11	1,11
Dividendenausschüttung <sup>1)</sup>						
auf Stammaktien <sup>2)</sup>	Mio. €	324	353	362	292	292
auf Vorzugsaktien	Mio. €	133	143	143	117	117

Wertentwicklung der Aktie <sup>3)</sup>		2000	2001	2002	2003	2004
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	55,69	52,50	34,74	44,15	33,35
Jahreshöchstwert	€	61,00	62,40	62,15	46,57	44,65
Jahrestiefstwert	€	39,05	32,95	32,96	28,66	30,71
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	31,70	34,85	25,00	28,75	24,41
Jahreshöchstwert	€	35,33	39,80	40,75	31,55	28,97
Jahrestiefstwert	€	22,30	23,00	23,60	21,05	21,20
Beta-Faktor	Faktor	0,90	0,90	0,90	0,95	1,05
Börsenwert am 31.12. <sup>2)</sup>	Mrd. €	18,4	18,2	12,3	15,3	11,9
Eigenkapital am 31.12.	Mrd. €	21,4	24,0	24,6	23,8 <sup>4)</sup>	23,9
Börsenwert : Eigenkapital		0,86	0,76	0,50	0,65 <sup>4)</sup>	0,50

Kennzahlen je Aktie		2000	2001	2002	2003 <sup>4)</sup>	2004
Ergebnis je Stammaktie <sup>5)</sup>						
unverwässert	€	6,35	7,67	6,72	2,54	1,75
verwässert	€	6,29	7,62	6,72	2,54	1,75
Operatives Ergebnis <sup>6)</sup>	€	9,83	14,30	12,42	4,18	4,22
Cash-flow laufendes Geschäft <sup>6)</sup>	€	22,50	26,46	27,29	21,81	29,95
Eigenkapital <sup>7)</sup>	€	51,09	56,50	57,89	55,83	56,08
Kurs-Gewinn-Verhältnis <sup>8)</sup>	Faktor	8,8	6,9	5,2	17,4	19,1
Kurs-Cash-flow-Verhältnis <sup>8)</sup>	Faktor	2,5	2,0	1,3	2,0	1,1
Dividendenrendite						
Stammaktie	%	2,2 <sup>9)</sup>	2,5	3,7	2,4	3,1
Vorzugsaktie	%	4,0 <sup>9)</sup>	3,9	5,4	3,9	4,5
Kursentwicklung (ohne Dividende)						
Stammaktie	%	-0,6	-5,7	-33,8	27,1	-24,5
Vorzugsaktie	%	-0,9	9,9	-28,3	15,0	-15,1

Umsätze an deutschen Börsen <sup>10)</sup>		2000	2001	2002	2003	2004
Umsatz Volkswagen-Stammaktien	Mrd. €	20,2	23,9	26,3	23,9	24,3
	Mio. Stück	407,7	467,9	553,1	641,1	682,0
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	2,2	2,7	3,3	3,2	3,1

<sup>1)</sup> Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2000 bis 2003 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende.

Für das Jahr 2004 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

<sup>2)</sup> Ohne Einbeziehung von 41.719.353 eigenen Aktien.

<sup>3)</sup> Xetra-Kurse.

<sup>4)</sup> Angepasst.

<sup>5)</sup> Zur Ermittlung siehe Anhangsangabe 10 Ergebnis je Aktie.

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

<sup>7)</sup> Auf Basis der gesamten Stamm- und Vorzugsaktien am 31.12.

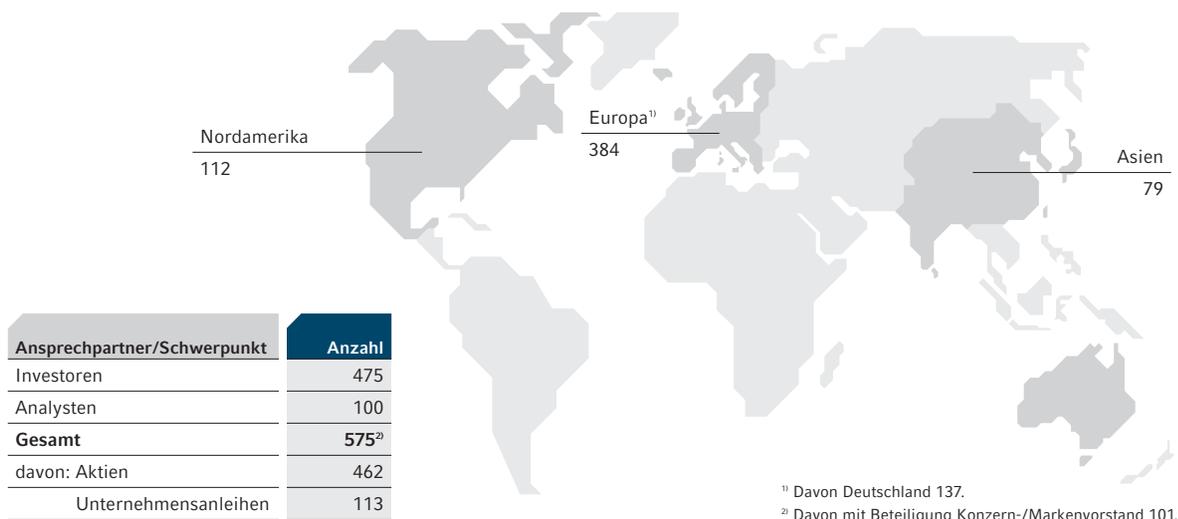
<sup>8)</sup> Zur Ermittlung wurden die Jahresendkurse der Stammaktien verwendet.

<sup>9)</sup> Zur Verbesserung der Vergleichbarkeit wurde die Dividendenrendite ohne Steuergutschrift dargestellt.

<sup>10)</sup> Orderbuch-Umsätze an deutschen Börsen.

> Volkswagen-Aktie und -Anleihen  
Wertorientierte Steuerung  
Corporate Governance

## INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN WELTWEIT 2004



themen statt. Zudem haben wir eine Vielzahl von Veranstaltungen an unseren weltweiten Unternehmensstandorten abgehalten; insbesondere in China und Osteuropa freuten wir uns über ein zunehmendes Interesse. Zu den Höhepunkten des Jahres zählten die Internationale Investorenkonferenz in Wolfsburg sowie die Strategie-Meetings in London und Wolfsburg. Weiterhin erörterten wir im Rahmen von weltweiten Telefonkonferenzen unsere Zwischenabschlüsse sowie aktuelle Themen.

Im Jahr 2004 organisierten wir in Zusammenarbeit mit Konzern-Treasury und anderen Unternehmensbereichen über 500 Veranstaltungen für unsere Investoren und Analysten. Hieran nahmen vielfach auch Mitglieder des Vorstands und des Top-Managements teil. Einen Überblick gibt Ihnen die oben stehende Grafik.

### PRODUKTBEZOGENE VERANSTALTUNGEN

Unser Investor-Relations-Team war auch auf den bedeutenden internationalen Automobilmessen, wie der North American International Autoshow in Detroit, dem Internationalen Automobilsalon in Genf und der Mondial de l'Automobile in Paris aktiv. Neben Präsentationen und zahlreichen Standbesichtigungen führten wir auch Einzelgespräche. Viele Analysten und Investoren nutzten die Möglichkeit, sich im Rahmen von Testfahrten selbst von der Leistungs-

fähigkeit der Produkte des Volkswagen-Konzerns zu überzeugen. Im Mittelpunkt der Veranstaltungen standen 2004 der Audi A6, der SEAT Altea, der Škoda Octavia und der Golf GTI.

### HAUPTVERSAMMLUNG

Auf der Hauptversammlung am 22. April 2004 waren insgesamt 34,8 % des stimmberechtigten Kapitals vertreten. Dabei nutzten die Aktionäre wieder die Möglichkeit, das Stimmrecht durch weisungsgebundene Vertreter der Volkswagen AG ausüben zu lassen. Diesen Service bieten wir auch für die Hauptversammlung am 21. April 2005 im Congress Centrum Hamburg an. Nähere Informationen erhalten alle Aktionäre der Volkswagen AG zusammen mit den Unterlagen zur Hauptversammlung.

### EMISSIONEN

Der Volkswagen-Konzern nutzt zur Beschaffung von Finanzmitteln das gesamte Spektrum seiner weltweit etablierten Geld- und Kapitalmarktinstrumente. Auf diese Weise decken wir den für das Wachstum des Finanzdienstleistungsgeschäfts notwendigen zusätzlichen Kapitalbedarf ab und ersetzen fällig gewordene Fremdmittel. Um unserer Geschäftsaktivitäten in den USA zu finanzieren, führten wir dort im Juni 2004 erstmals eine Privatplatzierung mit einem Gesamtvolumen von 660 Mio. USD durch.



## WERTORIENTIERTE STEUERUNG

# Erfolge messen – Aktivitäten steuern – Werte schaffen

**Wir setzen die Ressourcen des Unternehmens – insbesondere Finanzmittel – verantwortungsbewusst ein. Ziel ist, den Unternehmenswert kontinuierlich zu steigern und dadurch unabhängig zu bleiben.**

### WERTBEITRAG ALS STEUERUNGSGRÖSSE

Der Wertbeitrag\* ist eine an den Kapitalkosten ausgerichtete Steuerungsgröße, an der wir den Erfolg des Automobilbereichs, seiner Geschäftseinheiten, aber auch der einzelnen Produkte und Projekte messen. Das Konzept des Wertbeitrags ermöglicht uns außerdem, die Geschäftseinheiten und Investitionsvorhaben – im Wesentlichen Produktvorhaben – sowohl auf operativer als auch auf strategischer Ebene zu steuern. Das heißt: Projekte und Produkte werden auf Grundlage ihrer geplanten und tatsächlich erwirtschafteten Wertbeiträge und damit an einer konsistenten Zielvorgabe ausgerichtet. So gewährleistet die wertorientierte Steuerung den effizienten Einsatz aller Ressourcen im Unternehmen.

Dieser effiziente Ressourceneinsatz im Automobilbereich ist die Grundlage dafür, dass wir unser übergeordnetes Ziel erreichen: den Wert des Volkswagen-Konzerns kontinuierlich und nachhaltig zu steigern. Denn nur bei angemessener Ertragskraft ist gewährleistet, dass wir unabhängig bleiben und uns den finanziellen Spielraum sichern, den wir benötigen, um zukünftige Projekte über den Kapitalmarkt finanzieren zu können.

### KOMPONENTEN DES WERTBEITRAGS

In den Wertbeitrag fließen zwei Größen ein: das Operative Ergebnis und die Kapitalkosten. Das Operative Ergebnis ist für uns der Indikator für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Konzernbereichs Automobile. Zur Überleitung auf eine Ergebnisgröße nach Steuern wurde aus den international unterschiedlichen Gewinnsteuersätzen der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften ein pauschaler Durchschnittssteuersatz von 35 % ermittelt.

Die Kapitalkosten sind das Produkt aus investiertem Vermögen und Kapitalkostensatz. Das investierte Vermögen errechnet sich aus der Summe der Vermögenswerte, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen – hierzu gehören Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen – vermindert um das Abzugskapital, das sind unverzinsliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen. Das wertorientierte Steuerungskonzept ist ausschließlich auf das operative Geschäft ausgerichtet. Daher werden Vermögenspositionen, die mit dem Beteiligungsengagement und der Anlage liquider Mittel zusammenhängen, nicht in die Berechnung des investierten

\* Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Stewart & Co.

Vermögens einbezogen. Sie sind über das Finanzergebnis zu verzinsen.

Der Kapitalkostensatz bestimmt die Höhe der Verzinsung des investierten Vermögens. Er wird als gewichteter Durchschnitt aus den Verzinsungsansprüchen an das Eigen- und Fremdkapital gebildet. Der Eigenkapitalkostensatz wird nach dem Kapitalmarktmodell „CAPM“ (Capital Asset Pricing Model) bestimmt. Als Basis dient der Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, ergänzt um die allgemeine und spezifische Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite. Beide Kapitalkostensätze sind Nachsteuersätze. Der auf diese Weise vom Kapitalmarkt abgeleitete effektive Kapitalkostensatz für den Volkswagen-Konzern lag im Jahr 2004 bei 7,7 %.

Aus dem Verhältnis von Operativem Ergebnis nach Steuern zu investiertem Vermögen errechnet sich die Kapitalrendite. Sie zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens (RoI).

Unser definiertes Ziel für den Konzernbereich Automobile auf der Grundlage langfristiger Kapitamarke-daten liegt bei 9 %.

Nähere Informationen zu den finanziellen Steuerungsgrößen des Volkswagen-Konzerns finden Sie auf der Internetseite [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de)

#### BERECHNUNG DES WERTBEITRAGS

Der Wertbeitrag errechnet sich, indem die Kapitalkosten des investierten Vermögens vom Operativen Ergebnis nach Steuern subtrahiert werden. 2004 betrug der Wertbeitrag des Konzernbereichs Automobile –2.678 Mio.€ (–2.190 Mio.€). Hierbei wirkten sich insbesondere Ergebnisbelastungen aus negativen Wechselkurseffekten, höheren Verkaufsförderungsmaßnahmen und gestiegene Abschreibungen auf Sachanlagen aus der Erneuerung unserer Modellpalette aus. Hinzu kamen Vorleistungen im Rahmen des ForMotion-Programms. Darüber hinaus ergab sich aus unseren Leistungen zur Modernisierung der Produktpalette erneut ein höherer Vermögenseinsatz.

#### KAPITALKOSTENSATZ KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2004	2003
Zinssatz für risikofreie Anlagen	3,8	3,9
Marktrisikoprämie DAX	6,0	6,0
Spezifische Risikoprämie Volkswagen (Beta-Faktor Volkswagen)	0,3 (1,05)	–0,3 (0,95)
<b>Eigenkapitalkostensatz nach Steuern</b>	<b>10,1</b>	<b>9,6</b>
Fremdkapitalzinssatz	4,5	4,5
Steuervorteil (pauschal 35 %)	–1,6	–1,6
<b>Fremdkapitalkostensatz nach Steuern</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
<b>Kapitalkostensatz nach Steuern</b>	<b>7,7</b>	<b>7,4</b>

#### WERTBEITRAG KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio.€	2004	2003 <sup>1)</sup>
Operatives Ergebnis laut Segmentberichterstattung <sup>2)</sup>	569	649
Quotales Operatives Ergebnis der chine-sischen Gemeinschaftsunternehmen	222	561
Steueraufwand (pauschal 35 %)	–277	–424
<b>Operatives Ergebnis nach Steuern</b>	<b>514</b>	<b>786</b>
Investiertes Vermögen	41.458	40.221
<b>Kapitalrendite (RoI) in %</b>	<b>1,2</b>	<b>2,0</b>
Kapitalkostensatz in %	7,7	7,4
<b>Kapitalkosten des investierten Vermögens</b>	<b>3.192</b>	<b>2.976</b>
<b>Wertbeitrag</b>	<b>–2.678</b>	<b>–2.190</b>

<sup>1)</sup> Angepasst.

<sup>2)</sup> Siehe Anhang des Volkswagen-Konzernabschlusses Seiten 64 und 65 des Geschäftsberichtsteils Zahlen – Daten – Fakten.

## CORPORATE GOVERNANCE

# Gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung

**Transparenz ist die Grundlage für Vertrauen: Vorstand und Aufsichtsrat werden daher ihre Vergütungen zukünftig individualisiert ausweisen. Damit werden wir allen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex folgen.**

### ANERKANNTE STANDARDS SIND UNSER MASSSTAB

In den vergangenen Jahren hat sich die Sensibilität für gute Unternehmensführung und -kontrolle spürbar erhöht. Die Unternehmensleitung des Volkswagen-Konzerns orientiert sich in ihrem Handeln am Deutschen Corporate Governance Kodex. Dort sind die wichtigsten gesetzlichen Vorschriften sowie die von der entsprechenden Regierungskommission erarbeiteten Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung zusammengefasst. Wir agieren im Interesse aller Interessengruppen des Unternehmens, wenn wir uns nach diesen anerkannten Standards richten. Das gilt insbesondere für die nationalen und internationalen Anleger, die immer größeren Wert auf eine verantwortungsvolle, transparente und langfristig orientierte Führung und Kontrolle von Unternehmen legen.

### ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben im November 2004 erklärt, dass sie den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 21. Mai 2003 weitgehend entsprochen haben und entsprechen werden. Sie machten jedoch die Einschränkung, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder (Ziffer 4.2.4 Satz 2 Kodex) und die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder (Ziffer 5.4.5 Abs. 3 Satz 1 Kodex) bisher im Anhang des Volkswagen-

Konzernabschlusses nicht personenbezogen ausgewiesen wurden. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung, die die Öffentlichkeit dieser Individualisierung bemisst, beschlossen beide Organe jedoch, die Vergütung des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden bereits im Anhang zum Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2004 (siehe Seiten 102ff im Geschäftsberichtsteil Zahlen-Daten-Fakten) individualisiert auszuweisen. Für das Geschäftsjahr 2005 werden die Vergütungen auch aller übrigen Aufsichtsräte und Vorstände im Konzernabschluss individualisiert veröffentlicht. Damit werden Aufsichtsrat und Vorstand dann den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex auch in diesem Punkt folgen. Die gemeinsame Entschlusserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat gemäß § 161 AktG haben wir auf den Internetseiten unserer Gesellschaft, unter [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de), der Öffentlichkeit dauerhaft zugänglich gemacht.

Die Volkswagen AG folgt wie im Jahr zuvor weitgehend auch den Anregungen des Kodex. Allerdings ist die Übertragung der Hauptversammlung im Internet (Ziffer 2.3.4 Kodex) nicht vorgesehen. Wir tragen damit dem Persönlichkeitsrecht des einzelnen Aktionärs Rechnung. Die Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstands werden auch künftig direkt übertragen; die Redetexte werden zugleich im Internet veröffentlicht. Jedoch sehen wir für die vom Kodex angeregte Möglichkeit für abwesende

Aktionäre, sich noch während der Hauptversammlung mit dem Stimmrechtsvertreter des Unternehmens in Verbindung zu setzen (Ziffer 2.3.3 Satz 3 Halbsatz 2 Kodex), keine Notwendigkeit, da die Hauptversammlung – wie bereits dargestellt – nicht vollständig im Internet übertragen wird. Ferner soll die vom Kodex angeregte Berücksichtigung des langfristigen Erfolgs bei der Aufsichtsratsvergütung (Ziffer 5.4.5 Abs. 2 Satz 2 Kodex) sowie die Berücksichtigung einmaliger, an den Geschäftserfolg gebundener, variabler Komponenten bei der Vorstandsvergütung (Ziffer 4.2.3 Satz 2 Kodex) nach wie vor bei der Volkswagen AG nicht umgesetzt werden. Zunächst soll diesbezüglich das Ergebnis der Diskussion in der Fachöffentlichkeit abgewartet werden.

Am 6. Dezember 2004 gaben Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG ebenfalls ihre Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG ab. Sie erklärten, dass sie den im Kodex in der Fassung vom 21. Mai 2003 enthaltenen Empfehlungen entsprachen und entsprechen werden. Sie machten allerdings weiterhin die Einschränkung, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder (Ziffer 4.2.4 Satz 2 Kodex) und die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder (Ziffer 5.4.5 Abs. 3 Satz 1 Kodex) im Anhang zum Konzernabschluss nicht individualisiert ausgewiesen werden. Die Entsprechenserklärung wurde auf den Internetseiten der Gesellschaft, unter [www.audi.de](http://www.audi.de), veröffentlicht. Bezüglich der im Kodex enthaltenen Anregungen gelten für die AUDI AG die für die Volkswagen AG gemachten Einschränkungen entsprechend.

#### **ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT**

Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlichen Berichten und mündlicher Form über die Geschäfts-

entwicklung, die Unternehmensplanung einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Im Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 4 bis 7 dieses Geschäftsberichtsteils erhalten Sie dazu weitere Informationen.

#### **VERGÜTUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT**

Nähere Angaben zur Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat finden Sie im Anhang zum Konzernabschluss auf den Seiten 102 bis 104 des Geschäftsberichtsteils Zahlen–Daten–Fakten.

#### **RISIKOMANAGEMENT**

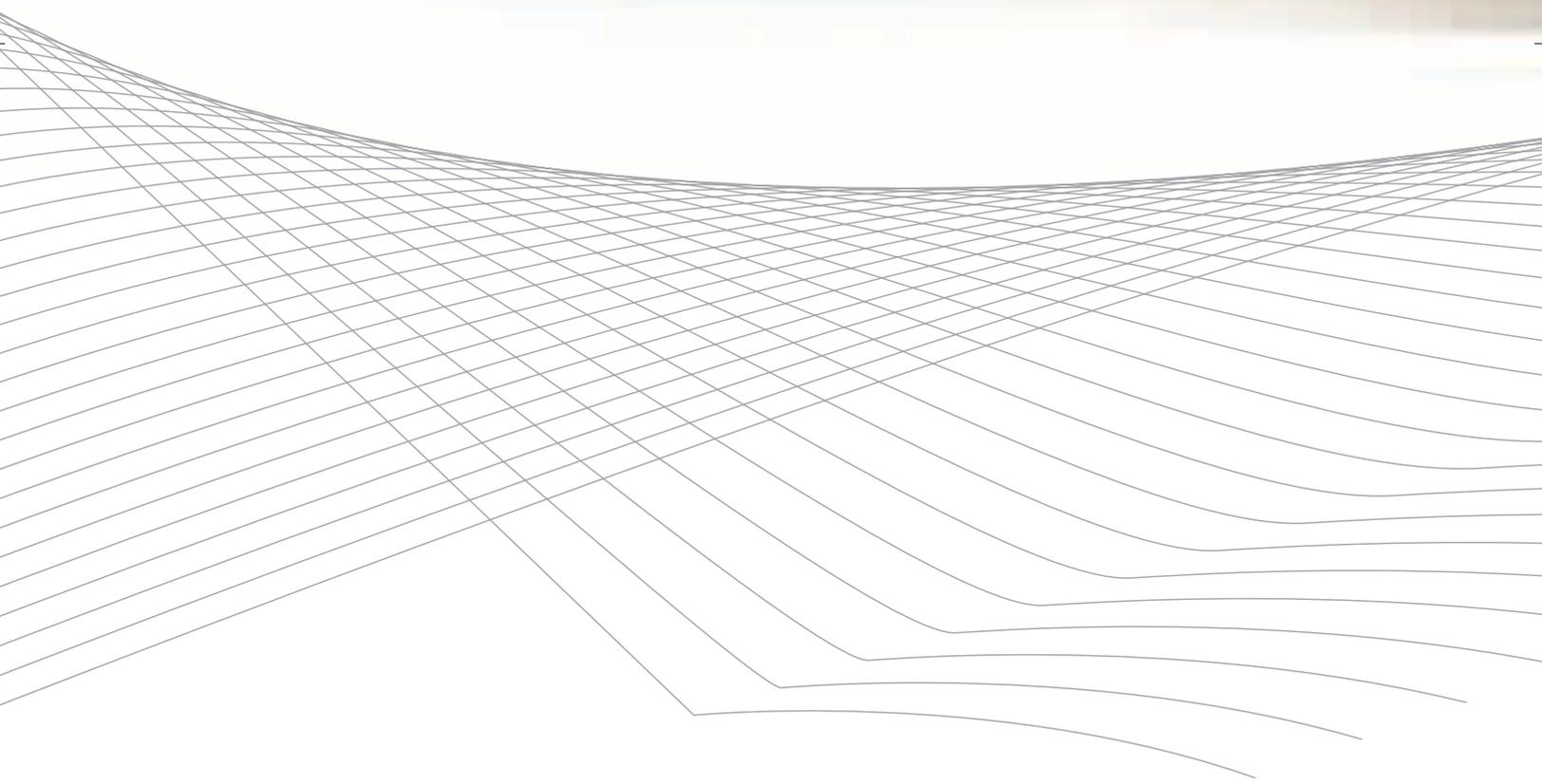
Einzelheiten zum Risikomanagement werden im Kapitel Risikobericht, Geschäftsberichtsteil Zahlen–Daten–Fakten, auf den Seiten 30 bis 34 erläutert.

#### **KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ**

Über wichtige Termine unterrichten wir unsere Aktionäre regelmäßig mit einem Finanzkalender, der im Geschäftsbericht, in den Zwischenberichten und auf der Homepage [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) veröffentlicht wird. Auf der Hauptversammlung haben sie die Möglichkeit, ihr Stimmrecht selbst auszuüben, dieses Recht von einem Bevollmächtigten ihrer Wahl ausüben zu lassen oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft entsprechend zu beauftragen.

Sämtliche Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens veröffentlichen wir auf unserer Investor-Relations-Website. Weitere Hinweise und Informationen zu Volkswagen finden Sie ebenfalls auf dieser Homepage.

Die Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats in Aufsichtsorganen sind im Geschäftsberichtsteil Zahlen–Daten–Fakten auf den Seiten 110 bis 113 angegeben.





**MOBILITÄT - MUT ZUM VISIONÄREN**

HEUTE DENKEN, WAS ÜBERMORGEN BEWEGT:  
DER WEG IN DIE ZUKUNFT FÜHRT ÜBER NEUE IDEEN  
UND DEREN KONSEQUENTE UMSETZUNG.





» Mobilität bedeutet Beweglichkeit – erst die Beweglichkeit im Denken schafft den Raum für Visionen. Die komplexen Herausforderungen der Zukunft verlangen neue und originelle Lösungen. Das geht nur mit dem Willen, Grenzen neu zu definieren.«

WALTER DE'SILVA

Leiter Design der  
Audi Markengruppe



## AUDI - MOBILE VISIONEN

- >> Jüngste Fahrzeugflotte im Premium-Segment vorgestellt
- >> Grund zum Feiern: vierter Sieg in Le Mans und „25 Jahre quattro“

**Trends setzen heißt: In der Gegenwart denken und für die Zukunft handeln. Audi hat seit zwei Jahren systematisch die Erneuerung der Produktpalette betrieben. Das Design und die technischen Inhalte weiter zu entwickeln stand dabei im Mittelpunkt. Im Jahr 2004 erneuerte Audi wesentliche Säulen des Produktangebots: den A8 Zwölfzylinder<sup>1)</sup>, die A6 Limousine, den A3 Sportback und die A4 Familie mit Limousine, Avant und S-Modellen. Audi hat seine Ziele dabei klar im Visier: die Attraktivität der Marke zu stärken, um ihre Marktposition weiter zu verbessern. Kunden und Testexperten bescheinigen den aktuellen Produkten genau jenen „Vorsprung“, der den Kern der Marke bildet.**

Innovation in Technik und Design: Die Audi A6 Limousine weckt Emotionen, zeigt Eleganz, demonstriert Kraft. Der A6 markiert den Aufbruch von Audi in eine zukunftsgerichtete Formensprache. Eine wichtige Rolle spielt dabei auch die neue Generation von TDI-Motoren und Otto-Sechszylinder-Motoren<sup>2)</sup>. Sie kommen hier erstmals in Verbindung mit dem Sechsgang-Getriebe zum Einsatz.

Vorsprung halten durch neue Konzepte: Der Audi A3 Sportback vertritt ein völlig neues Automobilsegment. Er verbindet die Idee des Avant mit der Eleganz eines Sportcoupés. Diese zweite Säule der A3 Baureihe ist ganz eindeutig als eigenständiges Modell erkennbar. Sie vermittelt jene Dynamik, die die Marke Audi prägt.

Ein sportliches, selbstbewusstes Statement ist auch der neue Audi A4. Seit November 2004 wird die neue Generation des Audi Bestsellers an Kunden ausgeliefert. Der neue Audi A4 hat seinen Charakter in Richtung Sportlichkeit geschärft; mit hochaktuellen FSI- und TDI-Motoren, einem Fahrwerk, das komplett überarbeitet wurde, und Ausstattungen, die es bisher nur in der Oberklasse gab.

Vor allem der technische Vorsprung war es, der Audi 2004 im Motorsport zugute kam: Nach Siegen in den Jahren 2000, 2001 und 2002 gewann Audi

im vergangenen Jahr zum vierten Mal bei den 24 Stunden von Le Mans. Nur wenige Marken haben das in den 81 Jahren seit dem ersten Rennen geschafft. Ohne den innovativen Turbo-FSI-Motor wären diese Erfolge nicht möglich gewesen. Schneller fahren als andere Starter und dabei seltener Tankstopps einlegen – das war neben dem fahrerischen Können der entscheidende Grund für den Sieg. Zusammen mit dem Dreifach-Sieg in der DTM in Einzel-, Marken- und Team-Wertung steht fest: 2004 war eines der erfolgreichsten Motorsportjahre in der langen Geschichte von Audi.

Für eine der großen Erfolgsgeschichten von Audi steht auch die „quattro-Technologie“, die 2005 bereits 25 Jahre alt wird. Der permanente Allradantrieb quattro sorgt dafür, dass die hohe Durchzugskraft der Motoren sicher auf die Straße kommt. Schon 1980 präsentierte Audi auf dem Automobilsalon in Genf ein Fahrzeug, dessen Name als Symbol für einzigartigen Erfolg gilt: Audi quattro. Er feierte zahllose Siege auf Rallyepisten rund um den Globus. Mehr als 1,8 Millionen quattro-Modelle wurden bis heute gebaut. Inzwischen ist jeder vierte verkaufte Audi ein quattro. quattro ist ein Symbol dafür, dass bei Audi aus einer Vision automobiler Fortschritt wird.



Der neue Audi A3 Sportback

**» DER AUDI A3 SPORTBACK VERBINDET DIE IDEE DES AVANT MIT DER ELEGANZ EINES SPORTCOUPÉS.«**

<sup>1)</sup> Kraftstoffverbrauch l/100 km: 20,5 bis 21,5 innerorts; 9,9 bis 10,9 außerorts; 13,8 bis 14,8 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 331 bis 355.

<sup>2)</sup> Kraftstoffverbrauch l/100 km: 14,3 bis 16,9 innerorts; 7,1 bis 8,2 außerorts; 9,7 bis 11,1 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 233 bis 266.

## **MOBILITÄT - DEN EIGENEN WEG GEHEN**

STIL IST EINE FRAGE DER HALTUNG. SELBSTBEWUSSTSEIN  
UND UNAUFDRINGLICHE EXTROVERTIERTHEIT SIND AUSDRUCK  
DER KLAREN EIGENEN VORSTELLUNGEN.

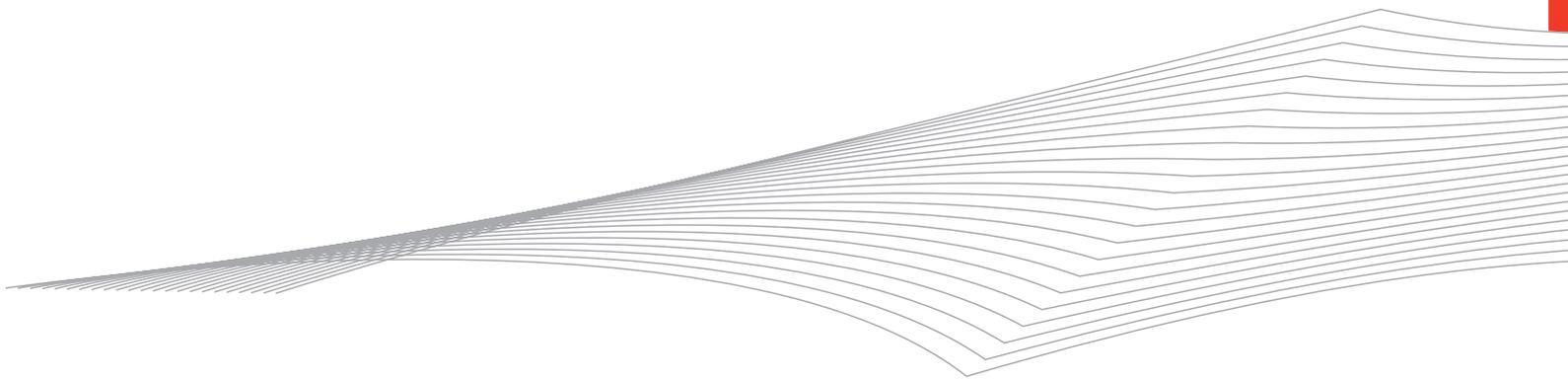






»Mit Mobilität verbinde ich die Suche nach Inspiration.  
In meinem Job bin ich immer auf der Suche nach  
neuen Formen und innovativen Konzepten. Gerade  
abseits der eingefahrenen Wege. So kann ich das  
Besondere schaffen. Das ist mein Lebensstil.«

FLOCELO PUIG  
Showroom-Architekt







## SEAT – LEIDENSCHAFT IN DEN GENEN

- >> Sportlich und unkonventionell: Der Altea weist den Weg für das Design künftiger Modelle
- >> Das zweite Fahrzeug der neuen Ära: der vielseitige Toledo

**SEAT sorgt für Aufsehen. Seit der Eingliederung in die Markengruppe Audi ist der spanische Automobilhersteller noch kompromissloser geworden. Extrovertiert im Aussehen, sportlich in allen Lagen und dabei technisch bestens ausgestattet – SEAT setzt Mobilität fernab von Konventionen um. Ob morgens zur Arbeit, nachmittags an den Strand oder nachts in den Club: Mit seinem SEAT zeigt der Fahrer seinen ganz eigenen Stil. „Lebe leidenschaftlich“ ist die Botschaft des feurigen Spaniers: auto emoción.**

Einen ersten Eindruck der neuen Ära lieferte SEAT mit dem Altea. Seine athletische Formensprache ist wegweisend für das Design aller künftigen SEAT Modelle. Die unverwechselbare Frontpartie mit ihren Luchsaugen und dem großen, in Chrom umrandeten Kühlergrill unterstreicht den selbstbewussten Auftritt. Die vom Spoiler über den Kotflügel aufsteigenden Linien fließen dynamisch zu den Fahrzeugseiten und profilieren eine Seitenansicht, die sich in künftigen Modellen wiederfinden wird.

Der Altea ist der erste SEAT, der nach der Integration der spanischen Marke in die Audi Marken-Gruppe im Jahr 2002 entwickelt wurde. Zugleich begründete SEAT mit dem Altea die neue Fahrzeugklasse des Multi Sport Vehicle (MSV) – ein Sportwagen, vielseitig wie keiner zuvor. Das MSV-Fahrzeugkonzept verbindet innovatives Design mit einem variabel gestaltbaren Innenraum, sportlicher Ausstattung, überragenden Fahrleistungen und souveränem Handling.

Zahlreiche technische Neuerungen machen dieses attraktive Modell zum echten Juwel. Dazu zählen die neue Motorengeneration mit FSI-Technologie, das ebenso sportliche wie komfortable DSG-Getriebe mit integrierter Doppelkupplung, die Mehrlenkerhinterachse sowie eine neue elektromechanische Servolenkung.

Mit dem mehrfach für sein mutiges Design ausgezeichneten Altea traf SEAT genau den Geschmack der Kunden. Der Altea hat die Gene zu einem ähnlich bedeutsamen Modell zu werden wie der Ibiza, der dieses Jahr sein 20-jähriges Jubiläum feierte und schon über 3,3 Millionen Mal ausgeliefert wurde.

Die zweite bedeutende Neuvorstellung des Jahres war der Toledo, der auf dem Pariser Automobilsalon erstmals der Weltöffentlichkeit vorgestellt und zum Jahresende 2004 im Markt eingeführt wurde. Die dritte Generation der sportlichen Stufenheck-Limousine setzt in Bezug auf Vielseitigkeit, Funktionalität und Innenraumgröße neue Maßstäbe in ihrem Segment. Mit seinem großzügigen Raumangebot wendet sich der Toledo direkt an die junge und aktive Familie.

Der Toledo macht keine stilistischen Kompromisse. Er knüpft an das attraktive Design des Altea an und ist somit das zweite Fahrzeug der neuen Ära bei SEAT. Eigenschaften wie die Form des Stufenhecks, die dynamischen Seitenlinien, der große Kühlergrill und die ausdrucksvollen Scheinwerfer tragen zum eigenständigen und extrovertierten Äußeren bei. Mit dem Toledo hat SEAT das Stufenheck-Konzept einer attraktiven Mittelklasse-Limousine mit sportlich elegantem Charakter neu definiert.

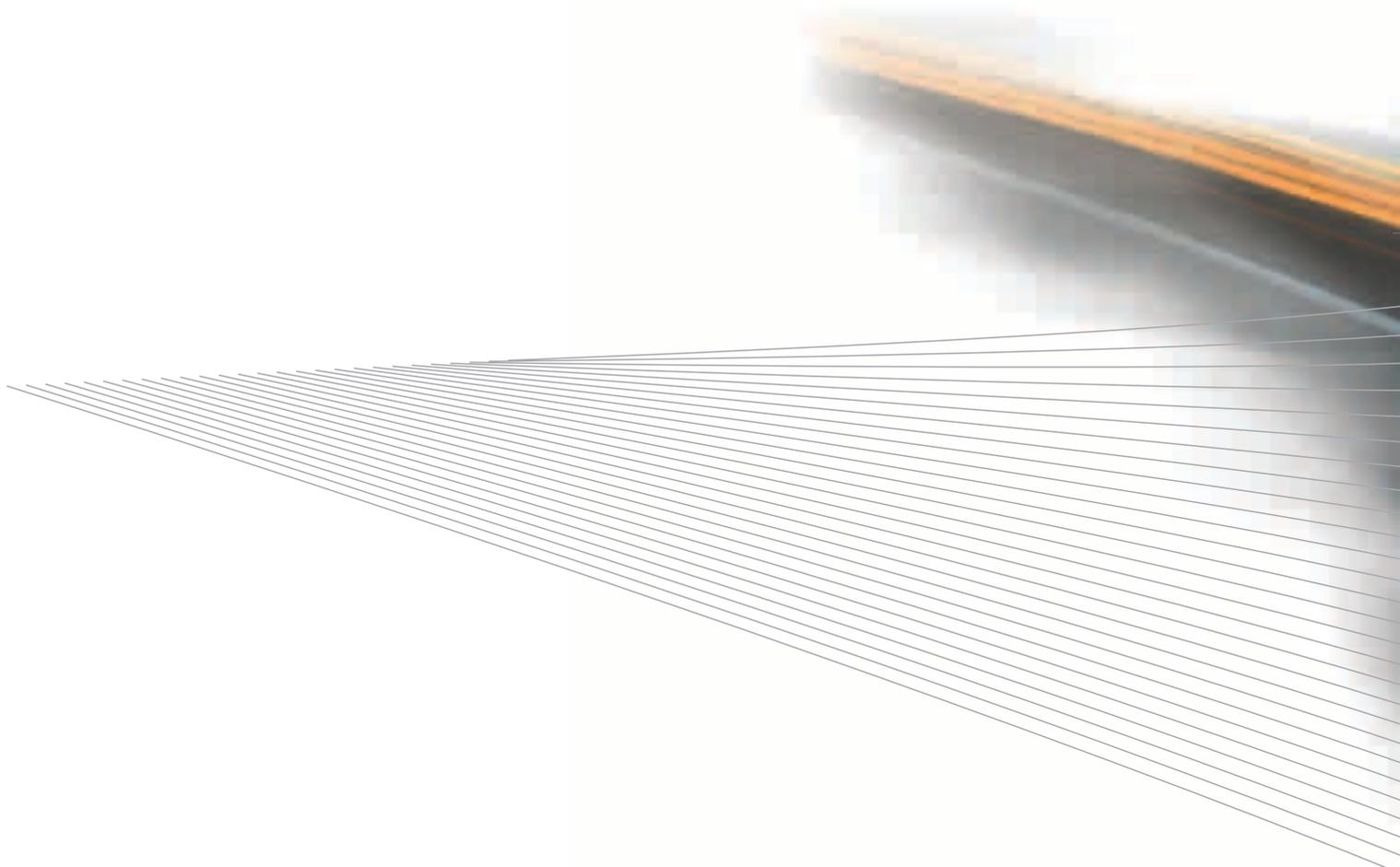


Der SEAT Altea

**» DIE ATHLETISCHE FORMENSPRACHE DES ALTEA  
IST WEGWEISEND FÜR DAS DESIGN ALLER KÜNFTIGEN  
SEAT MODELLE.«**

**MOBILITÄT – OHNE SIE WÄRE STILLSTAND  
IN JEDER HINSICHT**

MOBIL ZU SEIN IST AUCH EINE FRAGE DER INNEREN  
EINSTELLUNG. SIE ERMÖGLICHT ES UNS, DIE VERBINDUNG  
VON FUNKTION UND FORM ZU HÖCHSTER VOLLENDUNG  
ZU BRINGEN, ZUM KUNSTWERK.

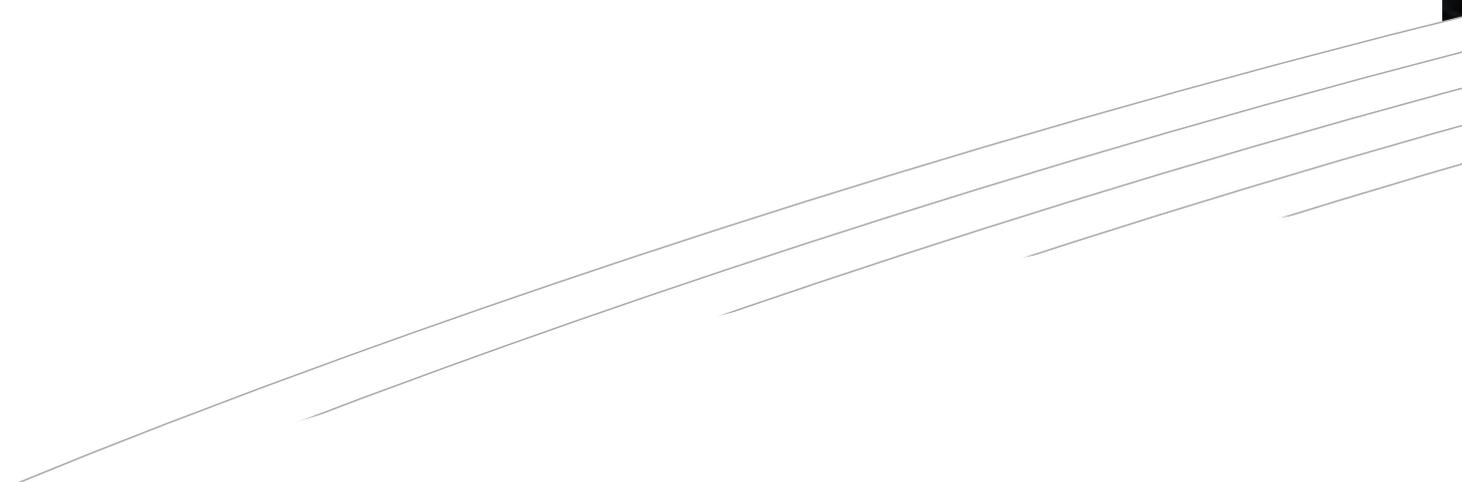






»Ohne Mobilität gäbe es keine Kunst und erst recht kein Design. Keine anderen Autos stehen Kunstwerken näher als diese Traumwagen. Sie sind bewusst anders und unterstreichen das durch ihr extremes Äußeres. Die ultimative Form der Bewegung findet ihren Ausdruck in dieser ›rolling sculpture‹.«

PROF. DR. FLORIAN HUFNAGL  
Museumsdirektor  
Pinakothek der Moderne, München







## LAMBORGHINI – IM RAUSCH DER GESCHWINDIGKEIT

- >> Neuer Murciélago Roadster feiert glanzvolle Premiere
- >> Münchner Pinakothek der Moderne widmet dem Mythos Lamborghini eine eigene Ausstellung

„Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit“. Diesen Satz schrieb der italienische Autor und Mitbegründer der Futuristen-Bewegung Filippo Tommaso Marinetti 1909 in seinem „Futuristischen Manifest“. Damals stand die Bohème voll im Banne des Geschwindigkeitsrausches. Das Auto war noch nicht bequemes und nützliches Fortbewegungsmittel für alle, sondern ein Kunstwerk auf Rädern. Autofahren galt als sinnliches Erlebnis. An diese Zeiten knüpft Lamborghini heute an.

Lamborghini zelebrieren die ungezügelte Geschwindigkeit. Sie verkörpern Wildheit, Tempo und Kraft, sind stolz und unbezähmbar wie die Stiere, die das Markenzeichen bilden. Zugleich ist ein Lamborghini eine moderne Skulptur; das unverwechselbar avantgardistische Design ist ebenso radikal wie inspirierend. Keine andere Automobilmarke verkörpert die ästhetische Komponente der Mobilität besser. Das

im vierten Quartal 2004 zunächst in Nordamerika eingeführt, dem wichtigsten Markt für Lamborghini. Seit Anfang des Jahres 2005 ist der Roadster auch in allen anderen Ländern zu haben, in denen die Marke vertreten ist.

Der rassige Roadster überzeugte die Automobilwelt sofort: Eine internationale Jury aus Designern, Automobil- und Kunsthistorikern sowie Journalisten

Der Lamborghini  
Gallardo



**» KEINE ANDERE AUTOMOBILMARKE VERKÖRPERT DIE  
ÄSTHETISCHE KOMPONENTE DER MOBILITÄT BESSER.«**

Automobil wird bei Lamborghini zum avantgardistischen Kunstwerk erhoben.

Für viel Aufsehen sorgten die Norditaliener in den vergangenen Jahren mit dem Murciélago und dem Gallardo. Wie bei Lamborghini üblich, tragen beide Modelle den Namen von Kampfstieren. Seit Ende 2001 ist das Murciélago Coupé auf dem Markt, im vergangenen Jahr kam die offene Version hinzu – genauso schnell, kraftvoll und extrem wie das Coupé. Auch das entspricht einer Tradition des Hauses: Vom 350 GTS über den Miura bis hin zum Diablo hat Lamborghini seinen leistungsfähigsten Fahrzeugen regelmäßig einen ebenbürtigen Roadster zur Seite gestellt. Der Murciélago Roadster wurde

wählte den Murciélago Roadster in seiner Klasse zum „Schönsten Automobil der Welt 2004“. Im Jahr 2003 hatte der Gallardo diese Auszeichnung bekommen, ebenfalls kurz nach seiner Markteinführung. Der kompaktere Lamborghini ist ein Sportwagen wie aus dem Lehrbuch: extrem flach, geschmeidig und kraftvoll. „Der Gallardo ist mehr als ein Supersportwagen. Er ist Nirwana.“

Bei so viel Begeisterung über die Schönheit der Lamborghini ist es nicht weiter verwunderlich, dass die Münchner Pinakothek der Moderne im vergangenen Jahr diesen automobilen Ikonen sogar eine eigene Ausstellung widmete: „Mythen – Automobili Lamborghini“.

## GESELLSCHAFT

# Gesellschaftliche Verantwortung übernehmen

- >> Nachhaltigkeit ist der Maßstab einer langfristig orientierten Unternehmenspolitik
- >> Engagement zahlt sich aus

### NACHHALTIGKEIT BEI VOLKSWAGEN

Nachhaltigkeit ist einer der sieben Konzernwerte von Volkswagen. Unser Handeln wird dabei von langfristig orientiertem Denken, einem besonnenen Umgang mit natürlichen Ressourcen und sozialer Verantwortung gegenüber Mitarbeitern und anderen gesellschaftlichen Partnern bestimmt. Denn wir haben längst erkannt: Langfristiger Erfolg basiert auf der Ausgewogenheit von ökonomischen, ökologischen und sozialen Zielen.

### GLOBAL COMPACT

Die UN-Initiative „Global Compact“ wurde 1999 von UN-Generalsekretär Kofi Annan ins Leben gerufen (siehe auch [www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org)). Im Global Compact bekennen sich Unternehmen zu weltweit gültigen, gemeinsamen Werten im Bereich der Menschenrechte, der Arbeit, der Umwelt und der Korruptionsvorbeugung. In einer Erklärung zum Global Compact haben wir im Jahr 2002 die Prinzipien unserer nachhaltigen Entwicklung formuliert. Seitdem unterstützen wir den Global Compact ausdrücklich und engagieren uns insbesondere im deutschen Netzwerk der Global Compact Friends. Unsere Programme zur Bekämpfung von Aids an den Standorten in Südafrika und Brasilien sind in der Fallstudie „Volkswagen im globalen Kampf gegen Aids“ des Global Compact Learning Forums

als ein Beispiel für beste Unternehmenspraxis veröffentlicht worden.

Das Leitbild des Global Compact spiegelt sich in unseren Grundsätzen für die Bereiche Umwelt und Soziales wider. Ein Beispiel: Im Herbst 2004 haben wir mit unserem Welt-Konzernbetriebsrat in Abstimmung mit dem Internationalen Metallgewerkschaftsbund (IMB) eine „Vereinbarung zur Arbeitsschutzpolitik“ unterzeichnet. Mit dieser Vereinbarung dokumentieren wir die Absicht, die europaweit bereits gelebten Strukturen im Arbeitsschutz durch ein konsequentes Managementsystem an unseren Standorten festzuschreiben.

### GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

Im Mobility Forum des Umweltprogramms der UNO (UNEP) arbeiten wir seit dem Jahr 2000 mit anderen internationalen Automobilherstellern an Themen des globalen Umweltschutzes und der nachhaltigen Mobilität. Ein Projekt dieses Forums war die Entwicklung eines automobilspezifischen Leitfadens für die externe Berichterstattung von Unternehmen zum Thema Nachhaltigkeit in Zusammenarbeit mit der Global Reporting Initiative (GRI). Diesen Leitfaden haben wir bei der Erstellung unseres Umweltberichts 2003/2004 und in der Internet-Berichterstattung berücksichtigt.

### **OECD-LEITSÄTZE**

Den Orientierungsrahmen für unsere weltweiten Aktivitäten bilden die „Leitsätze für multinationale Unternehmen“ der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die im Juni 2000 verabschiedet wurden (siehe [www.oecd.org](http://www.oecd.org)). Sie sind der bisher einzige umfassende, auf Regierungsebene angenommene Verhaltenskodex für Unternehmen und fordern dazu auf, sich für die Einhaltung international vereinbarter Gewerkschafts- und Menschenrechte, für den Umwelt- und Verbraucherschutz sowie für den Kampf gegen die Korruption einzusetzen.

### **ECONSENSE**

Volkswagen ist Gründungsmitglied des seit 2000 bestehenden Forums Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft, „econsense“. In diesem Forum arbeiten führende Unternehmen zusammen, um die Kompetenz der Wirtschaft auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit zu bündeln und den gesellschaftlichen Nachhaltigkeitsprozess mitzugestalten. Im Oktober 2004 hat sich die Jahrestagung des Forums unter unserer aktiven Beteiligung mit den Themen Corporate Social Responsibility (CSR) und Produktpolitik befasst. Außerdem haben wir gemeinsam mit econsense und dem Bundesministerium für Gesundheit und Soziales im März 2004 einen Workshop „Befähigen statt bevormunden. Die Integration von Behinderten als Nachhaltigkeitsaufgabe“ durchgeführt und Beispiele guter Unternehmenspraxis diskutiert.

### **GLOBAL BUSINESS COALITION ON HIV/AIDS**

Im Gesundheitsbereich engagieren wir uns unter anderem als Mitglied der internationalen Organisation „Global Business Coalition on HIV/AIDS“. Sie ist eine schnell wachsende Allianz internationaler Unternehmen, die gemeinsam gegen Aids kämpfen. Die

Hauptaktivitäten der Organisation betreffen Vorsorge- und Gesundheitsmaßnahmen und die Erhöhung der Effektivität der Aids-Programme.

### **WBCSD UND SUSTAINABLE MOBILITY 2030**

Unter der Schirmherrschaft des World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) haben zwölf internationale Unternehmen, darunter auch Volkswagen, ein Projekt ins Leben gerufen, um Lösungsansätze für eine nachhaltige Mobilität im Jahr 2030 zu erarbeiten. Ausgangspunkt für dieses Projekt war die Feststellung, dass bei Fortschreiben der gegenwärtigen Tendenzen im Verkehr sowohl die sozialen als auch ökologischen Kosten in unannehmbarem Maße steigen werden. Als Ergebnis wurden Eckpfeiler eines Konzepts nachhaltiger Mobilität erarbeitet, die sich in den folgenden sieben Zielen niederschlagen:

- Senkung verkehrsbedingter konventioneller Emissionen,
- Senkung von Treibhausgasemissionen,
- deutliche Verringerung der weltweiten Zahl der Verkehrstoten,
- Lärmreduzierung,
- Verkehrsentlastung und Stauvermeidung,
- Verringerung des Mobilitätsgefälles sowohl zwischen armen und reichen Ländern als auch innerhalb von Staaten sowie
- Verbesserung des Zugangs zur Mobilität.

Deutlich wird in der Studie vor allem die Notwendigkeit zu gemeinsamem Handeln von Unternehmen, Politik und Gesellschaft. Weitere Aktivitäten diskutieren die Unternehmen zurzeit miteinander (siehe [www.wbcds.org](http://www.wbcds.org)).

### **FAIRER HANDEL**

Zum dritten Mal haben wir 2004 die bundesweite Aktion „Faire Woche“ unterstützt, die vom Forum Fairer Handel und dem Bundesministerium für

> Gesellschaft  
Mitarbeiter  
Umwelt

Entwicklungshilfe ausgerichtet wird. Unser Engagement bei dieser Aktion ist ein gelebtes Beispiel für die Umsetzung unseres Konzernwertes Nachhaltigkeit und des Global Compact. Seit 1999 haben TransFair und das gepa Fair Handelshaus weit über 200.000 Artikel wie Kaffee, Orangensaft und Tee in unseren Betriebsrestaurants und SB-Shops verkauft. TransFair ist ein gesellschaftliches Bündnis aus 40 Trägerorganisationen von Kirche, Entwicklungspolitik, Umwelt- und Verbraucherschutz. Das TransFair-Siegel garantiert den ökologischen Anbau der Produkte sowie soziale Gerechtigkeit gegenüber den Produzenten durch eine angemessene Entlohnung.

#### **READY4WORK**

Die im Mai 2004 von Volkswagen und weiteren Unternehmen der Region Wolfsburg ins Leben gerufene Initiative ready4work verfolgt das Ziel, die Jugendarbeitslosigkeit nachhaltig zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, bietet sie ein abgestimmtes Instrumentarium und umfassendes Konzept mit innovativen Ideen für die Finanzierung zusätzlicher Ausbildungsplätze. So wird marktbenachteiligten Jugendlichen der Eintritt in eine sinnvolle und herausfordernde Arbeitskarriere ermöglicht.

#### **FÖRDERUNG VON PROJEKTEN DURCH STAATLICHE BEIHILFEN**

In der Europäischen Union (EU) betreibt der Volkswagen-Konzern mehr als 20 Standorte in Regionen, die von der EU-Kommission als besonders förderungswürdig erachtet werden. Wir tragen damit in diesen benachteiligten Gebieten mit Investitionen und Know-how-Transfer zur wirtschaftlichen Entwicklung bei. Der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und nationale Programme unterstützen unter anderem unsere Projekte in Portugal, in Spanien, in den neuen deutschen Bundesländern und in den vier neuen EU-Ländern (Polen, Tschechische Republik, Slowakische Republik, Ungarn). Darüber hinaus partizipieren Konzerngesellschaften im Bildungsbereich sowie in der Forschung und Entwicklung an vielfältigen, innovativen Projekten, die von der EU gefördert werden.

Weitere Informationen zum Thema Gesellschaft erhalten Sie auf unserer Internetseite [www.mobilitaet-und-nachhaltigkeit.de](http://www.mobilitaet-und-nachhaltigkeit.de)

## **SPORTSPONSORING DER MARKEN DES VOLKSWAGEN-KONZERNS**

Unsere Konzernmarken haben im Sportsponsoring eigene Schwerpunkte gesetzt und ein individuelles Profil entwickelt.

### **Volkswagen**

Übereinstimmend mit ihren Markenwerten unterstützt die Marke Volkswagen insbesondere Sportveranstaltungen, die die Lebensfreude, die Sympathie und die Werthaltigkeit der Marke kommunizieren. Als zuverlässiger Partner im Bereich Sport hat Volkswagen 2004 zahlreiche Sportevents von internationaler, nationaler und regionaler Bedeutung an den Volkswagen-Standorten und in den verschiedenen Vertriebsregionen betreut. Die wesentlichen Sportarten waren dabei Fußball, Galopprennen und Biathlon.

### **Audi**

Audi hat seine Sportsponsoring-Strategie auf zwei Ziele ausgerichtet: Wintersport und Fußball. Beim Fußball unterstreichen Partnerschaften mit Champions-League-Siegern den Premiumanspruch und die Exklusivität der Marke Audi. Im Wintersport ist der alpine Ski-Weltcup das zentrale Element des Audi Engagements. Hier tritt Audi bei diversen Veranstaltungen als Titel- und Hauptsponsor auf.

### **SEAT**

Die Aktivitäten im Sportsponsoring der Marke SEAT, die sich durch die Stärke ihres Designs und den sportlichen Charakter ihrer Autos auszeichnet, sind

im Motorsport und Tennis gebündelt. Bedeutend in der Welt des Motorsports sind Engagements bei europäischen Rennen. SEAT arbeitet mit spanischen Rennveranstaltern zusammen, die erstklassige internationale Rennen austragen. Seit neun Jahren ist SEAT überdies Hauptsponsor eines der wichtigsten Tennisturniere bei der ATP Tennis Tour.

### **Škoda**

Schwerpunkte des Sportsponsorings der Marke Škoda sind die beiden Sportarten Eishockey und Radsport. Die Förderung des Eishockeysports hat bei Škoda Tradition: Seit 1993 präsentiert sich das Logo mit dem geflügelten Pfeil auf den Trikots tschechischer Mannschaften. Mit der Verbindung zum Fahrradsport kehrt Škoda symbolisch zu seinen Wurzeln zurück, denn die Gründer der Firma, die Herren Laurin und Klement, hatten im Jahr 1895 mit einer Fahrradproduktion begonnen.

### **Volkswagen Bank**

Die Kernaktivitäten des Sportsponsorings durch den Finanzdienstleistungsbereich liegen im regionalen Sport. So engagiert sich die Volkswagen Bank GmbH in den Bereichen Fußball und Eishockey. Darüber hinaus trat die Volkswagen Bank GmbH im Geschäftsjahr 2004 als Sponsor bei Reitturnieren in der Umgebung von Braunschweig auf. Sponsoring-Highlights der Finanzdienstleister des Volkswagen-Konzerns waren außerdem eine Oldtimer-Rallye durch insgesamt neun Länder Osteuropas und ein Turnier ehemaliger Weltklasse-Tennisspieler in Braunschweig.

## MITARBEITER

## Die Zukunft sichern – für die Mitarbeiter und für den Konzern

- >> Wettbewerbsfähige Arbeitsplätze in Deutschland
- >> Wissen erwerben, bewahren und weitergeben

### TARIFABSCHLUSS 2004:

#### PLANUNGSSICHERHEIT FÜR 28 MONATE

Am 3. November 2004 wurde für die Mitarbeiter der Volkswagen AG ein neuer Tarifvertrag vereinbart. Im Mittelpunkt standen dabei die nachhaltige Senkung der jährlichen Arbeitskosten und die Beschäftigungssicherung an den sechs inländischen Standorten. Damit haben wir die Weichen für das langfristige Ziel einer realen Verringerung der Arbeitskosten bis 2011 um 30 % oder 2 Mrd. € pro Jahr gestellt.

Der Entgeltabschluss hat eine Laufzeit von 28 Monaten und sieht innerhalb dieses Zeitraums keine Erhöhung der Löhne und Gehälter vor. Im Gegenzug wurden betriebsbedingte Kündigungen bis zum Jahr 2011 ausgeschlossen. Ferner ist mit Wirkung vom 1. Januar 2005 ein neues Bonussystem in Kraft getreten, das sich am Unternehmensergebnis der Volkswagen AG orientiert.

Für neu eingestellte Beschäftigte gilt ab Januar 2005 ein neues Vergütungs- und Personalentwicklungssystem. Das neue System wird im Ergebnis auf dem Niveau der Metall- und Elektroindustrie liegen und soll im Detail bis Ende März 2005 vereinbart werden. Darüber hinaus wird für alle anderen Beschäftigten das Entgeltsystem bis Mitte 2006 modernisiert und stärker leistungsorientiert ausgerichtet.

Ein weiterer Kernpunkt des Tarifabschlusses war die erhebliche Ausweitung der Arbeitszeitflexibilität je Mitarbeiter. Mit Arbeitszeitkonten, deren Schwankungsbreite auf +/- 400 Stunden erweitert wurde, erhöhen wir die Beschäftigungssicherheit und sparen Mehrarbeitszuschläge ein.

Ferner bieten wir den Beschäftigten mit unserem Konzept der „demografischen Arbeitszeit“ auch zukünftig ein vorzeitiges Ausscheiden aus dem Arbeitsleben an. Im Zuge des Tarifabschlusses wurde hier vereinbart, dass die Mitarbeiter jährlich mindestens 66 Arbeitsstunden in einem Lebensarbeitszeitkonto (Zeit-Wertpapier) anlegen.

Die Reduzierung der Ausbildungsvergütung für neue Auszubildende ermöglicht uns, jährlich 185 zusätzliche Ausbildungsplätze bei unserer Tochtergesellschaft, der AutoVision GmbH, zu finanzieren. Damit leisten wir einen Beitrag zur Entspannung auf dem Ausbildungsmarkt.

### KONZERNWERTE UND -LEITLINIEN:

#### LEITPLANKEN FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT

Die Konzernwerte und -leitlinien bilden die Grundlage für unsere Unternehmenskultur und die konzernweite Zusammenarbeit. Alle Prozesse und Tätigkeiten im Unternehmen an diesen Werten auszurichten, bildet die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg. Ende 2003 haben wir die Werte und Leitlinien

verabschiedet und konzernweit vielfältige Aktivitäten zu ihrer Etablierung gestartet. Dabei befragten wir die Mitarbeiter zur Unternehmenskultur und führten Workshops durch, in denen sich die Beteiligten aktiv mit den Ergebnissen und den Leitlinien auseinandersetzten. Im Mittelpunkt unserer derzeitigen Aktivitäten steht die Verankerung der Leitlinien im Arbeitsalltag.

#### **MIT INNOVATIVEN ANSÄTZEN NUTZEN UND FÖRDERN WIR WISSEN**

Das Know-how von über 340.000 Mitarbeitern ist für den Volkswagen-Konzern ein entscheidender Erfolgsfaktor im Markt. Damit wir es für die Differenzierung gegenüber dem Wettbewerb nutzen können, entwickeln und verbreiten unsere Mitarbeiter ihr Wissen so, dass es stets dort zur Verfügung steht, wo es benötigt wird. Dabei bedienen wir uns einer breiten Palette ineinander greifender Wissensmanagement-Werkzeuge und -Prozesse, die wir bereits in vielen Bereichen des Konzerns etabliert haben.

#### **MITARBEITERIDEEN UNTERSTÜTZEN DAS FORMOTION-PROGRAMM**

Mit unserem Ideenmanagementprozess fördern wir das Engagement unserer Mitarbeiter bei der weiteren Verbesserung ihres Arbeitsumfelds. Aufbauend auf ihrer Erfahrung, ihrem Wissen und ihrer Kreativität haben sie bereits viele Ideen entwickelt, wie unsere Produkte, Abläufe und Geschäftsprozesse optimiert werden können. Die über das Ideenmanagement eingereichten Vorschläge haben im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich den Erfolg des ForMotion-Programms unterstützt.

Im Geschäftsjahr 2004 reichten die Mitarbeiter an den europäischen Standorten insgesamt 76.492 Verbesserungsvorschläge ein. Nach Prüfung durch die Fachbereiche wurden 38.180 umgesetzt; damit konnten 132,6 Mio. € eingespart werden. Auch für die Mitarbeiter zahlte sich ihr Ideenreichtum aus: Sie erhielten Prämien in Höhe von insgesamt 18,9 Mio. €.

#### **WISSENSCHAFT UND WIRTSCHAFT:**

##### **DIE VOLKSWAGEN AUTOUNI**

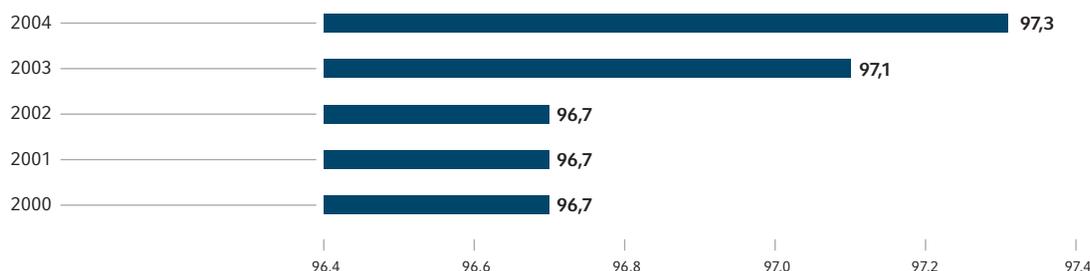
Die im Jahr 2002 gegründete Volkswagen AutoUni ist eines der Zukunftsprojekte des Volkswagen-Konzerns. Ihre wesentlichen Merkmale sind neu konzipierte und disziplinenübergreifende Programme sowie ihre internationale Ausrichtung. Ziel ist es, den Studierenden eine umfassende Persönlichkeits- und Kompetenzentwicklung zu ermöglichen. Das Angebot der Volkswagen AutoUni richtet sich zunächst an ausgewählte Fachkräfte und das Management des Volkswagen-Konzerns. Ihnen wird ab Ende 2005 der Masterstudiengang „Sustainable Mobility“ angeboten. Mit ihrem einzigartigen Konzept für Innovationsforschung trägt die AutoUni von außen systematisch Innovationsimpulse ins Unternehmen, gleichzeitig wird das intellektuelle Kapital von Volkswagen genutzt.

##### **AUTO 5000 GMBH: FLEXIBLES KONZEPT DER AUTOMOBILPRODUKTION**

Bereits gut eineinhalb Jahre nach der Markteinführung des Kompakt-Vans Touran feierte die Auto 5000 GmbH mit ihrer jungen Mannschaft im August 2004 die Fertigung des 250.000sten Fahrzeugs. In der Erfolgsgeschichte des multivariablen Familienfahrzeugs spielen die Auto 5000-Mitarbeiter eine entscheidende Rolle. Durch die eigenverantwortlich organisierten Teamstrukturen erleben sie das „Prinzip Teamarbeit“ tagtäglich und bereiten sich vor Ort – in der Fabrik – im Rahmen des prozesshaften Lernens regelmäßig auf zukünftige Anforderungen vor. Rund 1.250 Mitarbeiter nutzen ihre im Tarifsysteem festgelegte Chance auf berufliche Weiterqualifizierung und haben sich für die Zertifizierung zum „Automobilbauer (IHK)“ angemeldet. Zwei Jahre nach ihrem Eintritt in die Auto 5000 GmbH haben die ersten Mitarbeiter dieses bundesweit anerkannte Zertifikat bereits erworben.

Gesellschaft  
> Mitarbeiter  
Umwelt

## GESUNDHEITSSTAND DER PRODUZIERENDEN WERKE DES VOLKSWAGEN-KONZERNS IN PROZENT



### BERUFSAUSBILDUNG: NACHWUCHS- SICHERUNG FÜR DEN KONZERN

Die Berufsausbildung ist für uns ein wesentlicher Baustein, den Nachwuchs für unser Unternehmen zu sichern. Deshalb qualifizieren wir Auszubildende für über 30 verschiedene Berufe. Sie erlernen durch Training in realen betrieblichen Prozessen die Prinzipien der Kundenorientierung und der Wertschöpfung. Diese Qualifizierung dient als Grundlage für einen möglichst nahtlosen Übergang in das Berufsleben bei Volkswagen.

### ZEIT-WERTPAPIER-MODELL UND BETRIEBLICHE VORSORGE: ZUKUNFT NACH DER ARBEIT

Mit dem Zeit-Wertpapier-Modell nutzen die Mitarbeiter des Konzerns an den deutschen Standorten seit 1998 die Möglichkeit, ihre Lebensarbeitszeit flexibel zu gestalten. Als Grundlage dienen Zeitguthaben – zum Beispiel aus Mehrarbeit – und finanzielle Mittel wie Bonuszahlungen oder Teile des Entgelts. Diese werden in speziellen Kapitalfonds angelegt. Später werden die angesparten und verzinsten Beträge wieder in eine Zeitgutschrift für einen vorgezogenen Ruhestand umgewandelt. Mit dem neuen Tarifvertrag wird dieses Instrument immens aufgewertet. Abgesichert durch den Volkswagen Pension Trust e.V. erzielte die Vermögensanlage des Zeit-Wertpapiers seit ihrer Auflegung eine durchschnittliche Rendite von 5,7 % p. a.

Ein wichtiger Baustein für die spätere Einkommenssicherung unserer Mitarbeiter ist die betriebliche Altersvorsorge und hier insbesondere der Pensionsfonds. Dessen Vermögen wird – wie die Guthaben beim Zeit-Wertpapier – treuhändisch vom Volkswagen Pension Trust e.V. verwaltet. Ende 2004 regelten 21 Konzerngesellschaften als Treugeber ihre betriebliche Altersversorgung über den Pensionsfonds. Seit Auflage im Juli 2001 haben sie Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 677,2 Mio. € auf den Pensionsfonds übergeleitet. Im Jahr 2004 entsprachen die Rentenzahlungen aus Firmenvermögen des Konzerns und die Zuführungen an den Pensionsfonds 6,6 (7,1) % des um diese Zahlungen erhöhten Konzern-Brutto-Cash-flows. Weitere Informationen zu Pensionen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses im Geschäftsberichtsteil Zahlen-Daten-Fakten auf den Seiten 91 bis 94.

### PRÄVENTION: DAUERHAFTES SICHERUNG DER ARBEITSKRAFT

Mit unserem vielfältigen Angebot von Präventions- und Gesundheitsförderungsprogrammen mit wechselnden Schwerpunkten leisten wir einen bedeutenden Beitrag, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern. Hierzu zählt unter anderem das Projekt „Gesundheit von Frauen“, in dem gezielt die gesundheitliche Situation von Mitarbeiterinnen untersucht wird.

Ein Anliegen sind für uns auch der demografische Wandel in der Arbeitswelt und der Umgang mit älter werdenden Belegschaften; hierzu entwickeln wir daher zukunftsfähige Konzepte und Instrumente.

## INTEGRATION VON MENSCHEN

### MIT BEHINDERUNGEN

Auch nach Abschluss des Europäischen Jahres der Menschen mit Behinderungen 2003, an dem wir uns als Corporate Partner intensiv beteiligt haben, nimmt die Integration von Mitarbeitern mit Leistungsminderung für uns unverändert einen hohen Stellenwert ein. Im Dezember 2004 waren 6,1 % der Mitarbeiter der Volkswagen AG schwerbehindert. Darüber hinaus vergaben wir im Jahr 2004 Aufträge an Behindertenwerkstätten in einem Volumen von insgesamt 15,8 Mio. €. Volkswagen leistet damit entsprechend seiner Tradition einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung von Arbeitsplätzen für behinderte Menschen.

Für die (Re-)Integration von Menschen mit Behinderungen bedienen wir uns bewährter Instrumente: Wir unterhalten ein hauseigenes Rehabilitationszentrum und bieten Tätigkeitsbereiche ohne Taktbindung, medizinische Betreuung und eine behindertengerechte Arbeitsplatzgestaltung. Zusätzlich haben wir mit dem Projekt Work2Work Einsatzmöglichkeiten für Mitarbeiter mit Leistungseinschränkungen geschaffen.

### WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG:

#### WEITERHIN HOHE BEITRÄGE AN DIE

#### INTERESSEGRUPPEN

Der im Berichtsjahr erwirtschaftete Wertzuwachs als Beitrag der Unternehmen zum Sozialprodukt der jeweiligen Länder wird in der Wertschöpfungsrechnung dargestellt. Der Wertzuwachs des Volkswagen-Konzerns lag im Geschäftsjahr 2004 um 0,6 % über dem Vorjahreswert. Pro Mitarbeiter belief sich die Wertschöpfung auf 57,5 Tsd. € (-1,3 %).

### WERTSCHÖPFUNG DES VOLKSWAGEN-KONZERNS

Entstehung in Mio. €	2004		2003*	
Umsatzerlöse	88.963		84.813	
Sonstige Erträge	5.183		4.917	
Vorleistungen	-76.135		-71.832	
<b>Wertschöpfung</b>	<b>18.011</b>		<b>17.898</b>	

Verteilung in Mio. €	2004	%	2003*	%
an Aktionäre (Dividende)	409	2,3	409	2,3
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	14.060	78,0	13.878	77,5
an den Staat (Steuern, Abgaben)	1.024	5,7	799	4,5
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	2.211	12,3	2.218	12,4
an das Unternehmen (Rücklagen)	307	1,7	594	3,3
<b>Wertschöpfung</b>	<b>18.011</b>	<b>100,0</b>	<b>17.898</b>	<b>100,0</b>

\* Angepasst.

## UMWELT

# Neue Ideen für die Umwelt

- >> **Unsere Herausforderung: Mobilität und Umweltschutz in Einklang bringen**
- >> **Power der Zukunft: Volkswagen setzt in seiner Kraftstoffstrategie auf Biomasse**

### MOBILITÄT UND UMWELTSCHUTZ

Moderne Volkswirtschaften erfordern ein hohes Maß an Mobilität. Dabei wird der weitaus größte Teil der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr auf der Straße erbracht. Als Hersteller von Fahrzeugen arbeiten wir intensiv an Lösungen für eine nachhaltige individuelle Mobilität. Den größten Wert legen wir dabei auf die Umweltverträglichkeit von Produkten und Herstellungsverfahren. Ein Element ist hier die Entwicklung moderner Assistenz- und Kommunikationssysteme, die einen Beitrag zum Schutz der Umwelt leisten, indem sie Fahrern helfen, Staus zu umfahren oder die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen.

### UMWELTMANAGEMENT

Unser Umweltmanagement bündelt und verwaltet alle Umweltschutz-Aktivitäten des Konzerns im Sinne unseres Leitbilds der nachhaltigen Entwicklung. Darüber hinaus schaffen wir im Bedarfsfall markenspezifische Lösungen. Auf internationalen Konferenzen erarbeiten wir Maßnahmen, die sowohl den lokalen bzw. regionalen Gegebenheiten als auch den hohen Konzernansprüchen gerecht werden. Diese Form der weltweiten Zusammenarbeit berücksichtigt nicht nur das Prinzip der Nachhaltigkeit, sie zeigt auch mögliche Synergieeffekte und Kosteneinsparpotenziale auf und reduziert Risiken.

Auch der Verbrauch von Energie, insbesondere in den Kernprozessen, ist und bleibt ein wichtiges

Thema im Volkswagen-Konzern. Hierzu haben wir unter Berücksichtigung standortspezifischer Gegebenheiten ein Netzwerk installiert, in dem Einsparpotenziale erkannt, Energieverbrauchsoptimierungen entwickelt und umgesetzt sowie konzernweite Strategien erarbeitet werden.

Der regionale Schwerpunkt unserer Umweltmanagement-Aktivitäten lag 2004 auf unseren Standorten in China. Dabei zielten unsere Maßnahmen vorrangig darauf ab, Energie einzusparen sowie Gewässer und Boden besser zu schützen. Gleichzeitig galt es, Elemente des Umweltschutzes verstärkt in den technischen Entwicklungsprozess zu integrieren und die öffentliche Kommunikation zu Umweltschutzthemen zu intensivieren.

### KRAFTSTOFFSTRATEGIE

Für den Volkswagen-Konzern ist nachhaltige Mobilität eines der wichtigsten Umweltthemen. Wenn wir unsere Mobilität auch bei einem knapper werdenden Angebot an Energiequellen in vollem Umfang aufrechterhalten wollen, müssen wir unsere Abhängigkeit vom Rohöl verringern. Gleichzeitig gilt es, die lokalen Emissionen und den Ausstoß klimarelevanter Treibhausgase zu senken.

Auf diese Herausforderungen gehen wir mit unserer Kraftstoffstrategie ein. Im Mittelpunkt steht dabei für uns die Diversifikation der Energiequellen. Noch bestimmen die rohölbasierten Otto- und Dieselmotoren unsere Mobilität, dabei kann eine Vielzahl

von Rohstoffen – insbesondere die CO<sub>2</sub>-neutrale Biomasse – zur Erzeugung von Kraftstoffen dienen. Am Ende der Entwicklung könnte nach Lösung der noch offenen technischen und wirtschaftlichen Probleme regenerativ erzeugter Wasserstoff zum Antrieb von Brennstoffzellenfahrzeugen stehen. Der Marktdurchbruch dieser Technologien ist aber frühestens in zwei Jahrzehnten zu erwarten.

#### **SUNDIESEL IST WEGWEISEND**

Synthetische Dieselmotorkraftstoffe aus Erdgas und aus Kohle können lokale Schadstoffemissionen in erheblichem Maße senken. Einen Durchbruch bei der Reduktion der Emissionen, die für den Treibhauseffekt verantwortlich sind, sehen wir aber erst durch den Einsatz von Biomasse, die als CO<sub>2</sub>-neutrale Energiequelle eine wichtige Stütze in der zukünftigen Energieversorgung sein wird.

Wie Erdgas oder Kohle kann auch Biomasse als Primärenergieträger für die Erzeugung flüssiger Dieselmotorkraftstoffe (SunDiesel) genutzt werden. Bereits heute lassen sich diese Kraftstoffe, die mit den gegenwärtigen Fahrzeugkonzepten kompatibel sind, über das bestehende Verteilungsnetz vertreiben. Der schwefel- und aromatenfreie SunDiesel verbindet den synthetischen Kraftstoff mit dem Vorteil der CO<sub>2</sub>-Neutralität der Biomasse. Als Biomasse können eine Vielzahl von schnell wachsenden und anspruchslosen Pflanzen, aber auch Bioabfälle wie Stroh oder Resthölzer verwendet werden. Um langfristig eine Infrastruktur für die Herstellung des Biomassekraftstoffs SunDiesel als Referenz für Nordeuropa zu entwickeln, kooperieren wir mit den Bundesländern Niedersachsen, Brandenburg und Hessen. Begleitet von der Universität Kassel untersuchen wir parallel dazu auf einem Versuchsfeld in der Nähe von Wolfsburg die Möglichkeiten des ökologisch und ökonomisch zielführenden Energiepflanzenanbaus.

Den ersten Kraftstoff dieser Art stellt unser Projektpartner Choren Industries GmbH bereits seit Oktober 2003 in einer Pilotanlage im sächsischen Freiberg her. Eine zweite, größere Anlage befindet sich im Aufbau.

#### **VOLKSWAGEN ZEIGT KRAFTSTOFFKONZEPTE**

##### **AUF HYFORUM 2004 IN CHINA**

Auf dem HYFORUM 2004 Ende Mai in Peking, China, stand die nachhaltige Mobilität zukünftiger Generationen im Mittelpunkt. Hier bot sich die Gelegenheit, unsere Antriebs- und Kraftstoffstrategie auch auf dem chinesischen Markt vorzustellen. Für China sind insbesondere Kraftstoffe aus den heimischen Primärenergieträgern von hoher Bedeutung, um damit den in den nächsten Jahren stark steigenden Kraftstoffbedarf zu decken. Ein hohes Potenzial zur Luftreinhaltung haben synthetische Dieselmotorkraftstoffe. Sie können aus den immensen Kohlevorkommen vor Ort, bei denen das Treibhausgas CO<sub>2</sub> abgetrennt wird, oder aus Biomasse hergestellt werden. Zudem entlasten sie vor allem die Nachfrage nach Rohöl.

Um seine Abhängigkeit von Ölimporten weiter zu verringern, hat China im September 2004 maximale Verbrauchswerte für Autos festgelegt. Die Vorschriften, die 2005 und 2008 in zwei Stufen in Kraft treten, bewirken, dass auch Volkswagen seine Fahrzeuge anpassen muss.

#### **TOURAN MIT BRENNSTOFFZELLE**

##### **ERREGT AUFSEHEN**

Mitte September 2004 präsentierten wir unser Brennstoffzellenfahrzeug Touran HyMotion im Rahmen der Road Rallye der California Fuel Cell Partnership (CaFCP). Diese Partnerschaft, zu deren Gründungsmitgliedern die Volkswagen AG und sieben weitere Automobilhersteller gehören, besteht seit 1999. Ziele sind das Erproben und Weiterentwickeln von Brennstoffzellen-Pkw und das Bereitstellen einer entsprechenden Tankstelleninfrastruktur. Die dritte Auflage dieser Veranstaltung führte entlang des stark befahrenen Pacific Coast Highway von Los Angeles nach San Diego, USA. Neben der Verkehrsdichte stellten sowohl das Streckenprofil als auch die Umgebungsbedingungen hohe Anforderungen an die Technologie. Bei diesem Praxistest bewies das von uns entwickelte Brennstoffzellensystem seine hohe Zuverlässigkeit. Auch vom Fahrzeug-

konzept und dem guten Fahrverhalten zeigten sich die anwesenden Vertreter aus Politik und Industrie, aber auch Medienvertreter sowie Privatpersonen, nach Testfahrten beeindruckt.

#### **SICHER FAHREN – BENZIN SPAREN**

Kraftstoff lässt sich nicht nur mit verbrauchsgünstigen Fahrzeugen sparen, sondern auch mit einer vorausschauenden Fahrweise. Ein um bis zu 40 % geringerer Benzinverbrauch ist so möglich. Seit 1996 bieten wir das SparSicherheitsTraining an – und damit die Möglichkeit, Fahrsicherheit und Sprit sparen zu erlernen. Erfahrene Trainer vermitteln in den Trainings wichtige Hinweise zur Fahrphysik und zur richtigen Blickführung in Gefahrensituationen sowie Methoden einer Kraftstoff sparenden Fahrweise. Bis Ende 2004 hatten über 45.000 Teilnehmer die Basiskurse belegt; 2004 nahmen allein knapp 6.000 Personen teil. Seit 2002 sind diese Trainings ein Teil der Kooperation zwischen dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Volkswagen. Die seitdem erfolgreich durchgeführten Informationsveranstaltungen und Spartrainings unter dem Motto „Umschalten – ganz einfach Sprit sparen“ werden wir auch 2005 fortführen.

#### **CHALLENGE BIBENDUM**

Mit vier Fahrzeugen starteten wir bei der Challenge Bibendum im Oktober 2004 in der Handelsmetropole Shanghai, China. Die Challenge Bibendum wurde 1998 vom französischen Reifenhersteller Michelin ins Leben gerufen. In diesem Jahr stand sie unter dem Motto „Informationsforum für zukunftsweisende Antriebstechnologien“. Bewertet wurden nicht nur die Umwelteigenschaften und der Verbrauch der Fahrzeuge, sondern auch Fahreigenschaften,

Komfort, Sicherheit und Geräuscentwicklung.

Volkswagen stellte sein technologisches Know-how mit folgenden Fahrzeugen unter Beweis:

- dem serienmäßig in China produzierten Bora TDI,
- dem extrem sparsamen Lupo 3L TDI\*,
- dem Concept Car Golf ECO.Power mit kombiniertem Diesel-Hybridantrieb sowie
- dem Touran HyMotion Brennstoffzellenantrieb, ebenfalls eine Studie.

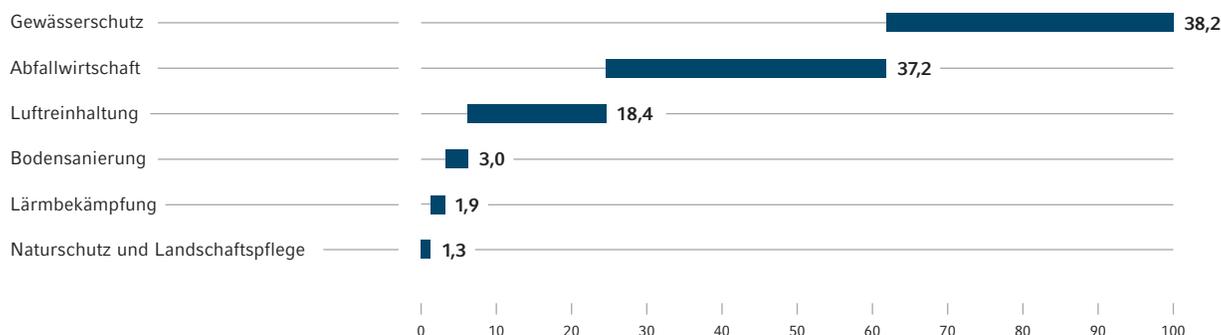
Dabei wurden mit Ausnahme des wasserstoffbetriebenen Touran alle Fahrzeuge mit SunDiesel gefahren. Mit unseren insgesamt elf Preisen für Dynamik und Emissionsgüte sowie Sparsamkeit und CO<sub>2</sub>-Effizienz waren wir der erfolgreichste Hersteller.

#### **VOLKSWAGEN-EMISSIONSTRATEGIE**

Die Volkswagen-Emissionsstrategie baut auf zwei Säulen auf: Zum einen streben wir an, durch die Optimierung der innermotorischen Verbrennung schon vorzeitig den Anforderungen zu entsprechen, die der Gesetzgeber künftig vorgeben wird. Bereits 2003 erfüllten über 60 % unserer Dieselmotoren die Euro-4-Norm, die erst seit dem 1. Januar 2005 gilt. Zum anderen wollen wir auch alle bereits bestehenden Abgasgrenzwerte unterschreiten. Übertragen auf unsere Fahrzeuge mit Dieselmotoren bedeutet das, alle gasförmigen Schadstoffe (NO<sub>x</sub>, HC, CO) und die Partikelemissionen gegenüber der Abgasstufe Euro 3 um 50 % zu senken, um damit die Grenzwerte der Abgasstufe Euro 4 einzuhalten. Parallel dazu wollen wir für immer mehr Modelle und Motorisierungen den Einbau eines Dieselpartikelfilters vorsehen, sodass der Filter im Jahr 2006 in allen unseren Modellreihen etabliert ist. Der Filter reduziert den Partikelaustritt auf eine fast nicht mehr messbare Menge.

\* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 3,6 bis 4,2 innerorts; 2,7 bis 2,8 außerorts; 3,0 bis 3,3 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 81 bis 88 kombiniert.

**BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2004**  
 ANTEIL DER UMWELTSCHUTZBEREICHE IN PROZENT



**AUSGABEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ**

Die Ausgaben für den Umweltschutz beinhalten Investitionen in Umweltschutzanlagen und Betriebskosten für Umweltschutzmaßnahmen, die dem Schutz vor schädlichen Einflüssen aus der Produktionstätigkeit des Unternehmens dienen. Die Umweltschutzanlagen sind in erster Linie dem Produktionsprozess nachgeschaltete Anlagen, so genannte End-of-Pipe-Technologien. Diese werden zunehmend von integrierten Umweltschutzmaßnahmen abgelöst. Diese Maßnahmen vermeiden oder verringern die Umweltbelastungen am Ort ihrer Entstehung. Ein Beispiel dafür ist eine neue Ultrafiltrationsanlage.

Bei den Investitionen der Volkswagen AG für den Umweltschutz in der Produktion bildeten die Ausgaben für den Gewässerschutz und die Luftreinhaltung die Schwerpunkte. Die Investitionen für produktbezogene Maßnahmen entfielen im Wesentlichen auf Maßnahmen zur Reduzierung von Abgasemissionen.

Die Betriebskosten für den Umweltschutz umfassen alle Kosten, die durch den Betrieb von Anlagen oder durch produktionsbezogene Maßnahmen zum Schutz der Umwelt entstehen. Im Berichtsjahr beliefen sich die Betriebskosten für den Umweltschutz auf 201,6 Mio. €, das sind 3,4 % mehr als im Vorjahr.

**AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ**

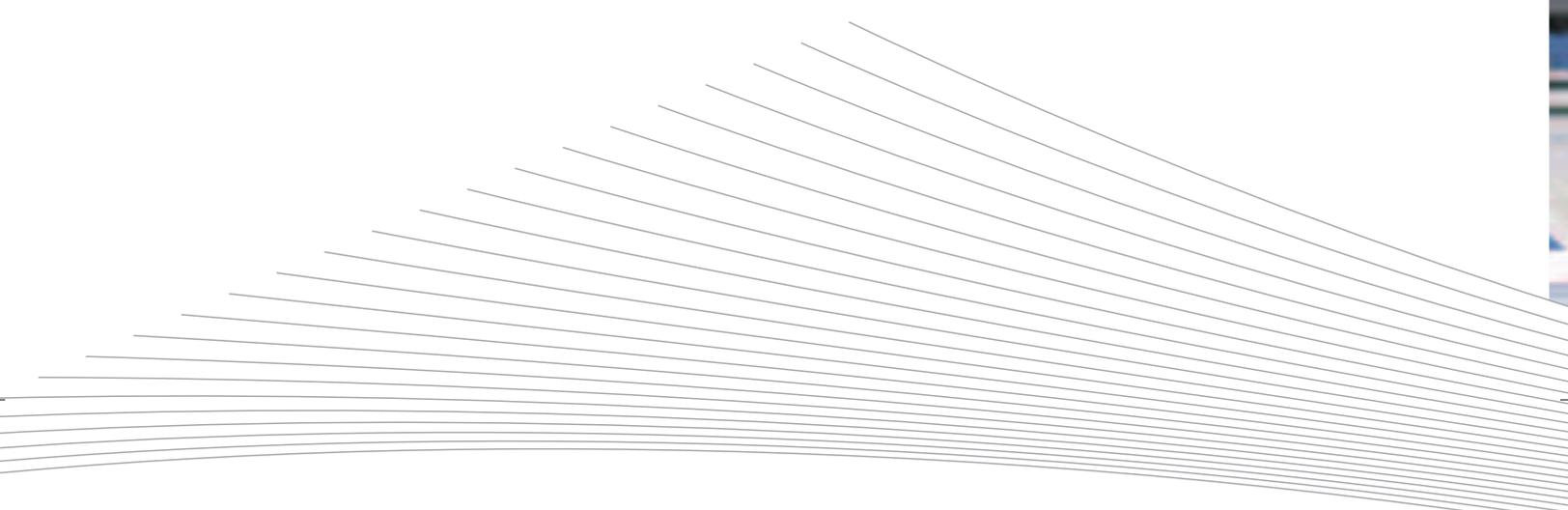
Mio. €	2000	2001	2002	2003	2004
Investitionen	27	33	32	24	16
Betriebskosten	190	191	187	195	202

## **SORGENFREIE MOBILITÄT AUS EINER HAND**

MOBILITÄT REICHT WEIT ÜBER DAS EIGENTLICHE FAHRZEUG HINAUS. SORGENFREIE MOBILITÄT BEDEUTET AUCH: INNOVATIVE DIENSTLEISTUNGEN RUND UM FINANZIERUNG, LEASING, VERMIETUNG, SERVICE, NAVIGATION UND FLOTTENMANAGEMENT.







**VOLKSWAGEN  
FINANCIAL SERVICES AG**

» Das Wichtigste bei meiner Beratung ist, die richtige Balance zu finden: Einerseits sich die Zeit zu nehmen, den individuellen Bedarf der Kunden zu erfragen. Andererseits schnell Probleme zu erkennen und Lösungen anbieten zu können. Am Ende steht eine Auswahl an Produkten oder Dienstleistungen, die den hohen Erwartungen auch wirklich entspricht.«

DENISE BLANK  
Callcenter-Agentin



- >> Das Erfolgsrezept unserer Finanzdienstleistungsgesellschaften: innovative Angebote, die genau auf den Kunden zugeschnitten sind
- >> Ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem globalen Mobilitätsdienstleister war der anteilige Erwerb der LeasePlan Corporation N.V.

**Zur individuellen Mobilität gehört mehr als ein attraktives Auto. Damit diese voll zur Geltung kommen kann, sollte ein Kunde sich möglichst wenige Gedanken um die Finanzierung, die Versicherung und den Wiederverkauf seines Fahrzeugs machen müssen. Das Gleiche gilt für die Überbrückung von Zeiten, in denen das eigene Auto nicht zur Verfügung steht. Der Kunde möchte sich bei all diesen Dingen auf einen modernen Mobilitätsdienstleister verlassen können. Unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften und die Europcar-Gruppe arbeiten seit Jahrzehnten als Spezialisten auf diesem Gebiet. Die Frage nach ihrem Erfolgsrezept führt zum Kern des Konzerngeschäfts zurück. Wie bei den Fahrzeugmarken so gilt auch hier bei den Finanzdienstleistungen: Wer mit seiner Produktpalette die Wünsche der Kunden abbildet, ist der Schrittmacher des Marktes.**

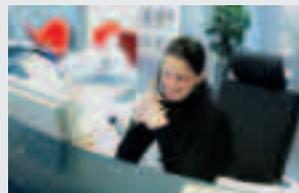
Im Privatkundengeschäft haben sich finanziell attraktive Alternativen zum Barkauf wie Leasing und Kreditfinanzierung inzwischen fest etabliert. Der informierte Autokäufer bezieht nicht mehr allein den Listenpreis in seine Kaufüberlegungen ein. Mindestens genauso wichtig für seine Kalkulation sind die monatlichen Gesamtkosten der Fahrzeughaltung. Diese sollen in sein Budget passen, möglichst konstant bleiben und nicht durch unvorhergesehene Ereignisse wie Schadensfälle in die Höhe schnellen. Nicht zuletzt will der Autokäufer sich möglichst wenig Gedanken um den Wiederverkauf seines Automobils machen. Sichere Kostenabschätzung und größtmögliche Flexibilität sind also gefragt.

Genau das bietet der Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Die Zahlen sprechen für sich: Mittlerweile wird nahezu jedes dritte neu zugelassene Fahrzeug des Volkswagen-Konzerns über uns finanziert oder geleast, Tendenz steigend. In Deutschland liegt der Anteil bei Privatkunden sogar bei etwa 60 % der Neuzulassungen.

Das Finanzdienstleistungsangebot des Konzerns umfasst Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsangebote, ein modernes Direktbankgeschäft sowie professionelles Fuhrparkmanagement. Diese

umfangreichen Produktangebote garantieren den Kunden eine sorgenfreie Mobilität. Darüber hinaus trägt es maßgeblich zur Kundenbindung an die Marken des Volkswagen-Konzerns bei.

Mit ihren Geschäftsfeldern befindet sich die Volkswagen Financial Services AG konstant auf Expansionskurs. Innerhalb kurzer Zeit hat sich die 100 %ige Tochter des Konzerns zum größten automobilen Finanzdienstleister Europas entwickelt. Mittlerweile hat sie mehr als vier Millionen Kunden im Bestand. Über Beteiligungen und Dienstleistungsverträge ist sie weltweit mit Gesellschaften in insgesamt 35 Ländern verbunden. Seit dem vergangenen Jahr ist die Gesellschaft auch in China aktiv, dem weltweit größten Wachstumsmarkt in der Automobilbranche. Volkswagen Finance (China) Co., Ltd. ist dabei der erste europäische automobilen Finanzdienstleister und die erste Finanzdienstleistungsgesellschaft in der Volksrepublik, die zu 100 % von einem ausländischen Automobilhersteller gehalten wird. Mittel- bis langfristig ergeben sich große Wachstumspotenziale in diesem Markt für automobilen Finanzdienstleistungen, da dort aktuell erst circa zehn Prozent der Pkw-Verkäufe über Kredite finanziert werden. Des Weiteren ist der Konzern-



Alles rund ums Auto  
aus einer Hand

**» UMFANGREICHE PRODUKTANGEBOTE  
GARANTIEREN DEN KUNDEN EINE  
SORGENFREIE MOBILITÄT.«**

bereich Finanzdienstleistungen in den Märkten Nordamerika und Südamerika erfolgreich mit einem breiten, auf diese Märkte abgestimmten Leistungsspektrum tätig.

#### **ATTRAKTIVE PRODUKTPAKETE UND ZUKUNFTSWEISENDE KOOPERATIONEN**

Das Finanzierungsgeschäft für Neu- und Gebrauchtwagen (eigener wie fremder Marken) in Deutschland ist unter dem Dach der Volkswagen Bank GmbH zusammengefasst. Sie tritt aus Sicht der Kunden auf als Volkswagen Bank, Audi Bank, SEAT Bank, Škoda Bank und Europcar Bank. Die Volkswagen Bank GmbH nimmt bei der Entwicklung von Produkten und Produktpaketen branchenweit eine Vorreiterrolle ein: Als erste Bank eines Automobilherstellers brachte sie 1996 die budgetschonende Drei-Wege-Finanzierung unter dem Namen AutoCredit auf den Markt. Dabei zahlt der Kunde neben einer Anzahlung eine besonders niedrige Monatsrate. Am Ende der Vertragslaufzeit steht die Schlussrate. Hier kann der Kunde zwischen drei Alternativen wählen: Ablösung der Schlussrate, Anschlussfinanzierung oder verbrieftes Rückgaberecht des Autos an den Händler.

Zusätzlich kann der Kunde den „AutoCredit“ kombiniert mit Versicherungsprodukten zu einem Mobilitäts-Komplettpaket schnüren. Dafür bietet die Volkswagen Bank GmbH mit „Prämie *light* Plus“ neben dem AutoCredit eine Kfz-Versicherung, eine Anschlussgarantieversicherung sowie eine Restschuldversicherung an, die Sicherheit bei unvorhergesehenen Ereignissen wie Arbeitslosigkeit, Arbeitsunfähigkeit oder längere Krankheit gewährt – sorgenfreie Mobilität eben.

Einen weiteren wichtigen Schritt beim Ausbau der Angebotspalette unternahm die Volkswagen Bank GmbH im vergangenen Jahr durch die Kooperation mit dem ADAC. Ein Beispiel: Unter dem Namen „ADAC-FinanzService“ erhalten ADAC-Mit-

glieder von der Volkswagen Bank GmbH ein attraktives Produktpaket zur Finanzierung vorrangig von Gebrauchtfahrzeugen.

Das Angebotsspektrum der Volkswagen Bank GmbH geht jedoch weit über automobilmähe Produkte hinaus. Die Volkswagen Bank GmbH ist seit 1990 im Besitz einer Vollbanklizenz und verfügt mit der Volkswagen Bank *direct* über eine der führenden Direktbanken Deutschlands. Diese bietet ihren rund 600.000 Kunden eine Vielzahl von Spar- und Anlageprodukten bis zum Online-Girokonto und dem Wertpapierhandel. Dabei überzeugt die Volkswagen Bank *direct* immer wieder durch ihre Vorreiterrolle, wie etwa bei dem im zweiten Halbjahr 2004 vorgestellten „Bankey“, einem elektronischen Generator für Transaktionsnummern (TANs). Dieser generiert auf Knopfdruck sechsstellige TANs, die zur Autorisierung beim Online-Banking benötigt werden. Als Hausbank zahlreicher Kunden trägt die Volkswagen Bank *direct* nicht nur zur automobilen, sondern auch zur finanziellen Mobilität bei. Für den Konzern ist die Volkswagen Bank GmbH somit ein wichtiges Instrument der Kundenbindung.

#### **VORSTOSS IM FLOTTENMANAGEMENT**

Ein weiteres wichtiges Standbein des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ist das Leasinggeschäft. Dieses wird durch die Volkswagen Leasing GmbH und ihren Zweigniederlassungen Audi Leasing, SEAT Leasing, Škoda Leasing sowie Europcar Leasing abgedeckt. Den spezifischen Anforderungen großer Fuhrparkbetreiber trägt der Volkswagen-Konzern mit einem besonderen Service Rechnung: Neben der Volkswagen Leasing GmbH wurde eigens für Betreiber von Fuhrparks mit Fahrzeugen verschiedener Automobilhersteller die Europcar Fleet Services GmbH gegründet. Beide Gesellschaften bieten umfangreiche und individuelle Dienstleistungen im Bereich Fuhrparkplanung, Verwaltung und Controlling an.



Mietwagen von Europcar

**» EINE WEITERE SÄULE INNERHALB DES BEREICHS  
FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN-  
KONZERNS BILDET EUROPCAR.«**

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erwarb die Volkswagen AG gemeinsam mit zwei Co-Investoren die niederländische LeasePlan Corporation N.V. über ein dafür gegründetes Joint Venture. Bei den international renommierten Partnern für die Akquisition der LeasePlan Corporation N.V. handelt es sich um die saudi-arabische Olayan-Gruppe und die Mubadala-Gruppe aus Abu Dhabi. Beide langfristig orientierten Investoren verfügen über ausgewiesene Erfahrungen mit Beteiligungen im Finanz- und Dienstleistungsbereich.

LeasePlan ist im Multibrand-Flottenmanagement europäischer Marktführer und nimmt weltweit eine führende Rolle ein. Die Gesellschaft verwaltet über 1,2 Millionen Fahrzeuge und verfügt über eine erfolgreiche Produktpalette, effiziente Prozessgestaltung sowie hohe Kompetenz in der Gebrauchtwagenvermarktung.

Mit dieser Akquisition erreichte der Volkswagen-Konzern einen entscheidenden Meilenstein bei der strategisch konsequenten Aufstellung als Mobilitätskonzern. Der Volkswagen-Konzern partizipiert auf diese Weise deutlich intensiver und nachhaltiger an

der Wertschöpfung dieser Branche und nimmt die Chancen im Bereich der Dienstleistungen rund um das Automobil wahr. Da das Multibrand-Flottenmanagement zur Kernkompetenz der Volkswagen Financial Services AG gehört, wurde der 50 %ige Anteil des Volkswagen-Konzerns an LeasePlan dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen zugeordnet und wird dort nunmehr von der Volkswagen Bank GmbH gehalten.

**BEI KURZZEITVERMIETUNGEN DIE NUMMER EINS**

Eine weitere Säule innerhalb des Bereichs Finanzdienstleistungen des Volkswagen-Konzerns bildet Europcar, einer der weltweit größten Autovermieter. Betrachtet man die verschiedenen Schlüsselkennzahlen der Geschäftstätigkeit in der Autovermietung – Umsatz, Gewinn, Größe der Mietwagenflotte und Anzahl der Vermietstationen – ist die Europcar-Gruppe mittlerweile die Nummer eins bei Kurzzeitvermietungen. Europcar verfolgt eine Mehrmarkenstrategie; dennoch können, etwa bei der Einführung neuer Volkswagen-Fahrzeugmodelle, Synergien sinnvoll genutzt werden.

> Geschäftssparten und Märkte  
 Markengruppe Volkswagen  
 Markengruppe Audi  
 Nutzfahrzeuge  
 Finanzdienstleistungen

## GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE

# Mit unserer Mehrmarken-Strategie sprechen wir unterschiedlichste Kundengruppen an

### DIE KONZERNSTRUKTUR

Die Hauptaktivitäten des Volkswagen-Konzerns gliedern sich in die beiden Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Im Konzernbereich Automobile fassen wir die Entwicklung, die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen zusammen. Die breite Angebotspalette des Finanzdienstleistungsbereichs reicht von der Händler- und Kundenfinanzierung sowie dem Leasing über das Bank- und Versicherungsgeschäft bis zur Fahrzeugvermietung und dem Flottengeschäft.

Unsere Berichterstattung ist entsprechend der Konzernstruktur aufgebaut. Auf den nächsten Seiten erläutern wir die wesentlichen Mengen- und Finanzdaten der einzelnen Geschäftssparten. Darüber hinaus zeigen wir die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis unter absatzgeografischen Gesichtspunkten für die Märkte Europa/Übrige Märkte, Nordamerika, Südamerika/Südafrika und Asien-Pazifik.

Die Ausführungen zum Operativen Ergebnis nach Geschäftssparten und Märkten beziehen sich zur

besseren Vergleichbarkeit auf die Werte vor Sondereinflüssen.

### WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Im Geschäftsjahr 2004 erhöhten sich die Umsatzerlöse des Volkswagen-Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 4,9 % auf 89,0 Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag mit 2,0 Mrd. € um 12,3 % unter dem Vorjahreswert.

In Europa/Übrige Märkte stiegen die Umsatzerlöse um 8,9 % auf 64,3 Mrd. €. Dazu trugen insbesondere der wachsende Anteil höherwertiger Fahrzeuge und der höhere Absatz bei. Das Operative Ergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 470 Mio. € auf 2,7 Mrd. €.

Die Umsatzerlöse in Nordamerika blieben mit 13,3 Mrd. € um 11,3 % unter denen des Vorjahres. Ausschlaggebend dafür waren vor allem das aufgrund des verschärften Wettbewerbs geringere Absatzvolumen – insbesondere in den USA – sowie die veränderten Wechselkursrelationen. Diese

### VOLKSWAGEN-KONZERN

Konzernbereich/Segment	Automobile				Finanzdienstleistungen	
	Markengruppe Volkswagen	Markengruppe Audi	Nutzfahrzeuge	Übrige Gesellschaften	Finanzdienstleistungen	Europcar
Geschäftssparte						
Produktlinie/Geschäftsfeld	VW-Pkw Škoda Bentley Bugatti	Audi SEAT Lamborghini		Finanzierung Dienstleistungen	Händler- und Kundenfinanzierung Leasing Versicherungen Flottengeschäft	Vermietgeschäft

Einflüsse führten zusammen mit den gestiegenen Verkaufshilfen zum Ausweis eines operativen Verlusts in Höhe von 907 Mio. € (168 Mio. €).

In Südamerika/Südafrika steigerten wir im Berichtsjahr 2004 unsere Umsatzerlöse um beachtliche 31,4 % auf 5,5 Mrd. €. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich höheren Absatz, den wir unter anderem durch den Verkaufserfolg des neuen Fox in Südamerika erzielt haben. Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 287 Mio. € auf 24 Mio. €. Hierbei wirkten sich insbesondere die Effekte des erfolgreich umgesetzten Restrukturierungsprogramms in Brasilien aus.

Die Umsatzerlöse in Asien-Pazifik reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 10,8 % auf 5,9 Mrd. €. Dieser Rückgang ist überwiegend auf die verschärfte Wettbewerbssituation in China und den daraus resultierenden verringerten Absatz zurückzuführen. Das Operative Ergebnis betrug 208 Mio. € und lag damit um 300 Mio. € unter dem Vorjahr. Negativ wirkten sich vor allem die geringeren Zulieferungen an die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften und die weiterhin ungünstigen Wechselkursrelationen aus.

#### WESENTLICHE ZAHLEN NACH GESCHÄFTSSPARTEN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	Absatz <sup>1)</sup>		Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2004	2003	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>
Markengruppe Volkswagen	3.561	3.549	47.338	45.693	-44	486
Markengruppe Audi	1.221	1.217	26.646	25.788	1.225	1.106
Nutzfahrzeuge	360	250	5.994	4.680	-144	-232
Übrige Gesellschaften <sup>3)</sup>			275	276	52	43
Finanzdienstleistungen/Europcar			8.710	8.376	926	894
Geschäftsparten vor Sondereinflüssen	5.143	5.016	88.963	84.813	2.015	2.297
Sondereinflüsse					-395	-692
<b>Volkswagen-Konzern</b>	<b>5.143</b>	<b>5.016</b>	<b>88.963</b>	<b>84.813</b>	<b>1.620</b>	<b>1.605</b>

<sup>1)</sup> Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

<sup>2)</sup> Angepasst.

<sup>3)</sup> Im Wesentlichen AutoVision GmbH, Coordination Center Volkswagen SCS, Volkswagen International Finance N.V., Volkswagen Investments Ltd., VW Kraftwerk GmbH, Volkswagen Immobilien, gedas-Gruppe, VW Versicherungsvermittlungs-GmbH, Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH.

#### WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Mio. €	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2004	2003 <sup>1)</sup>	2004	2003 <sup>1)</sup>
Europa/Übrige Märkte	64.259	59.021	2.690	2.220
Nordamerika	13.308	15.011	-907	-168
Südamerika/Südafrika	5.531	4.206	24	-263
Asien-Pazifik <sup>2)</sup>	5.865	6.575	208	508
Märkte vor Sondereinflüssen	88.963	84.813	2.015	2.297
Sondereinflüsse			-395	-692
<b>Volkswagen-Konzern<sup>2)</sup></b>	<b>88.963</b>	<b>84.813</b>	<b>1.620</b>	<b>1.605</b>

<sup>1)</sup> Angepasst.

<sup>2)</sup> Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten. Die chinesischen Gesellschaften werden at Equity konsolidiert und erzielten ein Operatives Ergebnis (quotat) von 222 (561) Mio. €.

Geschäftssparten und Märkte

&gt; Markengruppe Volkswagen

Markengruppe Audi

Nutzfahrzeuge

Finanzdienstleistungen

## MARKENGRUPPE VOLKSWAGEN

## Neue Modelle der Markengruppe Volkswagen gut im Markt etabliert

**Golf und Touran führend in ihren Klassen. Trend zu hochwertigen Fahrzeugen hielt an: Der Bentley Continental GT erzielte einen deutlichen Absatzanstieg.**

### GESCHÄFTSVERLAUF

Der Absatz der Markengruppe Volkswagen mit den Marken Volkswagen-Pkw, Škoda, Bentley und Bugatti erhöhte sich im Berichtsjahr 2004 um 0,4 % auf 3,6 Mio. Fahrzeuge. Die Marke Volkswagen-Pkw setzte insgesamt 3,1 Mio. Fahrzeuge ab (+0,2 %), dies entspricht einem Anteil von 86,2 (86,3) % am Gesamtabsatz der Markengruppe. Vor allem die auf der gleichen Plattform basierenden Modelle Golf und Touran wurden verstärkt nachgefragt. Der Golf kletterte dadurch 2004 wieder an die Spitze der Zulassungen in Westeuropa. In Deutschland behauptet der Golf diese Position bereits seit 1975. Im Segment der Kompakt-Vans setzte sich der Touran auf dem deutschen Pkw-Markt mit deutlichem Vorsprung an die führende Position. Auch der Oberklasse-Geländewagen Touareg erfreute sich weiterhin wachsender Beliebtheit bei den Kunden. Die Absatzzahlen des Einstiegsmodells Fox auf dem südamerikanischen Markt stiegen ebenfalls stark an. Dagegen verringerte sich aufgrund des angestrebten Modellwechsels der Absatz der Modelle Bora/Jetta und Passat. Die Marke Škoda verzeichnete mit 449 Tsd. Fahrzeugen im vergangenen Jahr eine Absatzsteigerung von 1,0 %. Nachgefragt wurde vor allem die Limousine des neuen Octavia. Die Marke Bentley erzielte mit der Markteinführung des Bentley Continental GT einen deutlichen Zuwachs der Absatzzahlen auf insgesamt 7.411 Modelle. Allein vom Continental GT wurden im Berichtsjahr 6.715 Fahrzeuge nachgefragt. Der Gesamtabsatz der Markengruppe Volkswagen enthält außerdem 35.497 (39.908) Ford-Galaxy-Fahr-

zeuge, die ebenso in die Produktion, nicht aber in die Auslieferungen an Kunden einbezogen wurden.

Die Markengruppe Volkswagen produzierte im Berichtszeitraum 3,5 Mio. Fahrzeuge (-0,7 %). Davon stellte die Marke Volkswagen-Pkw 3,0 Mio. Einheiten (-1,1 %) her. Dies ist insbesondere auf den Rückgang der Produktion bei den chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. zurückzuführen. Škoda steigerte die Produktion auf 444 Tsd. Einheiten (+1,4 %). Die Produktion bei Bentley bewegte sich 2004 mit 7.686 gefertigten Fahrzeugen an der Kapazitätsgrenze und erzielte beim Bentley Continental GT eine neue Bestleistung.

### UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Markengruppe Volkswagen erreichte im Geschäftsjahr 2004 Umsatzerlöse in Höhe von 47,3 Mrd. €, die damit um 3,6 % über dem Vorjahr lagen. Zurückzuführen ist dieser Anstieg auf das leicht erhöhte

### MARKENGRUPPE VOLKSWAGEN

	2004	2003*	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	3.523	3.526	-0,1
Absatz	3.561	3.549	+0,4
Produktion	3.509	3.534	-0,7
Umsatzerlöse (Mio. €)	47.338	45.693	+3,6
Operatives Ergebnis	-44	486	x
in % der Umsatzerlöse	-0,1	1,1	

\* Finanzdaten angepasst.

Absatzvolumen und den größer gewordenen Anteil höherwertiger Fahrzeuge. Das Operative Ergebnis der Markengruppe Volkswagen lag im Jahr 2004 bei – 44 Mio. € und verfehlte das positive Ergebnis des Vorjahres von 486 Mio. € deutlich. Belastungen ergaben sich durch gestiegene Verkaufsförderungsmaßnahmen, insbesondere in den USA und in Europa, sowie durch ungünstige Wechselkursverhältnisse. Darüber hinaus führte die nicht den Erwartungen

entsprechende Auslastung der Produktionskapazitäten zu Produktivitätsverlusten. Die im Rahmen des ForMotion-Programms erzielten Erfolge zur Prozess- und Kostenoptimierung konnten diese Belastungen nur teilweise ausgleichen. Innerhalb der Markengruppe Volkswagen entwickelte sich vor allem das Operative Ergebnis von Bentley positiv, was auf die gute Marktaufnahme des Bentley Continental GT zurückzuführen war.

## PRODUKTION

Fahrzeuge	2004	2003
<b>Volkswagen-Pkw</b>		
Golf	711.883	647.067
Passat/Santana	617.649	727.594
Polo	334.143	422.003
Gol	304.327	274.013
Bora	264.385	320.079
Touran	188.643	136.510
Jetta	149.000	142.422
Polo Classic/Sedan	100.331	84.272
Touareg	87.046	59.625
Fox	84.173	10.366
New Beetle Cabriolet	41.271	60.276
New Beetle	38.847	50.318
Sharan	38.583	46.051
Parati	31.433	18.855
Lupo	24.434	42.695
Phaeton	5.485	5.885
Käfer	–	7.550
	<b>3.021.633</b>	<b>3.055.581</b>
<b>Škoda</b>		
Fabia	238.830	260.512
Octavia	181.067	156.497
Superb	22.899	19.270
Fabia Praktik	1.072	1.275
	<b>443.868</b>	<b>437.554</b>
<b>Bentley</b>		
Continental GT Coupé	6.896	107
Arnage	790	607
Azure	–	62
Continental	–	16
	<b>7.686</b>	<b>792</b>
<b>Markengruppe Volkswagen*</b>	<b>3.508.684</b>	<b>3.533.830</b>

\* Inklusive der nicht vollkonsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. sowie 35.497 (39.903) Ford-Galaxy-Modelle.

Geschäftsparten und Märkte  
 Markengruppe Volkswagen  
 > Markengruppe Audi  
 Nutzfahrzeuge  
 Finanzdienstleistungen

## MARKENGRUPPE AUDI

# Mit gestiegenem Absatz und höherwertigem Modellmix erfolgreich

**Audi steigerte mit neuen Modellen seinen Absatz. Auch SEAT startet mit dem Altea durch. Der Lamborghini Gallardo wurde im zweiten Jahr nach seiner Markteinführung noch stärker nachgefragt.**

### GESCHÄFTSVERLAUF

Die Markengruppe Audi erhöhte den Absatz der Marken Audi, SEAT und Lamborghini um 0,4 % auf 1,2 Mio. Fahrzeuge. Davon verkaufte Audi 775 Tsd. Fahrzeuge und übertraf damit den Absatz des Vorjahres um 1,0 %. Neben den Volumenmodellen Audi A3 und Audi A4 wurden der neue Audi A3 Sportback und die neue Generation des Audi A6 besonders nachgefragt. In der Luxusklasse verzeichnete der Audi A8 Zuwächse. Der Absatz von SEAT Modellen lag mit 445 Tsd. Einheiten (-0,9 %) leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Positiv entwickelten sich vor allem die Absatzzahlen des im Frühjahr in den Markt eingeführten SEAT Altea, von dem 2004 bereits 52.645 Einheiten abgesetzt wurden. Auch im zweiten Jahr nach seiner Markteinführung blieb die Nachfrage nach dem Gallardo hoch. Lamborghini steigerte dadurch insgesamt seinen Absatz 2004 um beachtliche 29,0 % auf 1.614 Fahrzeuge.

Die Produktion der Markengruppe Audi erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,9 % auf 1,2 Mio. Fahrzeuge. Die Marke Audi fertigte insgesamt 788 Tsd. Modelle (+3,2 %) und hatte mit 63,1 (62,3) % den größten Anteil an der Gesamtproduktion der Markengruppe. Bei SEAT wurden im Geschäftsjahr 2004 insgesamt 458 Tsd. Fahrzeuge hergestellt – und damit fast so viele wie im Vorjahr (-0,3 %). Bei

Lamborghini stieg die Produktion um 23,7 % auf 1.678 Einheiten.

### UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Markengruppe Audi steigerte die Umsatzerlöse im Berichtsjahr um 3,3 % auf 26,6 Mrd. €. Hierzu trugen neben dem höheren Fahrzeugabsatz vor allem auch die gestiegenen Verkäufe höherwertiger Modelle bei. Trotz teilweise widriger Marktbedingungen verbesserte die Markengruppe Audi im Jahr 2004 das Operative Ergebnis deutlich um 10,7 % auf 1,2 Mrd. €. Dabei konnten insbesondere die umsatzschmälernden Wechselkurseinflüsse durch den höherwertigen Modell- und Ausstattungsmix aber auch durch gezielte Kosteneinsparungsprogramme überkompensiert werden.

### MARKENGRUPPE AUDI

	2004	2003*	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.223	1.231	-0,6
Absatz	1.221	1.217	+0,4
Produktion	1.248	1.225	+1,9
Umsatzerlöse (Mio. €)	26.646	25.788	+3,3
Operatives Ergebnis	1.225	1.106	+10,7
in % der Umsatzerlöse	4,6	4,3	

\* Finanzdaten angepasst.

**PRODUKTION**

Fahrzeuge	2004	2003
<b>Audi</b>		
A4	313.269	324.551
A3	181.274	159.417
A6	180.687	150.978
Cabriolet	31.962	29.285
A8	22.429	21.748
A2	19.745	27.323
Allroad	14.842	17.634
TT Coupé	14.753	20.807
TT Roadster	8.852	11.530
	<b>787.813</b>	<b>763.273</b>
<b>SEAT</b>		
Ibiza	183.754	220.497
León	90.850	96.536
Altea	67.125	–
Córdoba	46.821	59.348
Toledo	38.962	36.026
Alhambra	21.580	23.693
Arosa	9.368	13.814
Inca Kombi	–	2.150
Inca	–	7.982
	<b>458.460</b>	<b>460.046</b>
<b>Lamborghini</b>		
Gallardo	1.294	933
Murciélago	304	424
Murciélago Roadster	80	–
	<b>1.678</b>	<b>1.357</b>
<b>Markengruppe Audi*</b>	<b>1.247.951</b>	<b>1.224.676</b>

\* Inklusive der nicht vollkonsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligung FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd.

## NUTZFAHRZEUGE

## Caddy kletterte mit hohen Neuzulassungen an die Spitze seiner Klasse

**Nutzfahrzeuge von Volkswagen bleiben die Nummer eins der Zulassungsstatistik in Europa. Dabei entwickelte sich der Caddy zum Bestseller seiner Klasse in Deutschland. Auch der Absatz der schweren Lkw konnte gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden.**

### GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge verbesserte 2004 den Absatz gegenüber dem Vorjahr deutlich um 43,8 % auf 360 Tsd. Fahrzeuge. Dieser beachtliche Anstieg ist vor allem auf die große Nachfrage nach dem Caddy zurückzuführen, der sich innerhalb kürzester Zeit zum Bestseller entwickelte und in seiner Klasse in Deutschland die Marktführerschaft errang. Weltweit wurden von diesem Modell 2004 insgesamt 105.650 Fahrzeuge als Nutzfahrzeug oder in der Version Caddy Life als Pkw abgesetzt. Darüber hinaus blieb die Geschäftssparte im Segment der Transporter weiterhin die Nummer eins in Deutschland und Europa. Auch im Pkw-Segment festigte der neue Multivan seinen hohen Marktanteil bei Großraumlimousinen, Freizeit- und Reisemobilen. Insgesamt stieg der Absatz von Caravelle/Multivan und Transporter um 10,0 % auf 161.508 Fahrzeuge.

Von den im brasilianischen Werk Resende hergestellten schweren Nutzfahrzeugen wurden im Jahr 2004 insgesamt 17,5 % mehr Einheiten abgesetzt als im Jahr zuvor. In der Klasse der schweren Lkw von 7 bis 45 Tonnen erreichte die Geschäftssparte einen Absatzanstieg um 28,8 % auf 29.174 Einheiten und sicherte sich dadurch erneut die Marktführerschaft in Brasilien. Dagegen lag der Absatz von Bussen mit 4.790 Tsd. Einheiten um 21,4 % unter dem Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2004 erhöhte sich die Produktion aufgrund der gestiegenen Nachfrage deutlich. Insgesamt wurden 337 Tsd. Fahrzeuge produziert, das waren 28,3 % mehr als im Vorjahr. Das Stammwerk in Hannover fertigte 139 (178) Tsd. Caravelle/Multivan, Transporter und LT. In den Vorjahreswerten waren 39 Tsd. Fahrzeugproduktionssätze für unsere polnische Tochtergesellschaft Volkswagen Poznan Sp. z o.o. enthalten, die 2004 entfallen sind. In Poznan, wo auch der Caddy gefertigt wird, wurden im Berichtsjahr 122 Tsd. Fahrzeuge und damit fast drei Mal so viele Einheiten wie im Vorjahr hergestellt. Auch der brasilianische Standort Resende steigerte seine Produktionszahlen von Lkw sowie Bus-Chassis gegenüber dem Vorjahr nachfragebedingt um 17,5 % auf 34 Tsd. Einheiten.

### NUTZFAHRZEUGE

	2004	2003*	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	334	259	+ 29,0
Absatz	360	250	+ 43,7
Produktion	337	262	+ 28,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	5.994	4.680	+ 28,1
Operatives Ergebnis	-144	-232	+ 38,0
in % der Umsatzerlöse	-2,4	-4,9	

\* Finanzdaten angepasst.

**UMSATZ UND ERGEBNIS**

Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge steigerte ihre Umsatzerlöse im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahreswert um 28,1 % auf 6,0 Mrd. €. Diese Verbesserung ergab sich im Wesentlichen aus dem deutlichen Absatzanstieg, insbesondere der neu im Markt eingeführten Modelle. Das Operative

Ergebnis betrug im Geschäftsjahr – 144 Mio. € nach – 232 Mio. € im Vorjahr. Hauptursachen für das wiederum negative Ergebnis waren die vor allem im ersten Halbjahr 2004 nicht voll ausgelasteten Produktionskapazitäten, Anlaufkosten sowie gestiegene Abschreibungen infolge der erneuerten Produktpalette.

**PRODUKTION**

Fahrzeuge	2004	2003
Caravelle/Multivan, Kombi	91.019	84.743
Transporter	57.533	70.216
Caddy	54.190	21.830
Caddy Kombi	40.553	2.259
LT	29.928	31.194
Lkw	29.212	22.673
Saveiro	25.125	19.078
Omnibus	4.899	6.272
LT Kombi	3.095	3.107
Golf Pickup	992	855
<b>Nutzfahrzeuge</b>	<b>336.546</b>	<b>262.227</b>

Geschäftsparten und Märkte  
 Markengruppe Volkswagen  
 Markengruppe Audi  
 Nutzfahrzeuge  
 > Finanzdienstleistungen

## FINANZDIENSTLEISTUNGEN

# Innovationsfähigkeit unterstrichen

**Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen dringt mit dem anteiligen Erwerb von LeasePlan stärker ins Flottengeschäft vor. Fahrzeugfinanzierungen nun auch in China.**

### GESCHÄFTSVERLAUF

Der Konzernbereich besteht aus den Geschäftsparten Finanzdienstleistungen und Europcar.

### Finanzdienstleistungen

Bei den Finanzdienstleistungen setzte sich im Jahr 2004 die dynamische Geschäftsentwicklung fort. Ein wichtiges Ereignis des Jahres war die anteilige Akquisition der niederländischen LeasePlan Corporation N.V. Darüber hinaus hat die Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, die endgültige operative Geschäftslizenz erhalten und in Peking mit dem Verkauf von Fahrzeugfinanzierungen für Privatkunden begonnen. Auch in Europa weitete der Finanzdienstleistungsbereich sein Geschäft aus: Unter Ausnutzung des Europäischen Bankenpasses eröffnete die Volkswagen Bank GmbH in Griechenland, Frankreich und Großbritannien weitere Zweigniederlassungen. Deutliche Zuwächse erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen auch bei den Kundenfinanzierungen auf den nordamerikanischen Märkten USA, Kanada und Mexiko. In Südamerika lagen die Vertragsbestände für die Finanzierung von Pkw und Lkw nahezu auf dem Niveau des Vorjahres.

Im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft stieg die Zahl der neu abgeschlossenen

Verträge gegenüber dem Vorjahr um 3,0 % auf 2,1 Mio. Kontrakte. Zum 31. Dezember 2004 erhöhte sich dadurch der weltweite Vertragsbestand um 3,8 % auf 5,9 Mio. Kontrakte in den Bereichen Kundenfinanzierung/Leasing (+2,5 %) und Service/Versicherung (+7,4 %). Der Anteil geleaster bzw. finanzierter Neufahrzeuge am entsprechenden Auslieferungsvolumen lag bei gleich gebliebenen Vergabegrundsätzen mit 31,3 (35,6) % unter dem Vorjahresniveau. Die Forderungen aus Händlerfinanzierungen stiegen 2004 gegenüber dem Vorjahr um 29,2 %. Eine erfolgreiche Entwicklung verzeichnete im zurückliegenden Jahr das Flottengeschäft. So konnte das Geschäft mit konzernerneigenen (+23,1 %) und auch mit konzernfremden Fahrzeugen (+21,2 %) deutlich gesteigert werden. Dadurch erhöhte sich der betreute Fahrzeugbestand zum 31. Dezember 2004 um 22,2 % auf 228 Tsd. Automobile.

Das Direktbankgeschäft der Volkswagen Bank *direct* entwickelte sich auch im Jahr 2004 weiter positiv. Speziell das Angebot von Tagesgeld- und Sparkonten fand einen enormen Zuspruch bei unseren Kunden. Zum Jahresende stieg die Zahl der betreuten Konten auf 765 Tsd., was einem Zuwachs von 13,0 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Auch das Einlagevolumen wuchs zum 31. Dezember 2004 auf 8,0 Mrd. € (+18,9 %); davon entfielen 638 Mio. € auf den Firmenkundenbereich.

### Europcar

Im zurückliegenden Geschäftsjahr konnte Europcar in einem schwierigen Umfeld seine Marktführerschaft bei den europäischen Autovermietern ausbauen. Die Europcar-Gruppe steigerte ihre Vermietungen gegenüber dem Vorjahr um 9,7 % auf insgesamt 32,5 Mio. Vermiettage.

Dieser positive Verlauf beruht im Wesentlichen auf dem weiteren Ausbau der Geschäftsaktivitäten im Tourismus- und Businessbereich, der zielstrebigem Ausrichtung an Kundeninteressen sowie der gewählten Qualitätsstrategie. Für die Ausweitung der weltweiten Geschäftstätigkeit setzt die Europcar-Gruppe das Modell des Franchising ein. Durch den planmäßigen Ausbau dieses Netzes bietet sie gegenwärtig ihre Dienstleistungen bereits in 132 Ländern an.

Im Jahr 2004 bestand der Fuhrpark zu einem Drittel aus konzerneigenen Modellen. Somit wurden Synergieeffekte innerhalb des Konzerns sinnvoll genutzt. Mit speziellen Angeboten im Rahmen von Markteinführungen trug Europcar zum Erfolg neuer Konzernmodelle bei.

### UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2004 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 8,7 Mrd. €; das waren 4,0 % mehr als im Vorjahr. Dieser Anstieg war vor allem auf die ausgeweiteten Geschäftsaktivitäten bei der Kundenfinanzierung und im Leasinggeschäft zurückzuführen. Das Ergebnis vor Steuern verbesserte sich um 16 Mio. € auf 927 Mio. €. Damit leistete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen wesentlichen Beitrag zum Ergebnis des Volkswagen-Konzerns. Die Eigenkapitalrendite auf Basis des Ergebnisses vor Steuern reduzierte sich aufgrund des höheren Eigenkapitals durch die im vierten Quartal 2004 durchgeführten konzerninternen Kapitalerhöhungen auf 19,9 (23,8) %.

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Bilanzsumme um 17,9 % auf 61,4 Mrd. €. Das Verhältnis von Kreditstand zu Eigenkapital (debt-to-equity ratio) betrug 9:1. Zum 31. Dezember 2004 entfielen auf den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rund 48 % der Aktiva des Gesamtkonzerns.

### FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2004	2003	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	5.883	5.667	+3,8
Kundenfinanzierung/Leasing		4.225	4.123	+2,5
Service/Versicherung		1.658	1.544	+7,4
Forderungen aus	Mio. €			
Kundenfinanzierung		23.387	21.656	+8,0
Händlerfinanzierung		8.974	6.946	+29,2
Leasingverträgen		11.457	10.727	+6,8
Einlagen Direktbank		8.017	6.744	+18,9
Bilanzsumme		61.378	52.072	+17,9
Umsatzerlöse*		8.710	8.376	+4,0
Ergebnis vor Steuern		927	911	+1,8
in % des durchschnittlichen Eigenkapitals		19,9	23,8	
Belegschaft am 31.12.		12.768	12.436	+2,7

\* Vorjahreswert angepasst.

## Die Autostadt – Markenwerte hautnah erfahren

- >> Über zwei Millionen Besucher tauchen jährlich in die Volkswagen-Welt ein
- >> Aus Besuchern werden Kunden: Vertrauen in die Marken und Sympathie für das Unternehmen setzen Kaufanreize

### KOMMUNIKATIONSPLATTFORM DES VOLKSWAGEN-KONZERNS

Als Kommunikationsplattform des Volkswagen-Konzerns und seiner Marken verfolgt die Autostadt vorrangig das Ziel, Motor eines lebendigen Austauschprozesses von Unternehmen und Gesellschaft zu sein. Am Unternehmenssitz der Volkswagen AG in Wolfsburg werden die Themen und Werte des Konzerns erlebbar: Die Autostadt zeigt aktuelle Entwicklungen aus Technik und Design; sie lässt die Besucher teilhaben an den Visionen eines Weltunternehmens und seiner Marken. Sie begründet als Center of Excellence eine neue Servicequalität und ein neues Dienstleistungsbewusstsein. Ihr Ziel ist der Aufbau von tragfähigen Beziehungen zwischen dem Hersteller und den für ihn relevanten Gruppen. Neben der großen Sympathiewirkung für den Volkswagen-Konzern zeigt die Autostadt weit reichende inhaltliche Ansätze, die Marketing und Kommunikation als Sinnstiftung und Begegnung verstehen.

Zugleich macht sie als weltweit größter Auslieferungsort die Abholung eines neuen Volkswagen durch vielfältige Attraktionen rund um das Thema Mobilität zum Erlebnis für die Käufer und ihre Familien. Im Laufe des Jahres 2004 übergab der Volkswagen-Konzern rund 160.000 Fahrzeuge in der Autostadt an ihre neuen Besitzer. Anfang 2005 begrüßte die Autostadt ihren zehnmillionsten Besucher und

hat sich so als erfolgreiche Kommunikationsplattform mit mehr als zwei Millionen Besuchern pro Jahr fest etabliert. Sie übertrifft unsere Erwartungen damit um mehr als das Doppelte. Dabei hat ihre bundesweite Bedeutung stetig zugenommen: Nachdem der Anteil der Besucher aus dem überregionalen Umkreis ab 100 km anfänglich bei 30 % lag, ist dieser Wert nun auf mehr als 70 % gestiegen.

### MODERNES KUNDEN-BEZIEHUNGSINSTRUMENT

Durch den innovativen Ansatz, dem Kunden direkt als Hersteller zu begegnen, versteht sich die Autostadt als Ergänzung klassischer Kommunikations- und Marketinginstrumentarien. Marktforschungsergebnisse belegen deutlich die positiven Auswirkungen des direkten Dialogs auf die definitive Kaufabsicht durch die überraschende Inszenierung und die konsequente Serviceausrichtung. Eine fortlaufende Kaufsimulation mit Neuwagenkäufern zeigt, dass durch den Besuch der Autostadt die Wahrnehmung der Konzernmarken und insbesondere der Marke Volkswagen signifikant erhöht wird. Unter den täglich rund 5.700 Besuchern, die für durchschnittlich knapp vier Stunden die Autostadt erleben, befinden sich circa 1.600 Abholer und deren Angehörige. Rund 1.500 Gäste fahren – noch – kein Produkt des Volkswagen-Konzerns.



Blick auf KundenCenter und Fahrzeugtürme

**» ZIEL DER AUTOSTADT IST DER AUFBAU VON TRAGFÄHIGEN BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DEM HERSTELLER UND DEN FÜR IHN RELEVANTEN GRUPPEN «**

#### **LERNKULTUR PUR**

Der Erfolg der Autostadt begründet sich insbesondere darauf, dass sie unterschiedliche Zugänge zum Thema Mobilität für Menschen jeden Alters und jeden Milieus ermöglicht.

Ein besonderes Beispiel für die moderne Zielgruppenansprache ist das pädagogische Programm, das sich als Ergänzung institutionalisierter Bildungsangebote versteht. Als staatlich anerkannter außerschulischer Lernort leistet die Autostadt einen Beitrag zur gesamten Lernkultur vom Kleinkindalter bis zur Volljährigkeit, indem das Erleben und das Erfahren an erster Stelle steht. In Erfahrungsräumen

wie dem Objektbereich der WerkStadt und der FamilienWelt oder in organisierten Vermittlungseinheiten können die Besucher Lernprozesse selbst steuern und individuell gestalten.

Den Hintergrund der pädagogischen Arbeit bildet ein Ende 2002 geschlossener Kooperationsvertrag zwischen dem niedersächsischen Kultusministerium und der Autostadt. Ziel dieser Zusammenarbeit ist, den Lernbereich Mobilität auf der Basis des niedersächsischen Curriculums Mobilität didaktisch weiter zu vertiefen. Er soll die herkömmliche Verkehrserziehung ablösen.

## TERMINE 2005

2. – 10. April 2005  
▼

**AUTO MOBIL  
INTERNATIONAL,  
LEIPZIG**

22. – 28. April 2005  
▼

**INTERNATIONAL  
AUTOMOTIVE &  
MANUFACTURING  
TECHNOLOGY  
EXHIBITION,  
SHANGHAI**

29. April –  
8. Mai 2005  
▼

**KOREA MOTOR SHOW,  
SEOUL**

1. Juni 2005  
▼

**5-JÄHRIGES BESTEHEN  
DER AUTOSTADT,  
WOLFSBURG**



3. – 13. März 2005  
▼

**INTERNATIONALER  
AUTOMOBILSALON,  
GENÈVE**

3. – 14. März 2005  
▼

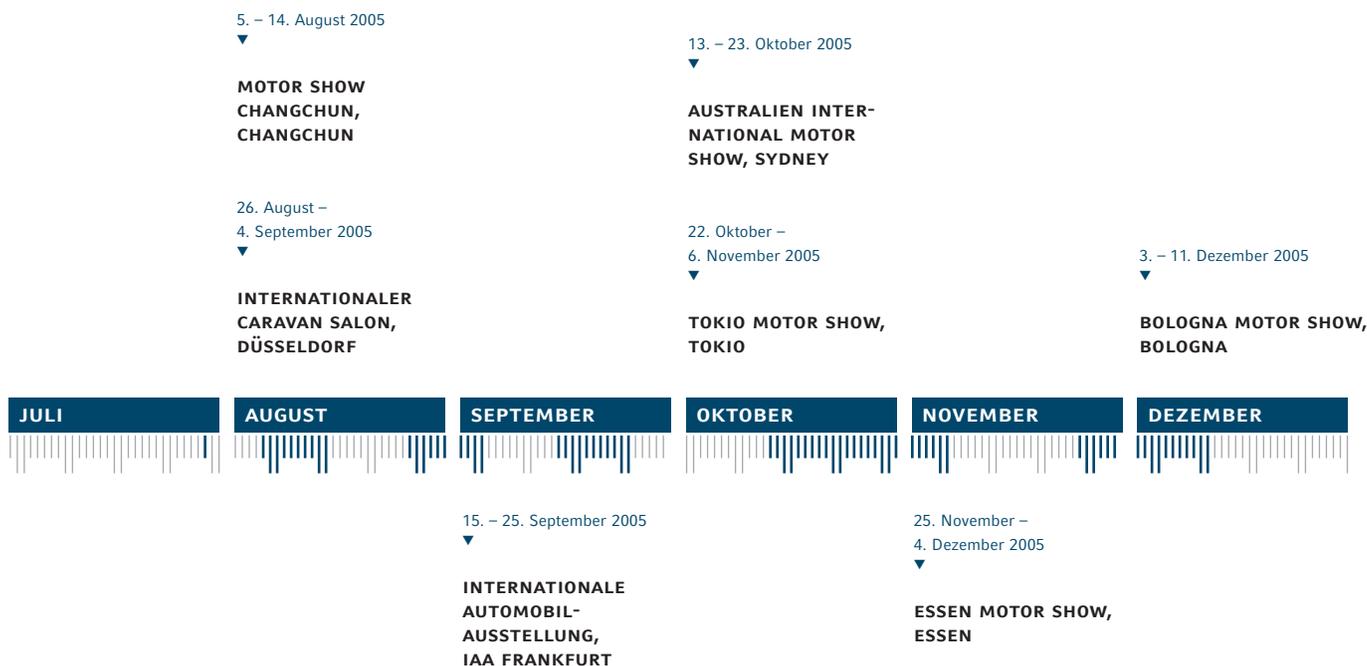
**INTERNATIONAL  
MOTOR SHOW,  
MELBOURNE**

25. März –  
3. April 2005  
▼

**INTERNATIONAL AUTO  
SHOW, NEW YORK**

7. – 15. Mai 2005  
▼

**SALÓN INTERNACIONAL  
DEL AUTOMÓVIL,  
BARCELONA**



**Finanzkalender 2005**

- >> **8. MÄRZ 2005**  
Jahrespressekonferenz/Veröffentlichung  
des Geschäftsberichts 2004

---

- >> **9. MÄRZ 2005**  
Internationale Investorenkonferenz

---

- >> **21. APRIL 2005**  
Hauptversammlung  
(Congress Centrum Hamburg)

---

- >> **29. APRIL 2005**  
Zwischenbericht Januar – März

---

- >> **29. JULI 2005**  
Zwischenbericht Januar – Juni

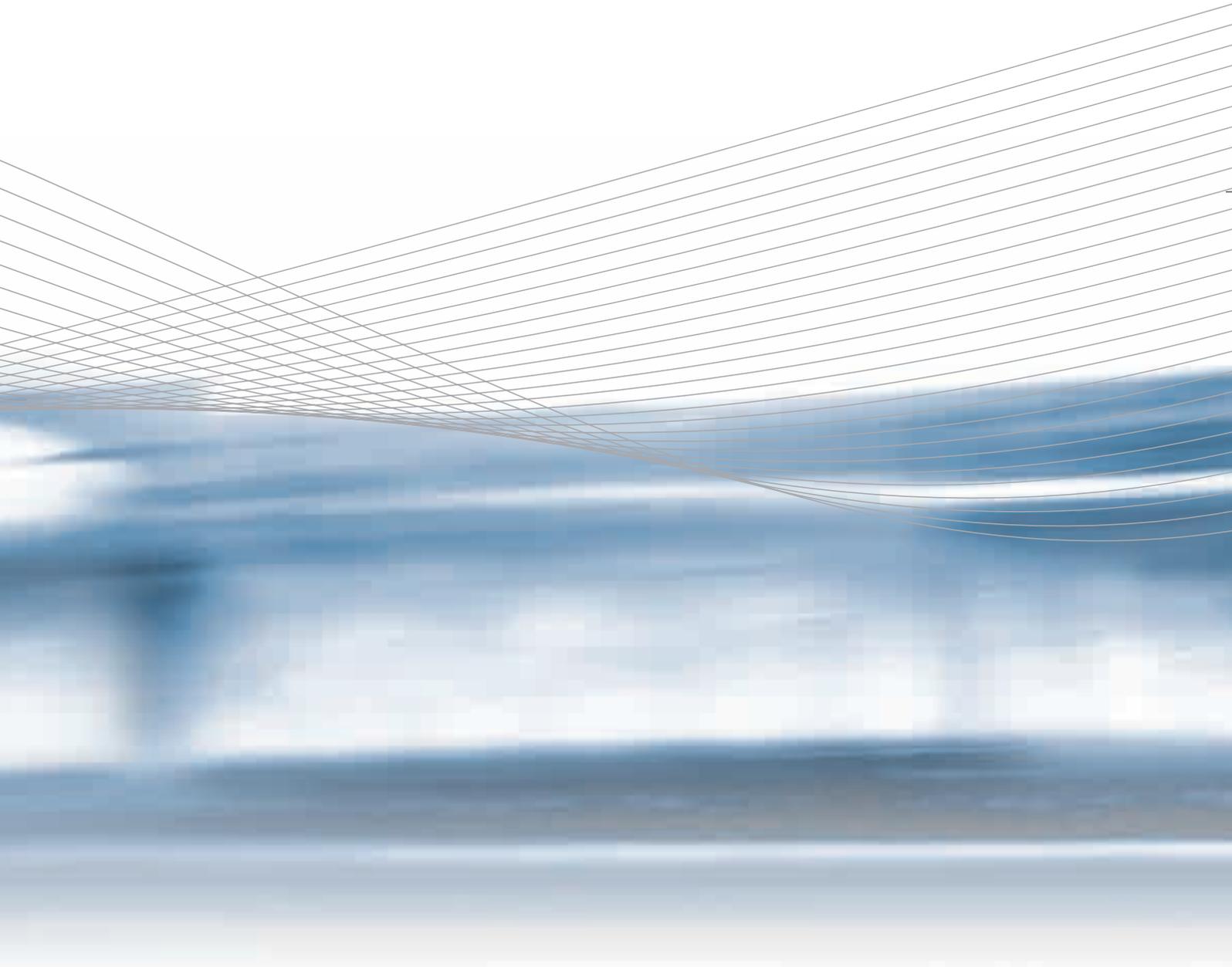
---

- >> **3. NOVEMBER 2005**  
Zwischenbericht Januar – September

---

**VOLKSWAGEN AG**

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN



## WESENTLICHE ZAHLEN

### VOLKSWAGEN-KONZERN

Mengendaten	2004	2003	%
Absatz (Automobile)	5.142.759	5.015.911	+2,5
Produktion (Automobile)	5.093.181	5.020.733	+1,4
Belegschaft am 31.12.	342.502	336.843	+1,7

Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	2004	2003 <sup>1)</sup>	%
Umsatzerlöse	88.963	84.813	+4,9
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	2.015	2.297	-12,3
Sondereinflüsse	395	692	-42,9
Operatives Ergebnis nach Sondereinflüssen	1.620	1.605	+1,0
Ergebnis vor Steuern	1.099	1.354	-18,8
Ergebnis nach Steuern	716	1.003	-28,6
Cash-flow laufendes Geschäft	11.494	8.371	+37,3
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	15.079	15.464	-2,5
Konzernbereich Automobile <sup>2)</sup>			
Cash-flow laufendes Geschäft	8.918	5.968	+49,4
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	7.047	8.456	-16,7
davon: Sachinvestitionen	5.425	6.589	-17,7
in % vom Umsatz	6,8	8,6	
Entwicklungskosten (aktiviert)	1.501	1.817	-17,4
in % vom Umsatz	1,9	2,4	

Renditen in %	2004	2003 <sup>1)</sup>	
Umsatzrendite vor Steuern	1,2	1,6	
Kapitalrendite nach Steuern (Automobilbereich)	1,2	2,0	
Eigenkapitalrendite vor Steuern (Finanzdienstleistungsbereich)	19,9	23,8	

<sup>1)</sup> Angepasst.

<sup>2)</sup> Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

### VOLKSWAGEN AG

Mengendaten	2004	2003	%
Absatz (Automobile)	1.993.068	1.941.311	+2,7
Produktion (Automobile)	934.969	993.716	-5,9
Belegschaft am 31.12.	102.520	103.821	-1,3

Finanzdaten nach HGB in Mio. €	2004	2003	%
Umsatzerlöse	47.707	45.425	+5,0
Jahresüberschuss	505	633	-20,1
Dividendenvorschlag der Volkswagen AG	409		
davon auf: Stammaktien	292		
Vorzugsaktien	117		

## INHALT

4	40	108 110	114
LAGEBERICHT	VOLKSWAGEN-KONZERNABSCHLUSS	BESTÄTIGUNGSVERMERK	ORGANE WEITERE INFORMATIONEN

## LAGEBERICHT

▶ 4

- 4 GESCHÄFTSVERLAUF
- 12 VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE
- 20 VOLKSWAGEN AG (KURZFASSUNG NACH HGB)
- 22 FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG
- 25 GESCHÄFTSPROZESSE
- 28 RECHTLICHE ANGELEGENHEITEN
- 30 RISIKOBERICHT
- 35 AUSBLICK

VOLKSWAGEN-  
KONZERNABSCHLUSS

▶ 40

- 40 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
- 41 BILANZ
- 42 EIGENKAPITALENTWICKLUNG
- 43 KAPITALFLUSSRECHNUNG
- 44 ANHANG

## BESTÄTIGUNGSVERMERK

▶ 108

## ORGANE

▶ 110

- 110 MANDATE DES VORSTANDS
- 111 MANDATE DES AUFSICHTSRATS

## WEITERE INFORMATIONEN

▶ 114

- 114 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT
- 116 KENNZAHLEN GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE
- 117 GLOSSAR
- 118 STICHWORTVERZEICHNIS

## ERKLÄRUNG DES VORSTANDS DER VOLKSWAGEN AG

Der Vorstand der Volkswagen AG ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Die Berichterstattung erfolgt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC). Der Konzernlagebericht wird unter Beachtung der Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) erstellt. Die Voraussetzungen des § 292a HGB für eine Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Handelsrecht sind erfüllt. Die Beurteilung dieser Voraussetzungen basiert auf dem vom Deutschen Standardisierungsrat veröffentlichten Deutschen Rechnungslegungsstandard Nr. 1 (DRS 1).

Die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts wird durch interne Kontrollsysteme, den Einsatz konzernweit einheitlicher Richtlinien sowie durch Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter sichergestellt. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und konzerninternen Richtlinien sowie die Zuverlässigkeit und Funktionsfähigkeit der Kontrollsysteme werden kontinuierlich konzernweit geprüft. Die vom Gesetzgeber geforderte Frühwarnfunktion wird durch ein konzernweites Risikomanagement-System erreicht, das dem Vorstand ermöglicht, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, hat gemäß Beschluss der Hauptversammlung den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht als unabhängiger Wirtschaftsprüfer geprüft und den im Anschluss an den Anhang abgedruckten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

In Anwesenheit des Abschlussprüfers sind der Konzernabschluss, der Konzernlagebericht, der Prüfungsbericht sowie die vom Vorstand zu treffenden Maßnahmen zur frühzeitigen Erkennung von Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats und im Aufsichtsrat der Volkswagen AG eingehend erörtert worden. Das Ergebnis dieser Prüfung geht aus dem Bericht des Aufsichtsrats hervor.

## &gt; Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

## GESCHÄFTSVERLAUF

## Modelloffensive im Jahr 2004 fortgeführt

Die Weltwirtschaft blieb 2004 auf Erholungskurs. Parallel dazu gewannen die weltweiten Automobilmärkte wieder an Fahrt. Unsere neuen Fahrzeugmodelle konnten wir erfolgreich auf den Märkten platzieren.

### WELTWIRTSCHAFT WÄCHST WIEDER STÄRKER

Die Erholung der Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2004 fortgesetzt. Allerdings verlangsamte sich das Expansionsstempo seit dem Frühjahr 2004. Ursachen hierfür waren unter anderem der starke Anstieg der Ölpreise, die anhaltenden geopolitischen Spannungen und eine weniger expansive Geldpolitik in den Industrieländern. Insgesamt wuchs die Weltwirtschaft um 4,1 % nach 2,7 % im Vorjahr.

### Nordamerika

Die USA verzeichneten mit 4,4 (3,1) % zwar wieder ein kräftiges Wirtschaftswachstum, die Beschäftigungsentwicklung blieb allerdings hinter den Erwartungen zurück. Mexiko erreichte als Folge der starken US-Konjunktur und gestiegener Einnahmen aus dem Ölexport eine Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 4,1 (1,3) %.

### Südamerika/Südafrika

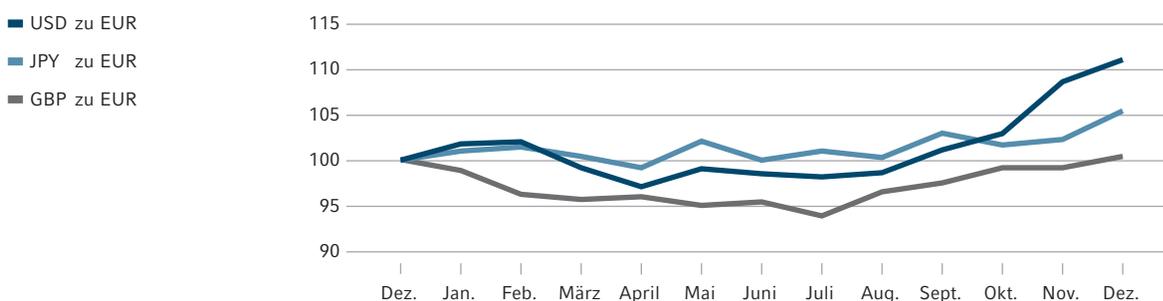
Brasilien profitierte aufgrund der hohen Auslandsverschuldung insbesondere vom niedrigen US-Zinsniveau und erzielte ein Wachstum von 5,1 (0,5) %. In Argentinien lag die Expansionsrate des BIP bei 8,0 % nach 8,8 % im Vorjahr. Die südafrikanische Wirtschaft expandierte trotz des starken Rand mit einer Zuwachsrate von 3,1 (1,9) %.

### Asien-Pazifik

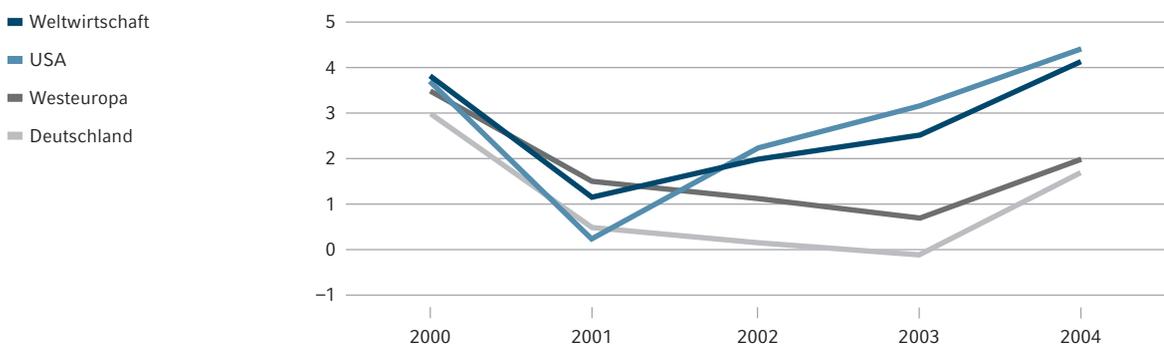
Seit seinem Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO) 2001 hat China den Außenhandel erheblich ausgeweitet. Das Wachstum des BIP war im Jahr 2004 mit 9,5 (9,3) % weiterhin sehr dynamisch. Die japanische Volkswirtschaft wuchs bei anhaltender Deflation mit einer Rate von 2,9 (2,5) %.

### DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2003 BIS DEZEMBER 2004

INDEX AUF BASIS DER MONATSENDKURSE, STAND: 31.12.2003 = 100



### WIRTSCHAFTSWACHSTUM BIP-VERÄNDERUNG IN PROZENT



#### Europa

In Westeuropa blieb das Wirtschaftswachstum mit einer Jahresrate von 2,0 (0,8)% unterdurchschnittlich, da in zunehmendem Maße konjunkturdämpfende Effekte vom starken Euro und den hohen Ölpreisen ausgingen. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote erhöhte sich leicht gegenüber dem Vorjahr. In Zentral- und Osteuropa dagegen lag das Wachstum mit 6,0 (5,5)% weiterhin deutlich über dem der westeuropäischen Länder.

#### Deutschland

Deutschland erzielte 2004 nach der Rezession im Vorjahr (-0,1%) wieder ein positives Wirtschaftswachstum von 1,7%. Allerdings lag die Zahl der Arbeitslosen im Jahresdurchschnitt über dem Wert des Vorjahres. Die mit Anfang des Jahres einsetzenden Steuererleichterungen bewirkten nicht die erhoffte Belebung des privaten Konsums. Zurückzuführen war dies unter anderem auf den ölpreisbedingten Kaufkraftentzug sowie die anhaltende Unsicherheit über die Folgen der Reformpolitik.

#### SCHWELLENLÄNDER SORGEN FÜR ANSTIEG

##### DER PKW-NACHFRAGE

Im Jahr 2004 erhöhte sich die weltweite Pkw-Nachfrage um 4,9% auf 41,2 Mio. Fahrzeuge. Zuwächse verzeichneten vor allem die Pkw-Märkte in Süd-

amerika, China und Indien. Dagegen meldete der wichtige Markt USA einen Rückgang der Pkw-Neuzulassungen. Die Weltautomobilproduktion stieg deutlich um 4,9% auf 62,8 Mio. Einheiten, davon waren 43,1 Mio. Pkw (+4,3%).

#### Nordamerika

In Nordamerika lag die Nachfrage nach Pkw im Berichtszeitraum insgesamt unter dem Vorjahresniveau. Obwohl der US-Markt weiterhin durch die anhaltend hohen Verkaufsförderungsprogramme vieler Anbieter geprägt war, gingen die Pkw-Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr erneut um 1,6% zurück. Belastend auf das Pkw-Volumen wirkte sich auch die Segmentverschiebung zu Gunsten der leichten Nutzfahrzeuge aus. In den USA werden in dieser Klasse die Sport Utility Vehicles sowie die Crossover-, Minivan- und Pickup-Modelle geführt. Diese Fahrzeuge erzielten mit 9,4 Mio. Einheiten wiederum einen Absatzrekord (+3,7%). Auch in Kanada reduzierten sich die Pkw-Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr um 5,2%. Dagegen erreichte der mexikanische Pkw-Markt mit 742 Tsd. Einheiten (+7,2%) eine neue Bestmarke.

#### Südamerika/Südafrika

Die südamerikanischen Automobilmärkte Brasilien und Argentinien entwickelten sich positiv. Der brasilianische Pkw-Inlandmarkt erreichte 2004 vor

#### > Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

allem aufgrund des niedrigeren Zinsniveaus und der konjunkturellen Erholung mit 1,3 Mio. verkauften Pkw einen Anstieg um 7,7 %. Der Pkw-Exportrekord des Vorjahres wurde mit 494 Tsd. Einheiten sogar nochmals übertroffen. Mit 83 Tsd. Einheiten lag der Lkw-Markt in Brasilien mit einem Anstieg von 25,2 % wiederum über dem Vorjahr. In Argentinien setzte sich der positive Trend bei der Pkw-Nachfrage auch im zweiten Jahr nach der Wirtschaftskrise fort. Mit 197 Tsd. Fahrzeugen lag das Gesamtmarktvolumen zwar um 116,6 % über dem Vorjahr, aber noch deutlich unter dem Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre (221 Tsd. Pkw). Der Pkw-Markt in Südafrika verbuchte 2004 mit 332 Tsd. Fahrzeugen einen Anstieg bei den Neuzulassungen um 27,7 %.

#### Asien-Pazifik

Nach fünf Jahren kontinuierlichen Wachstums verzeichneten die Pkw-Märkte im asiatisch-pazifischen Raum auch im Jahr 2004 einen Anstieg. Der chinesische Pkw-Markt legte um 14,3 % auf 2,6 Mio. Einheiten zu. Das starke Wachstum zu Jahresbeginn wurde durch konjunkturpolitische Maßnahmen der Regierung abgeschwächt. In der zweiten Jahreshälfte nahmen daher die Pkw-Neuzulassungen weniger stark zu als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Im Gesamtjahr wurde somit die Zunahme des Jahres 2003 nicht erreicht. Auf dem japanischen Pkw-Markt erhöhten sich die Pkw-Neuzulassungen nur leicht und lagen am Ende des Berichtszeitraums bei 4,8 Mio. Fahrzeugen (+ 1,1 % auf Basis der vergleichbaren Vorjahreszahl). Ein aufstrebender Pkw-Markt war Indien, dessen Neuzulassungsvolumen um 21,3 % auf 1,0 Mio. Fahrzeuge stieg.

#### Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtsjahr mit 14,5 Mio. Fahrzeugen um 2,1 % über dem Vorjahreswert. Von den großen Volumenmärkten erzielte ausschließlich Spanien mit einem Plus von 9,8 % einen deutlichen Zuwachs. Vor dem Hintergrund steigender Kraftstoffpreise erreichte der Dieselanteil in Westeuropa mit 48,5 % einen neuen

Spitzenwert bei den Neuzulassungen. Die Pkw-Märkte in Zentral- und Osteuropa entwickelten sich 2004 unterschiedlich: Während die Nachfrage in den großen EU-Beitrittsländern wie Polen (– 10,0 %) und der Tschechischen Republik (– 11,1 %) überwiegend unter dem Vorjahresniveau blieb, legten die Pkw-Märkte in Russland (+ 17,0 %), der Ukraine (+ 37,0 %) und Rumänien (+ 35,9 %) deutlich zu.

Auch auf den Übrigen Märkten waren teilweise beträchtliche Steigerungsraten bei den Pkw-Neuzulassungen zu verzeichnen. Hervorzuheben ist insbesondere die Türkei mit einem Anstieg von 98,7 % auf 451 Tsd. Einheiten.

#### Deutschland

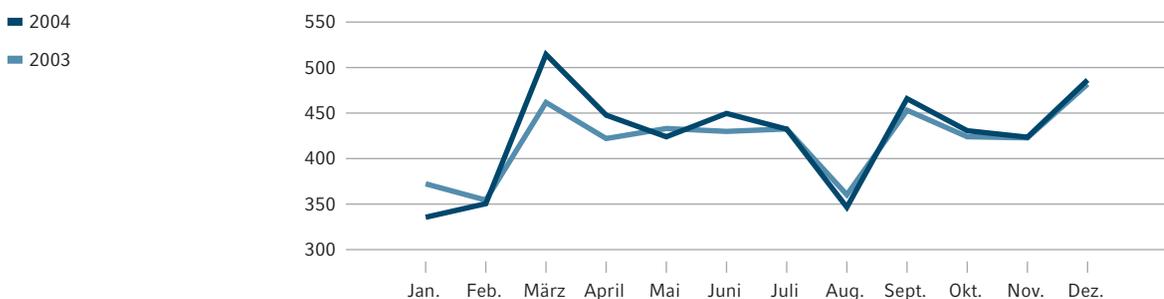
In Deutschland stieg die Automobilnachfrage erstmals nach vier Jahren wieder an. Insgesamt wurden 3,6 Mio. Kraftfahrzeuge (+ 1,4 %) neu zugelassen. Insbesondere durch ein starkes viertes Quartal stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen um 0,9 % auf 3,3 Mio. Fahrzeuge. Auf Lkw bis zu einem Gesamtgewicht von 6 Tonnen entfielen 197 Tsd. Einheiten (+ 4,6 %). Im Jahr 2004 wurden 5,6 Mio. Automobile produziert, das waren 1,9 % mehr als im Vorjahr. Im Exportgeschäft übertrafen die inländischen Produzenten mit 3,9 Mio. Einheiten den Rekordwert des Vorjahres nochmals um 0,8 %.

#### FAHRZEUGAUSLIEFERUNGEN WELTWEIT

Der Volkswagen-Konzern steigerte im Geschäftsjahr 2004 die weltweiten Auslieferungen an Kunden auf 5.079.377 Fahrzeuge. Das sind 1,3 % mehr als im Vorjahr. Wie die nachfolgende Grafik zeigt, lagen die Verkaufszahlen in den Monaten März, April, Juni und September bis November über den entsprechenden Vergleichswerten des Jahres 2003. Dennoch blieben die Auslieferungen insgesamt deutlich hinter unseren Erwartungen zurück.

Die Auslieferungen an Kunden entwickelten sich auf den einzelnen Märkten unterschiedlich. In der Tabelle auf Seite 8 geben wir einen Überblick über die Auslieferungszahlen auf unseren wesentlichen Märkten und die dort erzielten Pkw-Marktanteile

### AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN-KONZERNS NACH MONATEN IN TSD. FAHRZEUGE



des Volkswagen-Konzerns. Nachfolgend gehen wir auf die besonderen Marktgegebenheiten ein.

#### AUSLIEFERUNGEN IN EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE

Der westeuropäische Pkw-Markt (einschließlich Deutschland) hat für uns eine große Bedeutung. Hier lieferten wir insgesamt 54,2 (54,4) % unserer Fahrzeuge an Kunden aus. Vor allem unsere neuen Modelle Audi A3 Sportback, Audi A6, SEAT Altea, Škoda Octavia, Caravelle/Multivan und Transporter sowie Bentley Continental GT führten sich mit beachtlichen Verkaufszahlen gut in den Markt ein. Nach einem verhaltenen Start 2003 legten auch die Verkäufe des Golf, der 2004 sein 30-jähriges Jubiläum feierte, deutlich zu. Ab April 2004 übernahm der Golf wieder Platz eins der westeuropäischen Zulassungsstatistik. Zuwachsraten im zweistelligen Bereich erzielten unsere Modelle Touran und Touareg. Beim Caddy – einschließlich des neuen Caddy Life – verdreifachten sich die Neuzulassungen nahezu. Dagegen gingen die Auslieferungen des Passat und des Bora wegen der bevorstehenden Modellwechsel zurück. Insgesamt sicherten wir uns in Westeuropa erneut die Marktführerschaft. Auf dem leicht gewachsenen deutschen Pkw-Markt steigerten wir unsere Auslieferungen an Kunden um 1,2 %. Die Marke Volkswagen-Pkw erzielte im September und November sogar das seit fünf Jahren beste Ergebnis bei den Auslieferungen an Kunden. Neben dem Golf

kletterten auch der Touran und der Caddy an die Spitze ihres jeweiligen Segments. Damit blieb der Volkswagen-Konzern auch in Deutschland die Nummer eins unter den Automobilherstellern.

Auf den Übrigen Märkten führte vor allem die wachsende Pkw-Nachfrage in der Türkei zu dem deutlichen Anstieg der Auslieferungen von Konzern-Modellen.

#### AUSLIEFERUNGEN IN NORDAMERIKA

Im Geschäftsjahr 2004 setzte sich der massive Wettbewerbsdruck durch Rabattaktionen anderer Fahrzeughersteller auf dem US-amerikanischen Pkw-Markt fort. Dies zwang uns, die verkaufsfördernden Maßnahmen im dritten Quartal 2004 auszuweiten. Sie blieben dennoch weit unter den dort üblichen Größenordnungen. Unsere Pkw-Auslieferungen folgten dem allgemeinen Markttrend und gingen insgesamt gegenüber dem Vorjahr zurück. Das Audi Cabriolet, der Audi A8 und der Bentley Continental GT verzeichneten jedoch Zuwächse. Erfolgreich verkauften sich in den USA erneut die Sport Utility Vehicles (SUV), die zusammen mit den Crossover-, Minivan- und Pickup-Modellen nicht zu den Pkw, sondern zu den leichten Nutzfahrzeugen zählen: Vom Oberklasse-SUV Touareg lieferten wir im Berichtsjahr 27.706 Fahrzeuge auf dem US-amerikanischen Markt aus. Der Pkw-Markt in Kanada entwickelte sich ähnlich wie der in den USA. Zuwächse verzeichneten nur der

## &gt; Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

Passat, der Touareg, das Audi Cabriolet und in der Luxusklasse der Audi A8. In Mexiko erzielten wir insbesondere mit den Volkswagen-Modellen Jetta und Touareg deutliche Verkaufszuwächse. Aber auch die Verkaufszahlen des Audi A3 übertrafen die Vorjahreswerte. Insgesamt lagen unsere Verkäufe in Mexiko damit über denen des Vorjahres.

**AUSLIEFERUNGEN IN SÜDAMERIKA/SÜDAFRIKA**

Die Auslieferungen von Konzern-Fahrzeugen entwickelten sich in Südamerika überproportional zu den jeweiligen Pkw-Märkten. In Brasilien steigerten wir unsere Verkäufe vor allem aufgrund der ver-

stärkten Nachfrage nach dem neuen Einstiegsmodell Fox und nach dem Parati. In den brasilianischen Verkaufszahlen sind auch leichte Nutzfahrzeuge enthalten, deren Auslieferungen gegenüber dem Vorjahr wieder um 15,4 % auf 30.597 Fahrzeuge zunahmen. Bei den schweren Nutzfahrzeugen und Bussen im Segment zwischen 7 und 45 Tonnen, die wir ausschließlich in Brasilien herstellen, steigerten wir die Verkaufszahlen unserer Modelle gegenüber dem Vorjahr um 9,4 % auf 28.403 Einheiten. Mit einem Marktanteil von 32,3 (34,3) % blieben wir im Segment der schweren Nutzfahrzeuge Marktführer. In Argentinien zeichnete sich bereits Ende 2003 nach der Wirt-

**AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN<sup>1)</sup>**

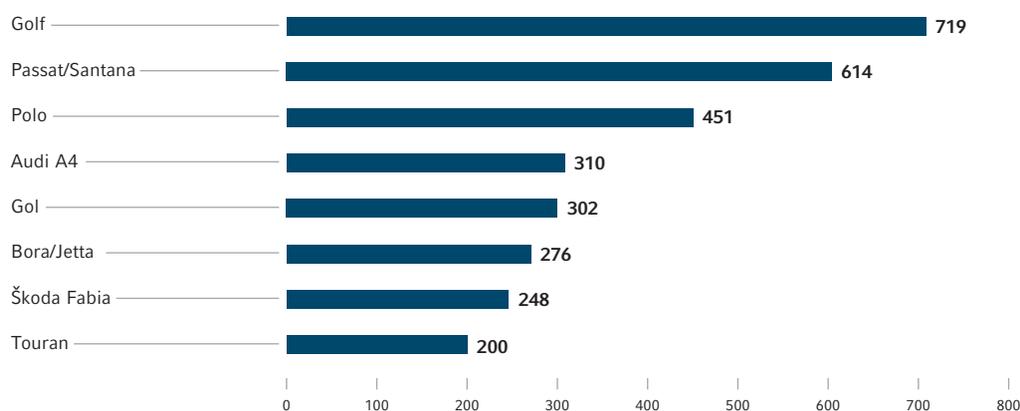
	Auslieferungen (Fahrzeuge)		Veränderung (%)	Pkw-Marktanteil (%)	
	2004	2003		2004	2003
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>3.217.426</b>	<b>3.151.731</b>	<b>+2,1</b>		
<b>Westeuropa</b>	<b>2.751.620</b>	<b>2.728.099</b>	<b>+0,9</b>	<b>18,1</b>	<b>18,2</b>
davon: Deutschland	954.124	943.136	+1,2	30,5	30,4
Großbritannien	346.237	340.329	+1,7	12,8	12,4
Spanien	331.358	313.526	+5,7	20,8	21,8
Italien	241.376	284.005	-15,0	10,5	11,3
Frankreich	218.026	216.909	+0,5	10,2	10,1
<b>Zentral- und Osteuropa</b>	<b>333.917</b>	<b>332.260</b>	<b>+0,5</b>	<b>13,2</b>	<b>13,4</b>
davon: Tschechische Republik	83.383	86.949	-4,1	58,9	56,1
Polen	68.317	75.530	-9,5	20,2	20,6
<b>Übrige Märkte</b>	<b>131.889</b>	<b>91.372</b>	<b>+44,3</b>		
davon: Türkei	77.945	41.191	+89,2	11,4	12,8
<b>Nordamerika</b>	<b>572.135</b>	<b>630.936</b>	<b>-9,3</b>	<b>5,7<sup>2)</sup></b>	<b>6,3<sup>2)</sup></b>
davon: USA	337.166	389.947	-13,5	7,2 <sup>2)</sup>	8,7 <sup>2)</sup>
Mexiko	196.756	194.245	+1,3	25,6	26,4
Kanada	38.213	46.744	-18,3	4,5	5,3
<b>Südamerika/Südafrika</b>	<b>533.186</b>	<b>425.750</b>	<b>+25,2</b>	<b>19,6</b>	<b>18,4</b>
davon: Brasilien	361.557	314.570	+14,9	23,9	22,6
Argentinien	66.766	26.510	+151,9	30,8	24,2
Südafrika	72.462	58.191	+24,5	21,3	22,0
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>756.630</b>	<b>807.310</b>	<b>-6,3</b>	<b>6,6</b>	<b>7,6</b>
davon: China	648.490	697.989	-7,1	25,2	30,8
Japan	68.986	68.459	+0,8	28,9 <sup>3)</sup>	28,6 <sup>3)</sup>
<b>Weltweit</b>	<b>5.079.377</b>	<b>5.015.727</b>	<b>+1,3</b>	<b>11,5</b>	<b>12,1</b>
Markengruppe Volkswagen	3.522.587	3.525.553	-0,1		
Markengruppe Audi	1.223.121	1.231.349	-0,7		
Nutzfahrzeuge	333.669	258.825	+28,9		

<sup>1)</sup> Die Auslieferungen und Marktanteile von 2003 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

<sup>2)</sup> Bezogen auf den Importmarkt. Ohne Sharan und Touareg, da diese Modelle im Light-Truck-Segment erfasst werden.

<sup>3)</sup> Bezogen auf den Importmarkt.

**WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2004  
ERFOLGREICHSTEN KONZERN-MODELLE  
IN TSD. FAHRZEUGE**



schaftskrise eine Wende ab. Im Geschäftsjahr 2004 setzte sich der Aufwärtstrend auf dem Pkw-Markt fort; die Auslieferungen des Volkswagen-Konzerns lagen um das 1,5fache über denen des noch schwachen Vorjahres. Dadurch haben wir unseren Pkw-Marktanteil beträchtlich ausgebaut. Diese positive Entwicklung resultierte insbesondere aus Verkaufszuwächsen bei den aus Brasilien importierten Volkswagen-Modellen Gol und Fox. Auch bei den schweren Nutzfahrzeugen, die ebenfalls in Brasilien produziert werden, erzielten wir in Argentinien ein deutliches Plus von 86,0 %. Insgesamt lieferten wir dort im Berichtsjahr 2.426 Lkw und Busse aus.

Auf dem wachsenden südafrikanischen Pkw-Markt erhöhten sich die Verkaufszahlen von Konzern-Modellen um 24,5 % und folgten damit dem Markttrend. Bei den Modellen Golf und Polo wiesen die Verkäufe sogar überproportionale Steigerungsraten auf.

**AUSLIEFERUNGEN IN ASIEN-PAZIFIK**

Im Raum Asien-Pazifik nahm vor allem auf dem chinesischen Pkw-Markt der Wettbewerbsdruck durch Kaufanreize anderer Fahrzeughersteller deutlich zu. Obwohl hier das Auslieferungsvolumen des Konzerns unter den starken Vorjahreszahlen lag, blieben wir unverändert die Nummer eins auf dem chinesischen

Pkw-Markt. Einen besonders hohen Anteil an den Auslieferungen hatten der Santana und der Jetta. Gute Verkäufe des Gol und des Golf sorgten für einen spürbaren Zuwachs bei diesen Modellen. Auf dem japanischen Pkw-Markt legten unsere Modelle Golf, Touareg, Audi A3, Audi A6 und Audi A8 sowie Bentley Continental GT deutlich zu. Insgesamt lagen die Auslieferungen des Volkswagen-Konzerns damit leicht über dem Vorjahresniveau.

Auf den anderen Märkten Asien-Pazifiks, dazu zählen beispielsweise Australien, Taiwan und Indien, fragten die Kunden insbesondere den Golf und den Škoda Octavia verstärkt nach.

**ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION**

Der Volkswagen-Konzern steigerte 2004 seinen weltweiten Absatz an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % auf 5.142.759 Fahrzeuge. Den überwiegenden Anteil unserer Modelle setzten wir wie im Vorjahr mit 81,7 % im Ausland ab. Dort verzeichneten wir im Geschäftsjahr 2004 eine Steigerung um 2,5 % auf 4.202.559 Fahrzeuge. Deutliche Zuwächse erzielten wir vor allem in Brasilien und Argentinien. In Deutschland erhöhte sich die Nachfrage nach unseren Modellen insbesondere in den letzten drei Monaten des Berichtsjahres stark, sodass

> Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

wir hier im Gesamtjahr 2004 einen Absatzanstieg um 2,7 % auf 940.200 Fahrzeuge erreichen konnten.

Hauptabsatzträger waren Golf und Touran, die auf einer gemeinsamen Plattform basieren. Von diesen beiden Modellen setzten wir zusammengenommen 915.665 Einheiten (+ 17,4 %) ab; das entspricht einem Anteil von 17,8 % am Gesamtabsatz. Deutliche Steigerungsraten erzielten wir außerdem beim Touareg sowie beim Caravelle/Multivan und Transporter. Auch unsere neuen Produkte Audi A3 Sportback, Audi A6, SEAT Altea, Bentley Continental GT sowie der Caddy wiesen erfreuliche Absatzzahlen auf. Überaus positiv entwickelte sich ebenfalls der Absatz des Einstiegsmodells Fox auf dem südamerikanischen Markt. Dagegen ging der Absatz bei den Modellen Passat/Santana und Bora/Jetta aufgrund der anstehenden Modellwechsel zurück. In der Folge verminderte sich ihr Anteil am Konzernabsatz von 14,4 auf 12,0 % bzw. von 9,2 auf 8,4 %.

Die Volkswagen AG setzte im abgelaufenen Geschäftsjahr 1.993.068 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab. Das waren 2,7 % mehr als im Vorjahr. Der Auslandsanteil sank auf 66,9 (67,2) %.

#### PRODUKTION

Von Januar bis Dezember 2004 produzierten wir konzernweit 5.093.181 Fahrzeuge und damit 1,4 % mehr als 2003. Insbesondere die steigende Nachfrage nach unseren neuen Modellen sorgte für eine Erhöhung der Produktionsauslastung in den betreffenden Werken. Das galt in erster Linie für die Fertigung bei der Volkswagen do Brasil Ltda., der Auto 5000 GmbH, der AUDI AG, bei Volkswagen Poznan Sp. z o.o. und auch bei BENTLEY MOTORS LIMITED. Dagegen verringerten die Joint-Venture-Gesellschaften in China ihr Produktionsvolumen gegenüber dem Vorjahr auf 634.669 Fahrzeuge (– 10,3 %). Die Gesamtfertigungszahl umfasst auch 35.497 Ford-Galaxy-Modelle (– 11,0 %), die ebenso in den Absatz, jedoch nicht in die Auslieferungen an Kunden einbezogen sind. Der

Fertigungsanteil im Inland erhöhte sich im Berichtsjahr um 1,3 Prozentpunkte auf 36,0 %. Im Durchschnitt produzierten unsere Werke weltweit 22.482 Fahrzeuge (+ 2,0 %) pro Arbeitstag.

In den fahrzeugproduzierenden Standorten der Volkswagen AG (Emden, Hannover und Wolfsburg) reduzierte sich die Produktion um 5,9 % auf 934.969 Fahrzeuge. Dies war zum einen auf die geringeren Fertigungszahlen beim Passat und Bora wegen des bevorstehenden Modellwechsels zurückzuführen. Zum anderen entfielen die Lieferungen von Fahrzeugproduktionssätzen an Volkswagen Poznan Sp. z o.o. Die Volkswagen AG erreichte eine durchschnittliche Tagesproduktion von 4.229 Einheiten (– 0,6 %).

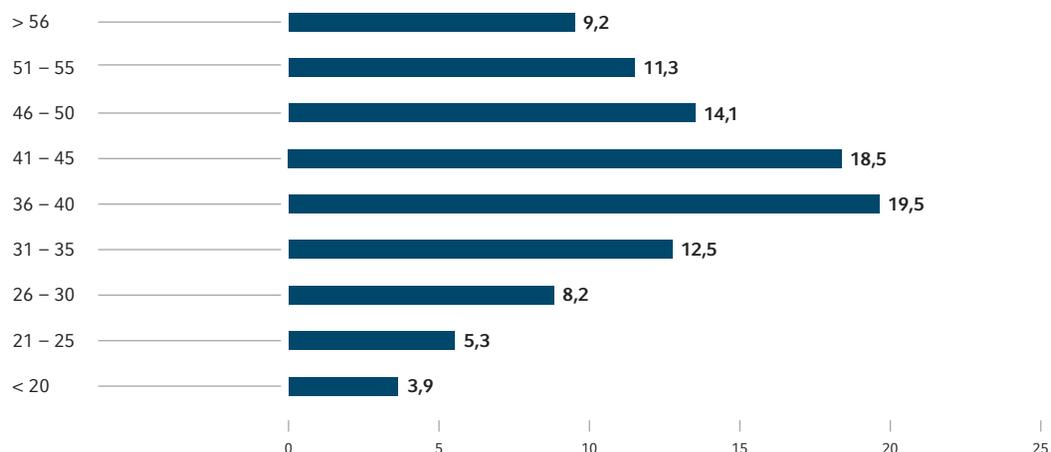
#### AUFTRAGSLAGE DER VOLKSWAGEN AG

Die Nachfrage in Westeuropa (ohne Deutschland) entwickelte sich 2004 für die Volkswagen AG positiv. Hier stiegen die Auftragseingänge gegenüber dem Jahr 2003 um 3,2 %. Besonders erfreulich war der Ordereingang aus Spanien, den Niederlanden und Skandinavien. In Deutschland war im Jahr 2004 hingegen nur eine leichte Belebung der Automobilnachfrage zu verzeichnen. Die Auftragseingänge der Volkswagen AG gingen allerdings gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 4,7 % zurück. Zuwächse erzielten jedoch unsere Modelle Golf, Touran, Touareg, Caddy, Caravelle/Multivan und Transporter. Die Auftragsbilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2004: Inländischer Auftragsbestand 74.200 Fahrzeuge und 108.200 vorliegende Fahrzeugbestellungen aus dem westeuropäischen Ausland.

#### LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände in der Handelsorganisation und bei den Konzerngesellschaften blieben zum 31. Dezember 2004 knapp unter dem Niveau des Vorjahres. Das für die Versorgung unserer Kunden notwendige Niveau war weiterhin sichergestellt.

#### ALTERSSTRUKTUR DER MITARBEITER DER VOLKSWAGEN AG 2004 NACH JAHREN IN TSD. MITARBEITER



#### MITARBEITERZAHL

Im Geschäftsjahr 2004 lag die Zahl der Beschäftigten im Volkswagen-Konzern einschließlich der fahrzeugproduzierenden Joint-Venture-Gesellschaften in China durchschnittlich bei 343.016 Personen (+ 2,4 %).

Davon waren bei unseren Gesellschaften im Inland 178.923 Mitarbeiter (+ 2,7 %) tätig, was einem Anteil von 52,2 (52,0) % entspricht. Zum Bilanzstichtag beschäftigte der Volkswagen-Konzern insgesamt 342.502 Mitarbeiter (+ 1,7 %), davon 177.350 Personen (+ 0,5 %) bei inländischen Gesellschaften. Allerdings konnte durch die eingeleiteten ForMotion-Maßnahmen eine Reduzierung des indirekten Personals im Automobilbereich erzielt werden. Der leichte Anstieg der Gesamtbeschäftigtenzahl ergab sich im Wesentlichen aus den Produktionssteigerungen bei der Auto 5000 GmbH, der Volkswagen Poznan Sp. z o.o., der BENTLEY MOTORS LIMITED und bei Volkswagen do Brasil Ltda., was eine Aufstockung des direkten Personals erforderlich machte. Auch bei unseren chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften erhöhte sich die Mitarbeiterzahl wegen der Einführung neuer Modelle. Im Finanzdienst-

leistungssektor weiteten wir im Berichtsjahr unsere weltweiten Aktivitäten aus und stellten dafür zusätzliches Personal ein. Darüber hinaus schufen wir im Vergleich zum Vorjahr konzernweit 406 zusätzliche Ausbildungsplätze.

Zum 31. Dezember 2004 arbeiteten an den Standorten der Volkswagen AG – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 102.520 Personen. Gegenüber dem Vorjahr sank die Belegschaftszahl um 1.301 Personen bzw. 1,3 %. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Auszubildenden um 0,9 % auf 4.217 Personen.

Der Anteil der weiblichen Arbeitnehmer an der Gesamtbelegschaft der Volkswagen AG stieg leicht auf 13,4 (13,1) %. In Teilzeit waren 2.912 Personen (2,8 %) beschäftigt. Der Anteil ausländischer Mitarbeiter betrug unverändert 7,2 %. Insgesamt hatten 63,7 (60,8) % der Mitarbeiter im gewerblichen Bereich eine abgeschlossene VW-relevante Ausbildung. Einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss besaßen 11,2 (10,8) % der Beschäftigten. Im Berichtsjahr lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 40,8 Jahren.

Geschäftsverlauf  
 > Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

## VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

# Netto-Cash-flow und Netto-Liquidität im Automobilbereich deutlich verbessert

Eine straffe Steuerung der Investitionen und des Working Capital stärkt die Liquiditätslage. Durch neue Strukturen in der Bilanz sowie in der Gewinn- und Verlustrechnung wird unser Konzernabschluss noch transparenter.

### VORZEITIGE ANWENDUNG GEÄNDERTER BZW. NEUER IAS/IFRS

Der International Accounting Standards Board (IASB) hat im Rahmen des Improvement Project eine Reihe von Änderungen bei bestehenden International Accounting Standards (IAS) verabschiedet und neue International Financial Reporting Standards (IFRS) herausgegeben. Diese sind für Geschäftsjahre, die ab dem 1. Januar 2005 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Wir sind jedoch der Empfehlung des

IASB zur vorzeitigen Anwendung gefolgt und haben die geänderten Standards IAS 1, 21, 36 und 38 sowie den neuen IFRS 3 bereits im Konzernabschluss 2004 umgesetzt (nähere Erläuterungen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses auf den Seiten 44 bis 50). Dabei haben sich im Wesentlichen folgende Sachverhalte auf die Strukturen und Werte unseres Konzernabschlusses ausgewirkt:

- Die Konzernbilanz gliedern wir nach Fristigkeiten.
- Die Umsatzerlöse werden einschließlich der

### BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER AKTIVA

Mio. €	Volkswagen-Konzern		Automobile <sup>1)</sup>		Finanzdienstleistungen	
	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>71.581</b>	<b>67.363</b>	<b>36.731</b>	<b>36.125</b>	<b>34.850</b>	<b>31.238</b>
Immaterielle Vermögenswerte	7.490	7.145	7.376	7.074	114	71
Sachanlagen	23.795	23.852	23.523	23.585	272	267
Vermietete Vermögenswerte	8.484	8.450	58	55	8.426	8.395
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.762	20.840	243	215	22.519	20.625
Finanzanlagen und sonstige finanzielle Vermögenswerte <sup>3)</sup>	9.050	7.076	5.531	5.196	3.519	1.880
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>55.391</b>	<b>50.783</b>	<b>28.863</b>	<b>29.949</b>	<b>26.528</b>	<b>20.834</b>
Vorräte	11.440	11.670	11.346	11.567	94	103
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	21.109	18.525	142	151	20.967	18.374
Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	9.688	9.904	7.787	8.445	1.901	1.459
Wertpapiere	2.933	3.148	2.879	3.106	54	42
Zahlungsmittel	10.221	7.536	6.709	6.680	3.512	856
<b>Bilanzsumme</b>	<b>126.972</b>	<b>118.146</b>	<b>65.594</b>	<b>66.074</b>	<b>61.378</b>	<b>52.072</b>

<sup>1)</sup> Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

<sup>2)</sup> Angepasst.

<sup>3)</sup> Inklusive latenter Steuern.

Zinserträge aus dem Finanzierungsgeschäft und ohne Einstandserlöse der Finance-Lease-Verkäufe des Finanzdienstleistungsbereichs ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

- Die Kosten der Umsatzerlöse werden einschließlich der Zinsaufwendungen aus dem Finanzierungsgeschäft und ohne Einstandskosten der Finance-Lease-Verkäufe des Finanzdienstleistungsbereichs ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.
- Die Werte für 2004 enthalten keine Goodwill-Abschreibungen mehr.
- Die Berechnungsmethode zur Aktivierung von Entwicklungskosten wurde rückwirkend dahingehend angepasst, dass bestimmte Gemeinkostenumfänge nicht mehr aktiviert werden. In diesem Zusammenhang haben sich auch die Sondereinflüsse des Vorjahres verändert.

In der folgenden Darstellung unserer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage legen wir die angepassten Vorjahreswerte zugrunde.

#### STRUKTUR DER KONZERNBILANZ

Im Geschäftsjahr 2004 erhöhte sich die Bilanzsumme des Volkswagen-Konzerns um 7,5 % auf 127,0 Mrd. €. Dieser Zuwachs resultierte aus der Ausweitung unserer Aktivitäten im Finanzdienstleistungsbereich. Neu in den Konsolidierungskreis einbezogene Gesellschaften haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Vergleichbarkeit der aktuellen Zahlen mit Vorjahreswerten.

Das Eigenkapital des Konzerns nahm 2004 leicht um 0,4 % zu. Der Anstieg ergab sich als Saldo aus dem positiven Konzernergebnis 2004, der Dividendenzahlung für das Jahr 2003 sowie den negativen Währungseinflüssen aus der Umrechnung der Bilanzen insbesondere unserer nordamerikanischen Konzerngesellschaften und unserer Eigenkapitalanteile an den chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

#### BILANZSTRUKTUR IM AUTOMOBILBEREICH

Im Geschäftsjahr 2004 verzeichneten wir im Automobilbereich eine Zunahme der Langfristigen Vermögenswerte. Die Kurzfristigen Vermögenswerte

#### BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER PASSIVA

Mio. €	Volkswagen-Konzern		Automobile <sup>1)</sup>		Finanzdienstleistungen	
	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>
<b>Eigenkapital</b>	<b>23.957</b>	<b>23.863</b>	<b>18.526</b>	<b>19.974</b>	<b>5.431</b>	<b>3.889</b>
Eigenkapital vor Minderheiten	23.865	23.759	18.434	19.870	5.431	3.889
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	92	104	92	104	–	–
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>54.346</b>	<b>46.270</b>	<b>26.746</b>	<b>22.845</b>	<b>27.600</b>	<b>23.425</b>
Finanzschulden	32.198	25.936	7.349	4.887	24.849	21.049
Rückstellungen für Pensionen	10.930	10.618	10.806	10.503	124	115
Sonstige Schulden <sup>3)</sup>	11.218	9.716	8.591	7.455	2.627	2.261
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>48.669</b>	<b>48.013</b>	<b>20.322</b>	<b>23.255</b>	<b>28.347</b>	<b>24.758</b>
Finanzschulden	28.885	28.922	4.122	7.293	24.763	21.629
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.434	7.822	6.218	6.725	1.216	1.097
Sonstige Schulden	12.350	11.269	9.982	9.237	2.368	2.032
<b>Bilanzsumme</b>	<b>126.972</b>	<b>118.146</b>	<b>65.594</b>	<b>66.074</b>	<b>61.378</b>	<b>52.072</b>

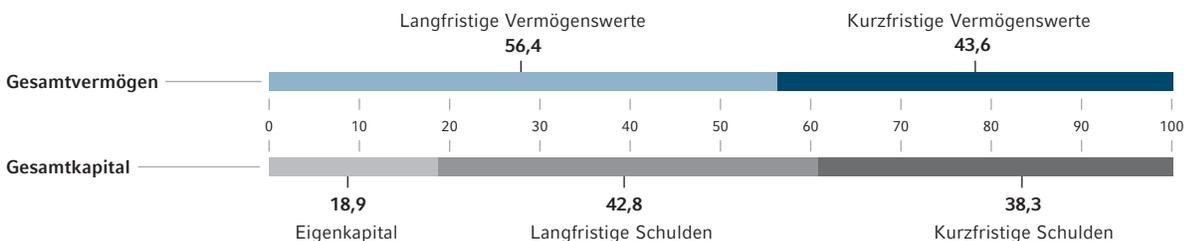
<sup>1)</sup> Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

<sup>2)</sup> Angepasst.

<sup>3)</sup> Inklusive latenter Steuern.

Geschäftsverlauf  
 > Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

## STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2004 IN PROZENT



gingen hingegen zurück. Durch unsere im Rahmen des ForMotion-Programms nochmals verstärkten Anstrengungen konnten insbesondere die Vorräte und Forderungen abgebaut werden.

Der Rückgang des Eigenkapitals im Automobilbereich resultierte im Wesentlichen aus der Zuordnung der Konsolidierung der durchgeführten konzerninternen Kapitalerhöhungen bei der Volkswagen Financial Services AG. In der Segmentbetrachtung, das heißt ohne die Zuordnung der Konsolidierung, blieb das Eigenkapital des Automobilbereichs auf Vorjahresniveau. Insbesondere durch die Aufnahme langfristiger Fremdmittel am Kapitalmarkt erhöhten sich die Langfristigen Schulden gegenüber 2003 um 17,1%. Unter anderem ersetzen wir durch diese Kapitalmaßnahmen fällig gewordene Darlehen und Schuldverschreibungen. Dies führte bei den Kurzfristigen Schulden zu einem Rückgang um 12,6%.

### BILANZSTRUKTUR IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Die Bilanzsumme im Finanzdienstleistungsbereich wuchs aufgrund der ausgeweiteten Geschäftsaktivitäten um 17,9%. Insbesondere erhöhten sich die

Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie – infolge einer temporär vorgehaltenen Liquidität – die Zahlungsmittel, was zu einem Anstieg bei den Kurzfristigen Vermögenswerten um 27,3% führte. Auch die Langfristigen Vermögenswerte nahmen zu, weil die Forderungen aus Kundenfinanzierungen und zusätzlichen Finanzierungsleasing-Verträgen gegenüber dem Vorjahr um 11,6% wuchsen.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen wies zum 31. Dezember 2004 ein um 1,5 Mrd. € höheres Eigenkapital aus als im Vorjahr. Dies lag im Wesentlichen an den Kapitalerhöhungen bei der Volkswagen Financial Services AG, die wir unter anderem im Zusammenhang mit dem anteiligen Erwerb der LeasePlan Corporation durchführten. Den zusätzlichen Mittelbedarf für die Finanzierung des wachsenden Finanzdienstleistungsgeschäfts haben wir im Berichtsjahr wie branchenüblich durch Fremdkapital gedeckt. Daher erhöhten sich insbesondere die Langfristigen Schulden (+17,8%). Unter anderem trug das auf 8,0 Mrd. € gestiegene Einlagevolumen der Volkswagen Bank *direct* dazu bei, dass auch die Kurzfristigen Schulden um 14,5% anstiegen.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Volkswagen-Konzern		Automobile <sup>1)</sup>		Finanzdienstleistungen	
	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003
Ergebnis vor Steuern	1.099	1.354	172	443	927	911
Ertragsteuerzahlungen	-21	-987	296	-637	-317	-350
Abschreibungen	8.618	8.233	6.799	6.653	1.819	1.580
Veränderung der Pensionsrückstellungen	322	306	313	298	9	8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge <sup>3)</sup>	-142	-444	65	-433	-207	-11
<b>Brutto-Cash-flow</b>	<b>9.876</b>	<b>8.462</b>	<b>7.645</b>	<b>6.324</b>	<b>2.231</b>	<b>2.138</b>
<b>Veränderung Working Capital</b>	<b>1.618</b>	<b>-91</b>	<b>1.273</b>	<b>-356</b>	<b>345</b>	<b>265</b>
Veränderung der Vorräte	178	-1.109	172	-1.156	6	47
Veränderung der Forderungen	-4	-494	220	-561	-224	67
Veränderung der Verbindlichkeiten	691	933	149	806	542	127
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	753	579	732	555	21	24
<b>Cash-flow laufendes Geschäft</b>	<b>11.494</b>	<b>8.371</b>	<b>8.918<sup>4)</sup></b>	<b>5.968<sup>4)</sup></b>	<b>2.576</b>	<b>2.403</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>-15.079</b>	<b>-15.464</b>	<b>-7.047</b>	<b>-8.456</b>	<b>-8.032</b>	<b>-7.008</b>
davon: Sachinvestitionen	-5.550	-6.727	-5.425	-6.589	-125	-138
Entwicklungskosten (aktiviert)	-1.501	-1.817	-1.501	-1.817	-	-
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-1.942	-2.963	-35	-3	-1.907	-2.960
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.801	-3.766	-78	-85	-4.723	-3.681
<b>Netto-Cash-flow</b>	<b>-3.585</b>	<b>-7.093</b>	<b>1.871</b>	<b>-2.488</b>	<b>-5.456</b>	<b>-4.605</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	280	229	263	233	17	-4
Finanzierungstätigkeit	5.968	11.423	-2.128	6.698	8.096	4.725
Wechselkurs- und konzernkreisbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	22	-10	24	-1	-2	-9
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>2.685</b>	<b>4.549</b>	<b>30</b>	<b>4.442</b>	<b>2.655</b>	<b>107</b>
<b>Zahlungsmittel am 31.12.<sup>5)</sup></b>	<b>10.221</b>	<b>7.536</b>	<b>6.710</b>	<b>6.680</b>	<b>3.511</b>	<b>856</b>
Wertpapiere und Darlehensforderungen	4.112	3.652	3.027	3.331	1.085	321
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>14.333</b>	<b>11.188</b>	<b>9.737</b>	<b>10.011</b>	<b>4.596</b>	<b>1.177</b>
Kreditstand	-61.083	-54.858	-11.471	-12.180	-49.612	-42.678
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>-46.750</b>	<b>-43.670</b>	<b>-1.734</b>	<b>-2.169</b>	<b>-45.016</b>	<b>-41.501</b>
Bereinigung um die negative Netto-Liquidität der Finanzierungs- und sonstigen Gesellschaften			3.956	3.344		
<b>Netto-Liquidität im Kerngeschäft Automobile</b>			<b>2.222</b>	<b>1.175</b>		

<sup>1)</sup> Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

<sup>2)</sup> Angepasst.

<sup>3)</sup> Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Equity-Bewertung.

<sup>4)</sup> Vor Konsolidierung der konzerninternen Beziehungen 9.319 (6.451) Mio. €.

<sup>5)</sup> Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Geschäftsverlauf  
 > Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

#### FINANZIELLE SITUATION IM AUTOMOBILBEREICH

Der im Geschäftsjahr 2004 erwirtschaftete Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile übertraf mit 7,6 Mrd. € den Vorjahreswert deutlich um 20,9%. Hierzu trug auch eine Steuererstattung für die Volkswagen AG aufgrund von Steuerveranlagungen der Vorjahre bei. Darüber hinaus verringerten wir durch unsere im Rahmen des ForMotion-Programms nochmals verstärkten Anstrengungen die Mittelbindung im Working Capital um 1,3 Mrd. €. Insbesondere gelang es, trotz weiter gestiegener Modellvielfalt, die Vorräte und auch die Forderungen gegenüber dem Vorjahresende spürbar zu reduzieren. In der Summe lag folglich auch der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft mit 8,9 Mrd. € deutlich über dem Vergleichswert des Vorjahres (6,0 Mrd. €). Unser Ziel, den Finanzierungsbedarf für Investitionen im Berichtsjahr vollständig aus den selbst erwirtschafteten Mitteln zu decken, haben wir damit erreicht. Unterstützt durch das eingeleitete ForMotion-Programm gelang es, die Investitionsausgaben im Konzernbereich Automobile im Geschäftsjahr 2004 deutlich abzusenken, ohne Abstriche bei unserer Modelloffensive machen zu müssen. Die Zugänge im Sachanlagevermögen reduzierten sich um 17,7% auf 5,4 Mrd. €. Dadurch verbesserten wir die Investitionsquote deutlich von 8,6% auf 6,8%. Die aktivierten Entwicklungskosten sanken um 17,4% auf 1,5 Mrd. €. Insgesamt betrug der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit im laufenden Geschäft 7,0 Mrd. €. Damit haben wir im Konzernbereich Automobile beim Netto-Cash-flow den Turn-around von -2,5 Mrd. € auf +1,9 Mrd. € geschafft und unsere Prognose mehr als erfüllt. In der Finanzierungstätigkeit wirkten sich im Berichtsjahr insbesondere unsere Kapitalmarkttransaktionen und der Mittelabfluss für die Kapitalerhöhungen bei der Volkswagen Financial Services AG aus. Am 31. Dezember 2004 lag der Zahlungsmittelbestand daher fast unver-

ändert bei 6,7 Mrd. €. Unter Berücksichtigung der Wertpapiere sowie der Darlehensforderungen und des Kreditstandes verbesserte sich die Netto-Liquidität des Automobilbereichs – trotz der zusätzlichen Mittelbindung im Rahmen der anteiligen LeasePlan-Akquisition – um 0,4 Mrd. € auf -1,7 Mrd. €. Bereinigt um die insbesondere aus der konzerninternen Factoring-Finanzierung resultierende negative Netto-Liquidität der Finanzierungs- und sonstigen Gesellschaften ergab sich eine positive Netto-Liquidität von 2,2 (1,2) Mrd. €.

#### FINANZIELLE SITUATION IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen stieg der Cash-flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr um 7,2% auf 2,6 Mrd. €. Zur Finanzierung des ausgeweiteten Finanzdienstleistungsgeschäfts, insbesondere für die Kunden- und Händlerfinanzierung sowie für den Erwerb von Leasingfahrzeugen, wurde der zusätzliche Mittelbedarf – wie branchenüblich – vor allem über die Aufnahme von Fremdkapital an den Kapitalmärkten gedeckt. Einen Beitrag zur Finanzierung leistete darüber hinaus die Erhöhung des Eigenkapitals der Volkswagen Financial Services AG, durch die der anteilige Erwerb der LeasePlan Corporation finanziert wurde. Infolge temporär aufgebauter Liquiditätsreserven erhöhte sich zum Jahresende 2004 der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich deutlich um 2,7 Mrd. € auf 3,5 Mrd. €. Einschließlich der Wertpapiere und Darlehensforderungen betrug die Brutto-Liquidität 4,6 Mrd. € (+3,4 Mrd. € gegenüber dem Vorjahr). Der Kreditstand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 6,9 Mrd. € auf 49,6 Mrd. €. In der Folge betrug die Netto-Liquidität des Geschäftsbereichs Finanzdienstleistungen am Ende des Berichtsjahres -45,0 Mrd. € (-3,5 Mrd. € gegenüber dem Vorjahr).

**ZAHLUNGSMITTELBESTAND IM KONZERN**

Der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen-Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2004 gegenüber dem Vorjahreswert um 35,6 % auf 10,2 Mrd. €. Der Kreditstand stieg insbesondere durch Mittelaufnahmen für das weiter wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft an. Dadurch wies der Volkswagen-Konzern am 31. Dezember 2004 eine Netto-Liquidität in Höhe von –46,8 Mrd. € aus.

**ENTWICKLUNG DES ERTRAGSNIVEAUS**

Wie schon im Vorjahr bewirkte die weitere Aufwertung des Euro, insbesondere gegenüber dem US-Dollar und den mit ihm verbundenen Währungen, auch im Geschäftsjahr 2004, dass die Umrechnung der Umsatzerlöse sowie der übrigen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung von in Fremdwährung bilanzierenden Konzerngesellschaften im Vergleich zum Vorjahr zu geringeren Euro-Werten führte.

Im Jahr 2004 erwirtschaftete der Volkswagen-Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 89,0 Mrd. €; das waren 4,9 % mehr als im Vorjahr. Dabei steigerte insbesondere der Konzernbereich Automobile seine

Umsatzerlöse um 5,0 % auf 80,3 Mrd. €. Dies resultierte vorrangig aus dem größeren Anteil höherwertiger Fahrzeuge am Absatz. Aber auch das höhere Absatzvolumen machte sich im Anstieg der Umsatzerlöse bemerkbar. Darüber hinaus trugen die Erlöse aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft des Finanzdienstleistungsbereichs zur positiven Umsatzentwicklung bei. Insgesamt erwirtschaftete der Volkswagen-Konzern unverändert 72,5 % der Umsatzerlöse im Ausland.

Die Kosten der Umsatzerlöse lagen mit 78,4 Mrd. € um 5,9 % über dem Vorjahr. Dazu trugen unter anderem höhere Materialkosten im Automobilbereich bei, die sich durch den größeren Anteil höherwertiger Fahrzeuge und das gestiegene Absatzvolumen ergaben. Im Rahmen unseres Leistungssteigerungsprogramms ForMotion haben wir im Laufe des Jahres Optimierungen bei den Produktkosten sowie Struktur- und Ablaufänderungen eingeleitet. Die daraus resultierenden Vorlaufkosten in Höhe von 395 Mio. € belasteten in Form von Sondereinflüssen im Wesentlichen das Bruttoergebnis. Im Finanzdienstleistungsbereich erhöhten sich die Kosten der Umsatzerlöse

**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN**

Mio. €	Volkswagen-Konzern		Automobile <sup>1)</sup>		Finanzdienstleistungen	
	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>88.963</b>	<b>84.813</b>	<b>80.253</b>	<b>76.437</b>	<b>8.710</b>	<b>8.376</b>
Kosten der Umsatzerlöse	78.440	74.099	72.217	68.461	6.223	5.638
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>10.523</b>	<b>10.714</b>	<b>8.036</b>	<b>7.976</b>	<b>2.487</b>	<b>2.738</b>
Vertriebskosten	8.172	7.846	7.464	7.127	708	719
Verwaltungskosten	2.316	2.274	1.651	1.636	665	638
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.585	1.011	1.773	1.498	– 188	– 487
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>1.620</b>	<b>1.605</b>	<b>694</b>	<b>711</b>	<b>926</b>	<b>894</b>
Finanzergebnis	– 521	– 251	– 522	– 268	1	17
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>1.099</b>	<b>1.354</b>	<b>172</b>	<b>443</b>	<b>927</b>	<b>911</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	383	351	24	43	359	308
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>716</b>	<b>1.003</b>	<b>148</b>	<b>400</b>	<b>568</b>	<b>603</b>

<sup>1)</sup> Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

<sup>2)</sup> Angepasst.

Geschäftsverlauf

## &gt; Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Forschung und Entwicklung

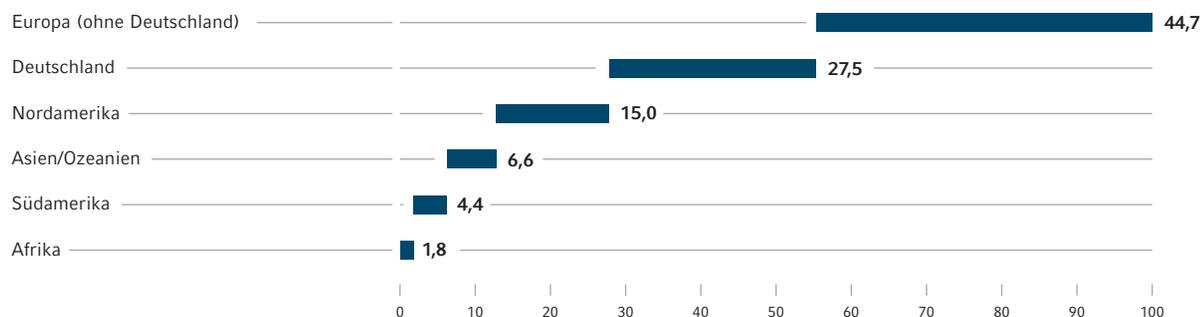
Geschäftsprozesse

Rechtliche Angelegenheiten

Risikobericht

Ausblick

## UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2004 GEMÄSS SEGMENTBERICHTERSTATTUNG IN PROZENT



aufgrund gestiegener Abschreibungen aus dem Vermietgeschäft. Insgesamt ging damit das Bruttoergebnis des Volkswagen-Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 1,8 % auf 10,5 Mrd. € zurück.

Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen blieb mit 9,2 % konstant. Der absolute Anstieg gegenüber 2003 war vor allem auf den zunehmenden Wettbewerbsdruck auf wichtigen Märkten und den damit einhergehenden Anstieg der erforderlichen Verkaufsförderungsmaßnahmen zurückzuführen. Dennoch lag das Niveau unserer absatzunterstützenden Maßnahmen – insbesondere in den USA und in Europa – auch im Jahr 2004 noch weit unter dem der Wettbewerber.

Die Verwaltungskosten des Volkswagen-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf 2,3 Mrd. € (+ 1,8 %). Ihr Anteil an den Umsatzerlösen verbesserte sich leicht auf 2,6 (2,7) %.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag im Berichtsjahr mit 1,6 Mrd. € um 56,9 % über dem Vorjahr. Hierzu trugen eine Reihe von Faktoren bei:

Zunächst waren die Belastungen aus Wertberichtigungen auf Forderungen deutlich geringer. Darüber hinaus fielen höhere Gewinne aus Anlagenabgängen an. Ein entlastender Effekt ergab sich aus dem Entfall der planmäßigen Goodwill-Abschreibung aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 36.

Auch im Jahr 2004 war das Operative Ergebnis des Volkswagen-Konzerns in erheblichem Umfang durch externe Faktoren belastet. Mit unserem im vergangenen Frühjahr eingeleiteten ForMotion-Programm haben wir jedoch nachhaltige Leistungssteigerungen erzielt, die bereits 2004 in Höhe von 1,6 Mrd. € das Ergebnis verbesserten. Mit einem Operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen von 2,0 Mrd. € haben wir den vergleichbaren Vorjahreswert um 12,3 % unterschritten, jedoch unser im Juli 2004 prognostiziertes Ergebnis übertroffen. Dies gilt sowohl nach den neu angewendeten als auch nach den bisherigen Bilanzierungs- und Bewertungsregeln. Das Operative Ergebnis nach Sondereinflüssen lag mit 1,6 Mrd. € sogar knapp über dem Vor-

jahreswert. Das Finanzergebnis war nach der im Vorjahr erzielten erheblichen Verbesserung im Berichtsjahr mit –521 Mio. € wieder rückläufig. Dieser Rückgang resultierte vor allem aus verminderten Erträgen aus at-Equity-bewerteten Beteiligungen sowie aus der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren.

### KONZERNERGEBNIS

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen-Konzerns betrug im Geschäftsjahr 1,1 Mrd. € und lag damit um 18,8 % unter dem Wert des Jahres 2003. Die erheblichen externen Belastungen und die aufgeführten Sondereinflüsse in Verbindung mit dem rückläufigen Finanzergebnis konnten durch die realisierten Erfolge des ForMotion-Programms nicht ausgeglichen werden. Durch diesen Rückgang reduzierte sich die Umsatzrendite um 0,4 Prozentpunkte auf 1,2 %. Nach Abzug der effektiven und latenten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 716 Mio. € (–28,6 %).

Ausführliche Erläuterungen zur Geschäftsentwicklung der Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen finden Sie im Kapitel Konzernbereiche des Geschäftsberichtsteils Mobilität ab Seite 86.

### FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

%	2004	2003 <sup>1)</sup>
<b>Volkswagen-Konzern</b>		
Umsatzrendite vor Steuern	1,2	1,6
Umsatzrendite nach Steuern	0,8	1,2
Eigenkapitalquote	18,9	20,2
Dynamischer Verschuldungsgrad <sup>2)</sup> (in Jahren)	0,2	0,2
<b>Konzernbereich Automobile<sup>3)</sup></b>		
Absatzveränderung	+2,5	+0,4
Umsatzveränderung	+5,0	–0,9
Operatives Ergebnis in % vom Umsatz	0,9	0,9
Kapitalrendite nach Steuern <sup>4)</sup>	1,2	2,0
Cash-flow laufendes Geschäft in % vom Umsatz	11,1	7,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % vom Umsatz	8,8	11,1
Sachinvestitionen in % vom Umsatz	6,8	8,6
Eigenkapitalquote	28,2	30,2
<b>Konzernbereich Finanzdienstleistungen</b>		
Wachstum Bilanzsumme	17,9	12,8
Ergebnis vor Steuern in % vom durchschnittlichen Eigenkapital	19,9	23,8
Eigenkapitalquote	8,8	7,5

<sup>1)</sup> Angepasst.

<sup>2)</sup> Cash-flow laufendes Geschäft im Verhältnis zu Kurz- und Langfristigen Finanzschulden.

<sup>3)</sup> Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

<sup>4)</sup> Zur Ermittlung siehe Wertorientierte Steuerung im Kapitel Finanzkommunikation, Seite 45 im Geschäftsberichtsteil Mobilität.

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 > Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

## VOLKSWAGEN AG (KURZFASSUNG NACH HGB)

# Absatzverbesserung lässt Umsatzerlöse steigen

### JAHRESERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2004 stiegen die Umsatzerlöse der Volkswagen AG gegenüber dem Vorjahr um 5,0 % auf 47,7 Mrd. €. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren weltweiten Fahrzeugverkäufen. Belastend wirkten sich jedoch die weiterhin ungünstigen Wechselkurse – insbesondere zwischen dem Euro und dem US-Dollar bzw. den von ihm abhängigen Währungen – aus. Insgesamt erwirtschaftete die Volkswagen AG 61,0 (61,9) % der Umsatzerlöse im Ausland. In den Umsatzerlösen, die auch konzerninterne Verkäufe umfassen, haben sich 2004 verstärkt Erlösschmälerungen niedergeschlagen; die Herstellungskosten sind daher im Vergleich zu den Umsatzerlösen überproportional um 7,2 % gestiegen. Das Bruttoergebnis verringerte sich gegenüber dem Vorjahr entsprechend auf –324 Mio. €. Die Vertriebskosten stiegen um 3,8 %, was vor allem auf

die wettbewerbsbedingt höheren Verkaufsförderungsmaßnahmen in den USA zurückzuführen war. Im Verhältnis zu den Umsatzerlösen lagen die Vertriebskosten jedoch unter dem Niveau von 2003. Die Allgemeinen Verwaltungskosten reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 0,5 %. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich um 3,9 % auf 966 Mio. €. Dieser Rückgang resultierte vor allem aus Wechselkurseffekten im Zusammenhang mit dem Lieferungs- und Leistungsverkehr. Insbesondere wegen höherer Erträge aus Beteiligungen und geringerer Abschreibungen auf Finanzanlagen lag das Finanzergebnis im Jahr 2004 mit 3,4 Mrd. € um 35,6 % über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Volkswagen AG belief sich aufgrund der beschriebenen Effekte zum Jahresende auf 783 Mio. €, dies entspricht einem Rückgang um 19,8 % gegenüber dem Vorjahr.

### GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2004	2003
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>47.707</b>	<b>45.425</b>
Herstellungskosten	48.031	44.797
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>– 324</b>	<b>+ 628</b>
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	3.280	3.181
Sonstiges betriebliches Ergebnis	+ 966	+ 1.006
Finanzergebnis*	+ 3.421	+ 2.523
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>+ 783</b>	<b>+ 976</b>
Steuern	278	343
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>505</b>	<b>633</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	4	60
Einstellung in Gewinnrücklagen	90	280
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>419</b>	<b>413</b>

\*Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

### BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2004	2003
Anlagevermögen	22.439	20.598
Vorräte	2.815	3.011
Forderungen	9.969	7.796
Flüssige Mittel	5.903	6.144
<b>Bilanzsumme</b>	<b>41.126</b>	<b>37.549</b>
Eigenkapital	10.674	10.588
Langfristiges Fremdkapital	6.417	6.470
Mittelfristiges Fremdkapital	7.288	4.103
Kurzfristiges Fremdkapital	16.747	16.388

**VERMÖGENS- UND FINANZLAGE**

Im Berichtsjahr wuchs die Bilanzsumme der Volkswagen AG um 9,5 % auf 41,1 Mrd. €. Die erforderlichen Investitionen in Sachanlagen einschließlich Immaterieller Vermögensgegenstände lagen mit 2,1 Mrd. € um 0,7 Mrd. € unter dem Vorjahreswert. Sie entfielen vorrangig auf neue Produkte, Modellpflegemaßnahmen und Umstrukturierungen in den fahrzeugproduzierenden Werken Emden, Hannover und Wolfsburg. Die Finanzinvestitionen lagen mit 2,5 Mrd. € um 1,3 Mrd. € über dem Vorjahr. In diesem Anstieg spiegeln sich im Wesentlichen die Kapitalerhöhungen bei der Volkswagen Financial Services AG unter anderem im Rahmen der anteiligen LeasePlan-Akquisition wider. Insgesamt wuchs das Anlagevermögen im Vergleich zum Vorjahr um 8,9 % auf 22,4 Mrd. €.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 10,2 % auf 18,7 Mrd. €. Dieser Anstieg resultierte vor allem aus der Zunahme der Forderungen und Sonstigen Vermögensgegenstände. Die Vorräte konnten gegenüber dem Vorjahresende reduziert werden.

Entsprechend der Ergebnisentwicklung stieg das Eigenkapital (einschließlich Sonderposten mit Rücklageanteil) um 0,8 % auf 10,7 Mrd. €. Aufgrund der Ausweitung der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote um 2,2 Prozentpunkte auf 26,0 % zurück. Die

Rückstellungen lagen im Berichtsjahr mit 15,4 Mrd. € um 11,2 % über dem Stand Ende 2003. Auch die Verbindlichkeiten erhöhten sich von 13,1 Mrd. € auf 15,1 Mrd. €, davon waren 10,9 Mrd. € (9,0 Mrd. €) verzinslich.

**DIVIDENDENVORSCHLAG**

Aus dem Jahresergebnis wurden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 90 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von 1,05 € je Stammaktie und 1,11 € je Vorzugsaktie auszuschütten.

**GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG**

€	2004
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.089 Mio. €)	409.313.607,15
davon auf: Stammaktien*	292.499.116,35
Vorzugsaktien	116.814.490,80
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	9.700.967,69
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>419.014.574,84</b>

\* Ohne 41.719.353 eigene Aktien, die – sofern sie am Tag der Hauptversammlung nicht mehr von der Gesellschaft oder von ihr abhängigen Unternehmen gehalten werden – dividendenberechtigt wären.

**LEISTUNGEN AN DIE BELEGESCHAFT DER VOLKSWAGEN AG**

Mio. €	2004	%	2003	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	4.220	62,4	4.296	62,8
Soziale Abgaben	961	14,2	993	14,5
Bezahlte Ausfallzeiten	851	12,6	866	12,7
Altersversorgung	733	10,8	681	10,0
<b>Gesamtaufwand</b>	<b>6.765</b>	<b>100,0</b>	<b>6.836</b>	<b>100,0</b>

Der Jahresabschluss der Volkswagen AG (HGB) wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und zum Handelsregister beim Amtsgericht Wolfsburg eingereicht. Er kann unentgeltlich bei der Volkswagen AG unter der im Impressum des Berichts genannten Adresse angefordert werden.

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

> **Forschung und Entwicklung**

Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

# Design und Technik für morgen und übermorgen

**Design, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und natürlich der Fahrspaß sind uns wichtig bei der Entwicklung der Mobilität der Zukunft. Mit einer neuen 3D-Technologie können unsere Designer und Ingenieure ihre Ideen schnell und effektiv umsetzen.**

### **CROSSOVER-STUDIE CONCEPT T FÜHRT NEUE VOLKSWAGEN-DESIGN-ÄRA FORT**

Im Januar 2004 haben wir auf der North American International Autoshow in Detroit, USA, erstmals unser Concept T gezeigt. Diese innovative Crossover-Studie verbindet die Eigenschaften eines Offroaders mit denen eines Sportwagens. Das Design greift die Tradition der Marke Volkswagen-Pkw auf, ist aber gleichzeitig eine konsequente Fortsetzung der neuen Design-Ära von Volkswagen. Auffallend ist der V-förmige Kühlergrill, kombiniert mit einer sportlichen Seitenansicht.

### **AUSZEICHNUNG DES GOLF BELEGT HOHE SICHERHEITSSTANDARDS**

Ein Beispiel für die zahlreichen Auszeichnungen, die wir im vergangenen Jahr für unsere Fahrzeuge erhalten haben, ist die Bewertung des European New Car Assessment Programme (EuroNCAP): Beim Sicherheitstest im Juni 2004 schnitt der Golf mit dem Bestergebnis „Fünf von fünf möglichen Sternen“ ab. In der Summe der Einzelbeurteilungen in den Kategorien Crashesicherheit, Insassenschutz, Kindersicherheit und Fußgängerschutz erreichte er insgesamt das beste Ergebnis, das ein Fahrzeug je erzielt hat. Diese Auszeichnung verstehen wir als Verpflichtung, uns weiter für die Sicherheit unserer Fahrzeuge zu engagieren und innovative Ideen auf diesem Gebiet schnell umzusetzen.

### **GOLF GTI ÜBERZEUGT MIT INNOVATIONEN**

Im Jahr 2004 haben wir die Golf-Palette um die Neuaufgabe des GTI erweitert. Sein neuer 2,0 l-Turbo-Benzindirekteinspritzer FSI\*\* mit einer Leistung von 147 kW/200 PS verfügt schon ab 1.800 U/min über ein Drehmoment von 280 Nm. Durch das gute Zusammenspiel von Direkteinspritzung und Abgas-turbolader sowie weiterer Elemente im Motor wird ein sehr hoher Wirkungsgrad erzielt. Per Sechsgang-Getriebe geschaltet, beschleunigt der GTI in nur 7,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h – übernimmt das Direktschaltgetriebe (DSG\*) die Kupplungsarbeit, sind es 6,9 Sekunden. Damit erreicht der Golf GTI ein deutliches Plus an Leistung bei nach wie vor niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten. Gleichzeitig erfüllen wir wie bei allen anderen Golf-Motoren mit dem 2,0 l T-FSI die Euro-4-Norm.

### **4MOTION-ANTRIEB WEITERENTWICKELT**

Für den Einsatz im Golf haben wir unseren bewährten 4MOTION-Antrieb noch einmal verbessert. Elektronisch gesteuert kann er die Kraftübertragung bestmöglich auf alle vier Räder verteilen und damit den Fahrbahnverhältnissen optimal anpassen. Die neue, zweite 4MOTION-Generation arbeitet noch zügiger, feinfühlicher und leiser. Mit diesen Verbesserungen werden sowohl auf trockener als auch auf feuchter und glatter Straße eine höhere Leistung und eine noch höhere Sicherheit erreicht.

\* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 10,7 bis 11,1 innerorts; 6,2 bis 6,3 außerorts; 7,9 bis 8,1 kombiniert;  
 CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 190 bis 194.

#### **DIREKTSCHALTGETRIEBE STEHT FÜR MEHR MODELLE ZUR VERFÜGUNG**

Im vergangenen Jahr haben wir das Einsatzspektrum des Direktschaltgetriebes DSG® von Volkswagen weiter ausgebaut. Damit steht das DSG nun auch im Touran, Golf, Golf GTI, Škoda Octavia, SEAT Altea und SEAT Toledo sowie im Audi A3 und Audi TT mit den drehmomentstarken Diesel- oder Benzinmotoren zur Auswahl. Fahrzeuge mit DSG erreichen durch optimale Gangwahl und schnelle Schaltungen eine deutlich verbesserte Fahrdynamik und kürzere Beschleunigungszeiten. Gleichzeitig verbrauchen sie deutlich weniger Kraftstoff als Fahrzeuge mit konventionellem Automatik- oder Handschaltgetriebe. Der Verbrauch liegt im Alltagstest um bis zu 10 % unter dem eines vergleichbaren Modells mit Handschaltgetriebe. Gegenüber einem Fahrzeug mit herkömmlichem Automatikgetriebe und hydraulischem Drehmomentwandler reduziert sich der Verbrauch sogar um bis zu 20 %. Mit dem Einsatz des DSG ist es uns gelungen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter zu reduzieren. Zugleich haben wir es als erster Hersteller geschafft, bei Dieselfahrzeugen mit Automatikgetrieben die Schadstoffklasse Euro 4 zu erreichen.

#### **GOLF PLUS BRINGT MPV-EIGENSCHAFTEN INS KURZHECKSEGMENT**

Mit dem Golf Plus haben wir die Golfpalette um ein innovatives Multi Purpose Vehicle (MPV) im Kurzhecksegment erweitert. Der Golf Plus kombiniert die guten Eigenschaften des Golf mit einem großzügigeren Raumgefühl, einer besseren Variabilität und einer größeren Funktionalität. Mit dem Hochdachkonzept ist die Sitzposition sowohl auf den Vorder- als auch auf den Rücksitzen erhöht. Das Ergebnis ist eine bessere Rundumsicht und ein leichteres Ein- und Aussteigen.

#### **DER NEUE PASSAT BIETET ÜBERZEUGENDE NEUERUNGEN**

Der neue Passat, den wir Anfang März 2005 auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf vorgestellt haben, ist die konsequente Weiterentwicklung eines bestehenden Erfolgsrezepts. Er zeichnet sich durch herausragendes Design und die Summe der optimierten bzw. neu entwickelten Funktionen aus. Der neue Passat bietet zahlreiche innovative Technologien und Komforteigenschaften, die bis vor kurzem ausschließlich der Oberklasse vorbehalten waren. So besteht die Crashstruktur im Wesentlichen aus hochfesten, durch Warmumformung hergestellten Bauteilen. Darüber hinaus bietet der Passat mitlenkende Bi-Xenon-Scheinwerfer mit automatisch zugeschaltetem Abbiegelicht.

#### **DER TOUAREG KOMBINIERT AUßERGEWÖHNLICHE FAHRLEISTUNGEN MIT SICHERHEIT**

Als zunächst limitierte Edition ist der Touareg W12 Sport\* seit Herbst 2004 auf dem Markt. Dieser Zwölfzylinder mit einem Hubraum von 6,0 l und 331 kW/450 PS Nennleistung sowie 600 Nm Drehmoment bietet in Kombination mit einer Tiptronic-Sechsgang-Automatik außergewöhnliche Fahrleistungen: In 5,9 Sekunden beschleunigt der Touareg von 0 auf 100 km/h und kann eine elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erreichen. Die großen Kraftreserven sorgen für Fahrspaß auf der Straße und im Gelände. Da der Touareg auch ein beliebtes Gespannfahrzeug ist, haben wir ihn als erstes Fahrzeug unserer Modellpalette mit der neu entwickelten Zusatzfunktion des Elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) ausgestattet. Diese erkennt automatisch das Schlingern eines Anhängers und baut es mit Hilfe von Brems- und Motoreingriffen ab. Damit haben wir erneut Maßstäbe in der Sicherheitstechnik gesetzt.

\* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 22,7 innerorts; 11,9 außerorts; 15,9 kombiniert;  
CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 382.

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 > Forschung und Entwicklung  
 > Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

### VOLKSWAGEN SETZT MIT 3D-TECHNOLOGIE MASSSTÄBE IN DER FAHRZEUGENTWICKLUNG

Im Jahr 2004 haben wir zwei hochmoderne Visualisierungszentren in Betrieb genommen, die unter anderem mit einer einzigartigen 3D-Technologie die virtuellen Prozesse in der technischen Entwicklung revolutionieren. Das weltweit erstmals in der Automobilindustrie eingesetzte „Ray Tracing“-Verfahren erzeugt in Echtzeit dreidimensionale Objekte an großen Projektionswänden, mit denen sich die Entwickler, Designer und Konstrukteure schon im frühen Entwicklungsstadium eines Fahrzeugs einen wirklichkeitsnahen und detaillierten Eindruck vom geplanten Modell verschaffen können. Zusätzlich lassen sich Montagesimulationen und virtuelle Leitungsverlegungen realisieren. Dadurch sind wir in der Lage, die Produktentstehung hinsichtlich Qualität, Zeit und Aufwand deutlich zu optimieren.

### MITARBEITER SIND MIT PATENTEN ERFOLGREICH

Die Mitarbeiter des Volkswagen-Konzerns haben mit insgesamt 1.000 Patentanmeldungen – davon 809 in Deutschland und 191 im Ausland – auch im Jahr 2004 ihre hohe Innovationskraft bewiesen. Die meisten Patente wurden im Bereich Brennstoffkraftmaschinen angemeldet.

### AKTIVIERTE ENTWICKLUNGSKOSTEN DEUTLICH UNTER VORJAHRESWERTEN

Die Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzernbereich Automobile lagen im Berichtsjahr leicht über dem Vorjahreswert. Gleichzeitig sank die Aktivierungsquote aufgrund des Fortschritts der Entwicklungsaktivitäten einzelner Projekte. Durch die vorzeitige Anwendung des überarbeiteten IAS 38 änderte sich die Berechnungsmethodik für aktivierungsfähige Entwicklungskosten (siehe dazu Anhang des Konzernabschlusses in diesem Geschäftsberichtsteil, Seite 46). Der Anteil der nach IAS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Automobilbereichs betrug 4,7 (4,9) %.

Bei der Volkswagen AG nach HGB reduzierten sich die Forschungs- und Entwicklungskosten um 4,2 % auf 2,4 Mrd. €.

Einschließlich der at Equity konsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. beschäftigte der Bereich Forschung und Entwicklung am 31. Dezember 2004 konzernweit 21.443 Mitarbeiter (+6,1 %); das sind 6,3 % der Gesamtbelegschaft. Davon arbeiteten 10.101 Personen bei der Volkswagen AG.

### FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2004	2003*	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.164	4.137	+0,6
davon aktiviert	1.501	1.817	-17,4
Aktivierungsquote in %	36,1	43,9	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.134	1.381	-17,9
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV</b>	<b>3.797</b>	<b>3.701</b>	<b>+2,6</b>

\* Angepasst.

## GESCHÄFTSPROZESSE

---

# Letztlich profitiert der Kunde: Verbesserte Prozesse

---

Im Jahr 2004 haben wir die Prozesse in den Bereichen Beschaffung, Produktion und Qualitätssicherung weiter optimiert. Das Ziel lautete, die Interessen unserer Kunden noch stärker zu berücksichtigen und gleichzeitig die Leistung des Unternehmens zu erhöhen.

### **LIEFERANTENMANAGEMENT UND NEUE MÄRKTE**

Ein intensives Lieferantenmanagement wird vor allem wegen der sich wandelnden Wertschöpfungsbeziehungen und der aktuellen Wirtschaftslage immer wichtiger. Das Ziel des Lieferantenmanagements ist, die Lieferantenbeziehungen so transparent zu machen, dass die gemeinsamen Prozesse und die Versorgungskette zeit-, nutzen- und kostenoptimal gestaltet werden können.

Als wesentlichen Erfolgsfaktor im Lieferantenmanagement sehen wir die Erschließung neuer Beschaffungsquellen in aufstrebenden Märkten an. Hier bietet insbesondere der chinesische Markt ein enormes Potenzial. Diese Tatsache veranlasste uns, im Januar 2004 ein Standbein der Volkswagen-Beschaffungsorganisation in Peking zu etablieren. Aufgabe des Büros ist, die lokale Zulieferindustrie und damit die vorhandenen Kostenoptimierungspotenziale verstärkt zu erschließen. Davon sollen sowohl der Anlauf der zahlreichen neuen Fahrzeugprojekte als auch die schon laufende Serienproduktion in China profitieren. Zugleich sollen Möglichkeiten gefunden werden, Kosten anderer Fahrzeugprojekte unserer weltweit ansässigen Konzerngesellschaften durch mögliche Zulieferungen aus China zu reduzieren. Auch in Osteuropa haben wir unsere Beschaffungsaktivitäten im Verlauf des vergangenen Geschäftsjahres deutlich ausgebaut, um Wettbewerbsvorteile auszuschöpfen, die sich aus den niedrigen Faktorkosten ergeben. Aus dem gleichen Grund haben wir unser Engagement im Mittleren Osten intensiviert.

### **PPO ALS BAUSTEIN UNSERER**

#### **BESCHAFFUNGSSTRATEGIE**

Seit dem Start unseres Programms der „Partnerschaftlichen Prozesskostenoptimierung (PPO)“ im Mai 2003 beziehen wir Lieferanten in die Generierung von Ideen aktiv ein. Gemeinsam mit ihnen führen wir eine Potenzialanalyse entlang der gesamten Wertschöpfungskette durch. Besondere Aufmerksamkeit haben wir im vergangenen Geschäftsjahr qualitätssichernden Aktivitäten im Bereich der Elektrik und Elektronik gewidmet. Der Erfolg bestätigt das Konzept: Nahezu 2.000 Ideen haben wir zusammen mit über 230 Lieferanten entwickelt. Nach Abschluss der Pilotphase bei der Marke Volkswagen-Pkw haben wir den Prozess mittlerweile auf weitere Konzernmarken übertragen und als festen Bestandteil in die B2B-Lieferantenplattform integriert.

### **E-BUSINESS AKTIVITÄTEN**

Die bereits im Jahr 2000 initiierten E-Business-Aktivitäten haben wir konsequent ausgeweitet. Im Jahr 2004 erreichten wir mit unserer B2B-Plattform einen weiteren Meilenstein: Erstmals wurde das Anlaufmanagement von Fahrzeugprojekten digital unterstützt. So sind beispielsweise alle Konstruktionsänderungen des neuen Passat über die B2B-Plattform bewertet worden. Außerdem haben wir die Plattform genutzt, um alle Beschaffungsprozesse zu digitalisieren. Dies führte 2004 zu signifikanten Prozesskosteneinsparungen.

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung

> **Geschäftsprozesse**

Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht  
 Ausblick

## BESCHAFFUNGSVOLUMEN

Das Beschaffungsvolumen im Volkswagen-Konzern erhöhte sich im Berichtszeitraum um 1,9 % auf 60,2 Mrd. €. Der Anteil inländischer Zulieferer lag bei 56,2 (51,0) %.

Bei der Volkswagen AG verringerte sich an den sechs inländischen Standorten das Einkaufsvolumen auf 20,8 Mrd. € (-0,5 %); der Anteil inländischer Zulieferer betrug hier 72,7 (71,4) %. Vom gesamten Beschaffungsvolumen entfielen 16,4 (16,4) Mrd. € auf Produktionsmaterial und 4,4 (4,5) Mrd. € auf Investitionsgüter und Dienstleistungen.

## ERFOLGREICHE FORTSETZUNG

### DER MODELLOFFENSIVE

Der Volkswagen-Konzern hat im Jahr 2004 insgesamt 20 Fahrzeugneuanläufe erfolgreich bewältigt. Zu den wichtigsten Premierien der Markengruppe Volkswagen zählten sowohl der neue Golf GTI und der geräumige Golf Plus als auch die neuen Generationen des Passat und des Bora/Jetta. Des Weiteren lief bei Škoda der Nachfolger des Octavia und Octavia Combi erfolgreich an. In der Markengruppe Audi starteten wir die Fertigung des Audi A3 Sportback sowie des neuen Audi A4, Audi A4 Avant und Audi A6. Zudem gingen die neuen SEAT Modelle Altea und Toledo in Produktion. Damit unterstreichen wir unsere offensive Modellpolitik und verfolgen konsequent unser Ziel, weitere Marktsegmente zu erschließen und in allen wichtigen Fahrzeugklassen eine der führenden

Positionen zu besetzen. Unsere vielfältigen Modelle produzieren wir mittlerweile an 44 Standorten in 19 Ländern.

## HIGHTECH IN DER FERTIGUNG

Innovative Techniken bestimmten auch im Jahr 2004 unseren Produktionsprozess. Neu in der Motorenherstellung beispielsweise ist die Plasmabeschichtung. Mit diesem speziellen Verfahren wird ein kompakter Motor in Leichtbauweise hergestellt, der wegen der geringeren Reibung weniger Kraftstoff verbraucht und damit deutlich geringere Emissionswerte erreicht. Angewandt wird diese spezielle Verfahrenstechnik beispielsweise beim Fünfzylinder TDI-Pumpe-Düse-Motor und beim V10 TDI-Pumpe-Düse-Aggregat.

Um die Prozesse in der Produktion effizienter zu gestalten, setzt Volkswagen als erster Automobilhersteller im Karosseriebau das Formhärten im eigenen Haus ein. Dabei werden Stahlplatinen vorgeformt, dann auf 950° C erwärmt und in einer Presse umgeformt. Im Anschluss daran wird die Platine abgekühlt, gehärtet und mittels Laserschneidanlage zugeschnitten. Die so gefertigten Karosserieteile sind extrem stabil und erfüllen höchste Craschanforderungen. Diese selbst gefertigten Formhärt-Komponenten werden erstmals im neuen Passat eingebaut.

## ZWANZIG JAHRE VOLKSWAGEN IN CHINA

Seit nunmehr zwanzig Jahren engagiert sich Volkswagen in China. Als erster europäischer Automobil-

## BESCHAFFUNGSVOLUMEN NACH GESCHÄFTSPARTEN UND MÄRKTEN

Mrd. €	2004	2003	%
Markengruppe Volkswagen	40,0	39,1	+2,3
Markengruppe Audi	18,3	18,6	-1,6
Nutzfahrzeuge	1,9	1,4	+35,7
<b>Volkswagen-Konzern</b>	<b>60,2</b>	<b>59,1</b>	<b>+1,9</b>
Europa/Übrige Märkte	49,4	49,0	+0,8
Nordamerika	2,1	2,5	-16,0
Südamerika/Südafrika	3,7	3,1	+19,4
Asien-Pazifik	5,0	4,5	+11,1

hersteller unterzeichneten wir am 12. Oktober 1984 einen Joint-Venture-Vertrag mit der Shanghai Automotive Industry Corporation. Bereits im Frühjahr 1985 rollten die ersten Fahrzeuge bei der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. vom Band. Das Unternehmen entwickelte sich zu einem erfolgreichen deutsch-chinesischen Joint Venture. Darüber hinaus gründeten wir 1990 mit der FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. ein weiteres Joint Venture in China. Die Modellpalette der Gesellschaften reicht heute vom Kleinwagen bis hin zur Oberklasse. Mit dem Ende 2004 neu in den chinesischen Markt eingeführten Kompakt-Van Touran bauten wir unser Produktangebot weiter aus.

#### **NEUE TECHNIK IN NEUER FABRIK**

Im November 2004 startete die Produktion bei der Volkswagen Mechatronic GmbH & Co. KG im sächsischen Stollberg. Das Gemeinschaftsunternehmen von Volkswagen und Siemens VDO entwickelt und fertigt hochmoderne Piezo-Pumpe-Düse-Einspritzelemente für Dieselmotoren.

#### **QUALITÄTSSICHERUNG ALS STIMME DES KUNDEN IM UNTERNEHMEN**

Qualität entsteht nicht erst an Kontroll- und Messpunkten in der Produktion. Das heißt, die Aufgabe der Qualitätssicherung ist also nicht nur zu kontrollieren, ob die jeweiligen Qualitätsziele erreicht wurden; es geht vielmehr darum, aktiv die Interessen des Kunden im Unternehmen zu vertreten – und zwar nicht nach, sondern vor allem vor der Produktion. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, muss die Arbeit der Qualitätssicherung sehr früh in den Produktentstehungsprozess eingreifen. Sie muss den Prozess vom ersten Federstrich für ein neues

Produkt bis hin zur Serienreife betreuen und immer wieder für den Kunden sprechen, auch dann, wenn der Kunde das Produkt schon benutzt. Gemeinsam mit anderen Bereichen entwickelt und steuert unsere Qualitätssicherung daher methodische Verfahren zur Erfassung von Kundenerwartungen und ermöglicht so einen kundenorientierten Entwicklungsprozess, dessen Ergebnisse die Ansprüche an Qualität erfüllen.

Die Arbeit der modernen Qualitätssicherung geht deutlich über die Beobachtung der klassischen Funktionsqualität hinaus. Die international unterschiedlichen Marktanforderungen verlangen heute auch eine Betrachtung der subjektiven Qualitätsansprüche an ein Produkt. Die Kundenbedürfnisse in den verschiedenen Märkten differenzieren sich immer stärker und bilden spezifische Faktoren aus, die die Kundenzufriedenheit ausmachen. Subjektive Qualitätskriterien können dabei ganz unterschiedlich sein: Sie reichen vom Anspruch an das Design über Komfort- und Raumgefühl bis hin zur Qualitätsanmutung der verwendeten Materialien im Interieur eines Fahrzeugs.

Um diesen subjektiven Qualitätskriterien gerecht zu werden, ist ein enger Kontakt zum Kunden notwendig – und das in aller Welt. Denn was in Europa als perfekt angesehen wird, ist es in China oder Nordamerika noch lange nicht; das gilt umgekehrt genauso. Die Qualitätssicherung des Volkswagen-Konzerns ist daher auf der ganzen Welt zu Hause, um die Bedürfnisse der Kunden aus erster Hand zu erfahren, aber auch, um auf Veränderungen schnell reagieren zu können. An der Zuverlässigkeit der Produkte und der Zufriedenheit der Kunden wird schließlich nicht nur die Leistung der Qualitätssicherung, sondern die des gesamten Unternehmens gemessen.

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 > **Rechtliche Angelegenheiten**  
 Risikobericht  
 Ausblick

## RECHTLICHE ANGELEGENHEITEN

# Mit neuen Gesellschaften bauen wir unser Leistungsspektrum weiter aus

In China haben wir gemeinsam mit zwei Partnern drei neue Gesellschaften gegründet, die dort Fahrwerkskomponenten und Motoren fertigen. Mit der Beteiligung an der niederländischen LeasePlan Corporation ist unser Flottenmanagement um eine weltweit führende Multibrand-Gesellschaft reicher.

### WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN

#### IM BETEILIGUNGSBEREICH

Mit Wirkung vom 13. Juli 2004 wurde die Volkswagen FAW Platform Company Ltd., Changchun, gegründet. Diese Gesellschaft fertigt Fahrwerkskomponenten für unsere fahrzeugproduzierenden chinesischen Joint Ventures. Um den steigenden Bedarf an Motoren, die Lokalisierungserfordernisse und die kommenden Abgasvorschriften in China zu erfüllen, wurden am 6. Dezember 2004 in Peking die Joint-Venture-Verträge für die Shanghai Volkswagen Powertrain Company Ltd., Shanghai, und die Volkswagen FAW Engine (Dalian) Company Ltd. unterzeichnet. An den drei Gesellschaften ist die Volkswagen (China) Investment Company Ltd. mit jeweils 60% beteiligt.

Am 21. April 2004 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG den Vorstand ermächtigt, gemeinsam mit zwei Co-Investoren die niederländische LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, zu erwerben. Das Unternehmen gehört zu den weltweit führenden Multibrand-Flottenmanagementgesellschaften. Für die Übernahme wurde das Joint Venture Global

Mobility B.V. in Amsterdam gegründet. Ab dem 4. November 2004 hielt die Volkswagen Financial Services AG eine 50%ige Beteiligung an dem Gemeinschaftsunternehmen, jeweils 25% der Anteile übernahmen die private saudi-arabische Olayan-Gruppe sowie die im Besitz des Emirats Abu Dhabi befindliche Mubadala-Gruppe. Mit Wirkung zum 30. Dezember 2004 erfolgte die Übertragung der von der Volkswagen Financial Services AG gehaltenen Anteile an deren 100%ige Tochtergesellschaft Volkswagen Bank GmbH.

In der Volkswagen Motorsport GmbH, Hannover, haben wir die Aufgaben der am 3. November 2004 erworbenen Volkswagen Racing GmbH und der Motorsport-Abteilung der Volkswagen AG zusammengeführt. Der Schwerpunkt der Aktivitäten wird weiterhin im Marathon-Rallyesport liegen.

Die AUDI AG hat die Cosworth Technology Ltd., Northampton, Großbritannien, einschließlich deren Tochtergesellschaft Cosworth Technology Inc., Novi, USA, zum 1. Januar 2005 veräußert. Die Zustimmung der Kartellbehörde steht noch aus.

**RECHTSFÄLLE**

Gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung vom 7. Juni 2001 über die Entlastung der damaligen Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2000 sowie über die damals erteilte Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien hatte die Liverpool Limited Partnership, Bermuda, vor dem Landgericht Braunschweig eine Anfechtungsklage erhoben. Eine Entscheidung steht weiterhin aus.

Am 29. Juni 2001 verhängte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG wegen angeblicher Beeinflussung der Händler bei der Preisfestsetzung im Rahmen der Markteinführung des Passat ein Bußgeld in Höhe von 30,96 Mio. €. Gegen dieses Urteil haben wir am 10. September 2001 Klage beim Europäischen Gericht erster Instanz erhoben. Am 3. Dezember 2003 erklärte das Gericht die Verhängung des Bußgeldes für rechtswidrig. Die Europäische Kommission hat wiederum Rechtsmittel gegen diese Entscheidung beim Europäischen Gerichtshof eingelegt, der aber noch nicht entschieden hat.

**ABHÄNGIGKEITSBERICHT**

Der Vorstand der Volkswagen AG hat für das abgelaufene Geschäftsjahr den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlusserklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtsjahr wurden Rechtsgeschäfte oder Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Landes Niedersachsen und anderer verbundener Unternehmen weder getroffen noch unterlassen.“

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 > Risikobericht  
 Ausblick

## RISIKOBERICHT

# Risiken managen bedeutet: Gefahren erkennen, bewerten und ihnen begegnen

In einem bewegten Umfeld ist es wichtig, sich rechtzeitig mit Risiken auseinander zu setzen. Unterstützt durch ein umfassendes Risikomanagement-System steuern wir unsere Geschäfte. Sicherheit geben uns entsprechende Absicherungsverträge und eine hohe Diversifizierung unserer Aktivitäten.

### RISIKOMANAGEMENT

Dem Volkswagen-Konzern bieten sich aufgrund seines breiten und weltweiten Leistungsangebots zahlreiche wirtschaftliche Chancen. Er ist dadurch aber auch Risiken ausgesetzt. Für den Konzern ist es daher essenziell, Chancen – aber auch potenzielle Risiken – frühzeitig zu identifizieren, um umgehend und angemessen darauf reagieren zu können.

Mit dem Einsatz unseres effizienten Risikomanagement-Systems sind wir in der Lage, Gefahren rechtzeitig zu erkennen, sie zu bewerten und ihnen zu begegnen. Überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, gehen wir dabei bewusst ein.

Das Risikomanagement wird zentral vom Konzerncontrolling in Abstimmung mit der Konzern-Revision koordiniert und regelmäßig auf seine Wirksamkeit und Angemessenheit überprüft. Zur Früherkennung der Risiken setzen wir ein konzernweites Berichts- und Meldesystem ein. Zudem wird die aktuelle Risikolage durch schriftliche und mündliche Abfragen der Risikobeauftragten im Konzern regelmäßig festgehalten. Falls erforderlich, werden umgehend entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet.

Die Wirksamkeit unseres Risikomanagement-Systems wurde vom Abschlussprüfer beurteilt. Er stellte fest, dass es den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entspricht. Es wurden alle er-

forderlichen Maßnahmen zur frühzeitigen Erkennung von Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, getroffen.

### EINZELRISIKEN

Die nachstehende Darstellung einzelner Risiken bezieht sich auf unseren Planungshorizont 2005/2006.

#### Gesamtwirtschaftliche Risiken

Risiken sehen wir vor allem in einer stärkeren Abschwächung der Konjunktur sowie einer weiteren Verschlechterung der geopolitischen Lage. Inflationstendenzen, die durch anhaltend hohe Rohstoffpreise verstärkt werden, könnten den bereits eingeschlagenen restriktiven Kurs der Geld- und Fiskalpolitik in wichtigen Industrie- und Schwellenländern noch verschärfen. Hinzu kommt, dass die Regierungen in vielen Industrieländern aufgrund der hohen Staatsverschuldung nur bedingt Wachstumsimpulse geben und notwendige Reformen durchführen können.

Erhebliche Risiken für die weltwirtschaftliche Entwicklung und für die internationalen Devisen- und Kapitalmärkte ergeben sich auch aus den zum Teil beträchtlichen außenwirtschaftlichen Ungleichgewichten bedeutender Wirtschaftsregionen. So wären die europäischen Anbieter insbesondere von einer anhaltenden Schwäche des US-Dollar stark betroffen.

Aus den beschriebenen Szenarien könnten sich erhebliche Belastungen für den Volkswagen-Konzern

ergeben. Im Jahr 2004 haben wir daher weitere Anleihen emittiert, um bei niedrigem Zinsniveau Vorsorge zu treffen und unsere Liquidität zu stärken. Dem Risiko eines weiter steigenden Außenwerts des Euro wurde insbesondere durch Kurssicherungsgeschäfte auf der Basis der geplanten Liefer- und Leistungsströme Rechnung getragen (siehe dazu auch den Abschnitt „Zins-, Währungs- und Rohstoffrisiken“ in diesem Kapitel). Dem Risiko weiterer Erhöhungen der Rohstoffpreise wirken wir mit gezielten Strategien entgegen. Während sich sowohl bei den direkten als auch bei den indirekten Stahlbezügen das Risiko für 2004 aufgrund längerfristiger Verträge überschaubar darstellte, ist hier im Jahr 2005 mit zunehmenden Belastungen speziell über die Zuliefererbranche zu rechnen.

#### **Branchenrisiken**

Der Anstieg der weltweiten Pkw-Nachfrage wurde im Geschäftsjahr 2004 hauptsächlich durch wachsende Märkte in Schwellenländern getragen. Weiteres Potenzial sehen wir auch in den neuen EU-Ländern. Hier besteht jedoch ein enormer Bedarf, die Verkehrsnetze zu verbessern und zu erweitern. Unterbleiben dort entsprechende Infrastrukturmaßnahmen, könnte dies zu einer Wachstumsbremse für die Pkw-Nachfrage werden.

Auf wichtigen Märkten haben wir im Berichtsjahr einen Absatzrückgang verzeichnet. Vor allem die massiven Rabatte auf dem US-amerikanischen Pkw-Markt, die sich mittlerweile auch auf Westeuropa und China ausweiten, erhöhen den Druck auf die gesamte Branche. Unter diesen Rahmenbedingungen waren wir gezwungen, unsere verkaufsfördernden Maßnahmen ebenfalls zu intensivieren. Allerdings liegen diese noch weit unter dem entsprechenden Niveau der Wettbewerber. Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen. Wenn sich die Kaufanreize anderer Automobilhersteller noch verstärken sollten, wären wir als Anbieter von Volumenmodellen besonders davon betroffen.

Um Nachfrageschwankungen oder sich verändernde Marktbedingungen in ihrer Wirkung auf unser Geschäft zu begrenzen, analysieren wir ständig das Kundenverhalten und den Wettbewerb. Sich daraus ergebende Chancen werden nach angemessener Prüfung genutzt. Bei Risiken leiten wir umgehend gegensteuernde Maßnahmen ein. Zusätzlich bildet unsere breite Modellpalette, die wir laufend modernisieren, einen großen Handlungsrahmen. Darüber hinaus erweitern wir unsere Produktpalette, um auch in Nischenmärkte vorzudringen und individuellen Kundenwünschen gerecht zu werden. Dieser hohe Diversifikationsgrad ermöglicht es uns, Marktrisiken in einzelnen Absatzsegmenten durch Chancen in anderen Segmenten zu kompensieren.

#### **Geschäftsprozessrisiken**

In der Beschaffung setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten. Über unsere B2B-Datenbank tauschen wir ständig qualitätsrelevante Informationen mit unseren Zulieferern aus. Außerdem nutzen wir die Datenbank für die zeitnahe Überwachung und Steuerung der Beschaffungsaktivitäten. Dadurch reduzieren wir das Risiko von Qualitätseinbußen und Störungen in der Produktion. Der enge Kontakt zu unseren Lieferanten führt aber auch zu einer gewissen Abhängigkeit: Käme es bei einzelnen Geschäftspartnern zu einer Insolvenz, würden sich für uns Ertragseinbußen ergeben. Um diesem in den letzten Jahren zunehmenden Risiko zu begegnen, haben wir ein spezielles Risikomanagement für Lieferanteninsolvenzen eingerichtet. Hierbei wird die Bonität von Lieferanten aus wichtigen europäischen Ländern in einem Frühwarnsystem systematisch erfasst und beobachtet. Durch dieses Vorgehen können wir insolvenzgefährdete Lieferanten frühzeitig erkennen und entsprechende Schritte einleiten.

Als kundenorientiertes Unternehmen geht Volkswagen zeitnah und kostenbewusst auf die Anforderungen des Marktes ein. Daher steuern wir unsere weltweite Produktion nach den Marktgegebenheiten. Dabei kombinieren wir unsere dynamischen

<b>Lagebericht</b>	Konzernabschluss	Bestätigungsvermerk	Organe	Weitere Informationen
Geschäftsverlauf				
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage				
Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)				
Forschung und Entwicklung				
Geschäftsprozesse				
Rechtliche Angelegenheiten				
> Risikobericht				
Ausblick				

Fertigungseinrichtungen (Drehscheibenkonzept) mit flexiblen Arbeitszeitmodellen. Zusätzlich schaffen wir durch strategische Partnerschaften die Möglichkeit, direkt auf regionale Gegebenheiten einzugehen. Wirtschaftliche Risiken, die sich aus Unterbrechungen der Produktion ergeben können, haben wir durch entsprechende Versicherungsverträge angemessen abgesichert.

Qualitätssicherung beginnt im Volkswagen-Konzern schon am Anfang des Wertschöpfungsprozesses. Dabei ist uns wichtig, den subjektiven Qualitätskriterien der Kunden weltweit gerecht zu werden. Um qualitätsrelevante Risiken von Beginn an zu minimieren, setzen wir anspruchsvolle Qualitätsstandards bereits in der Forschung und Entwicklung sowie bei der Lieferantenauswahl ein. Zusätzlich führen wir regelmäßig intensive Prüfungen in der gesamten Prozesskette durch.

#### **Risiken aus Forschung und Entwicklung**

Bei der Entwicklung neuer Produkte besteht grundsätzlich das Risiko, dass Entwicklungsziele nicht erreicht werden. Durch die kontinuierliche Analyse von Trends und die Überprüfung von Projektfortschritten minimieren wir dieses Risiko. Aufgrund des breiten Spektrums unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ergeben sich keine Risikokonzentrationen auf bestimmte Patente oder Lizenzen.

#### **Personelle Risiken**

Das Wissen unserer Mitarbeiter ist ein entscheidender Faktor der Differenzierung unseres Unternehmens von den Wettbewerbern. Hier besteht das Risiko, durch Fluktuation Wissen zu verlieren und damit Vorteile am Markt einzubüßen. Aus diesem Grund bieten wir unseren Mitarbeitern breit angelegte und bedarfsgerechte Entwicklungsmaßnahmen an. Ziel ist dabei, die Mitarbeiterzufriedenheit zu bewahren und zu erhöhen, um so das Wissen im Unternehmen zu halten.

#### **Risiken aus der Finanzierung**

Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft decken wir insbesondere durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten. Auch künftig werden wir diese Finanzierungsmöglichkeit vorrangig nutzen, da wir weiterhin von einer anhaltend restriktiven Haltung der Kreditwirtschaft bei der Bereitstellung von Kreditlinien ausgehen. Unsere im Geschäftsjahr 2004 emittierten Schuldverschreibungen wurden von den Investoren auf internationalen Märkten gut aufgenommen. Im Berichtsjahr stuften führende Rating-Agenturen jedoch ihre Bonitätseinschätzungen der Volkswagen AG um einen Grad herab. Eine weitere Herabstufung könnte die Konditionen der Außenfinanzierung des Konzerns beeinträchtigen. Das differenzierte Rating der Volkswagen Bank GmbH bei Moody's Investors Service ist ein erster Schritt zur Abkoppelung der Rating-Einschätzungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts von denen des Restkonzerns. Es bietet eine gute Möglichkeit, attraktive Außenfinanzierungskonditionen zu sichern. Die Ergebnisse der Rating-Einschätzungen sowie Informationen zu unseren Neuemissionen auf dem Kapitalmarkt im Geschäftsjahr 2004 finden Sie im Kapitel Finanzkommunikation (Geschäftsberichtsteil Mobilität ab Seite 42).

#### **Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft**

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

#### **Zins-, Währungs- und Rohstoffrisiken**

Zinsrisiken sowie Wertschwankungen von Finanzinstrumenten im Konzern beugen wir durch

Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-/Währungsswaps und sonstigen Zinskontrakten vor. Finanzierungen, die wir innerhalb des Volkswagen-Konzerns an Tochtergesellschaften weitergeben, sichern wir in der Regel betrags- und fristenkon-  
gruent zur Refinanzierung ab.

Um das Währungsrisiko zu reduzieren, setzen wir Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps ein. Mit diesen Geschäften begrenzen wir das Währungsrisiko von erwarteten Zahlungsströmen in Fremdwährung aus dem operativen Geschäft sowie aus konzerninter-  
nen Finanzierungen. Dabei sichern wir einen Teil der geplanten Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährung auf Nettobasis durch Devisenter-  
mingeschäfte und Devisenoptionen ab. Die Laufzeit dieser Kontrakte erstreckt sich je nach Marktein-  
schätzung auf bis zu 24 Monate. Im Wesentlichen betreffen diese Geschäfte die Absicherung des Euro gegenüber dem US-Dollar und dem britischen Pfund, die das höchste Risiko in unserem Fremdwährungs-  
portfolio darstellen. Darüber hinaus steht die Sicherung des Schweizer Franken, des japanischen Yen sowie der schwedischen Krone im Vordergrund. Ins-  
gesamt machen diese fünf Währungen zusammen rund 90 % unseres Fremdwährungsrisikos aus. Durch die verstärkte Nutzung der Produktionskapazitäten an unseren vorhandenen Standorten in Mexiko und  
Brasilien erhöhen wir zudem das „Natural Hedging“. So fertigen wir beispielsweise den New Beetle und das New Beetle Cabriolet für alle Märkte ausschließ-  
lich in Mexiko; seit 2004 produzieren wir dort auch den Bora/Jetta für die Märkte in Nordamerika und zukünftig für Europa.

Im Rahmen seiner operativen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen-Konzern auch Risiken aus dem Einkauf von Rohstoffen ausgesetzt. Diese Risiken betreffen die Verfügbarkeit und die Preise der Roh-  
stoffe. Durch den Abschluss von Warenterminge-  
schäften begrenzen wir diese Risiken oder schließen

sie ganz aus. Derzeit haben wir einen wesentlichen Teil unseres Bedarfs an den Rohstoffen Aluminium, Kupfer, Platin, Rhodium und Palladium durch ent-  
sprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu 48 Monaten abgesichert.

Nähere Angaben und Quantifizierungen zu den genannten Sicherungsgeschäften finden Sie im Anhang unseres Konzernabschlusses in diesem Geschäftsberichtsteil auf den Seiten 96 bis 98.

#### **Rechtliche und politische Risiken**

Zum 1. Juli 2002 wurde die europäische Rahmen-  
richtlinie für Altfahrzeuge durch das Altfahrzeug-  
gesetz in deutsches Recht umgesetzt. Das Gesetz garantiert die kostenlose Entsorgung von Altfahr-  
zeugen durch die von den Herstellern und Impor-  
teuren benannten Rücknahmestellen. Zunächst betrifft dies nur die ab In-Kraft-Treten des Gesetzes in Verkehr gebrachten Fahrzeuge; ab Januar 2007 wird die Verordnung auf den gesamten Altfahrzeug-  
bestand ausgeweitet. In den anderen Mitgliedstaaten der EU sind diese Maßnahmen noch nicht abschlie-  
ßend umgesetzt. Auch können wir die Auswirkungen der EU-Ost-Erweiterung auf die Altfahrzeugrück-  
nahme noch nicht endgültig abschätzen. Daher ist derzeit eine eindeutige Aussage zur voraussicht-  
lichen finanziellen Belastung des Volkswagen-  
Konzerns in den übrigen EU-Mitgliedstaaten noch nicht möglich. Die bestehenden Rückstellungen haben wir überprüft und entsprechend angepasst. Darüber hinaus bieten uns unsere Konzepte und Kooperationen zur Altautoentsorgung die Möglich-  
keit, dieses Risiko zu beherrschen.

Weiterhin offen bleiben auch die Konsequenzen aus den seit 1. Juli 2003 geltenden gesetzlichen Mate-  
rialverwendungsverböten. In der aktuell laufenden Umsetzungsphase bis zum Jahr 2007/2008 kann das Risiko steigender Entwicklungskosten nicht ausge-  
schlossen werden, da je nach Ergebnis Schwermetalle durch andere Materialien ersetzt werden müssen.

<b>Lagebericht</b>	Konzernabschluss	Bestätigungsvermerk	Organe	Weitere Informationen
--------------------	------------------	---------------------	--------	-----------------------

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 > Risikobericht  
 > Ausblick

Ab dem Jahr 2005 unterliegen die Kraftwerke und Heizhäuser an unseren europäischen Produktionsstandorten der einheitlichen Regelung für den Handel von Emissionszertifikaten. Dazu werden den Kraftwerken zunächst Zertifikate entsprechend ihrer Emissionen auf Basis der vergangenen Jahre zugeteilt. Mit der Kraft-Wärme-Kopplung setzen wir die energetisch derzeit optimale Technologie mit den geringsten Emissionswerten ein. Aufgrund der gesetzlichen Zielsetzung, Emissionen weiter zu verringern, wird die zuständige EU-Behörde die ursprünglich beantragte Ausstattung mit Emissionszertifikaten nach und nach reduzieren. Daher ist zu erwarten, dass ab 2005 fehlende Zertifikate hinzugekauft werden müssen. Der Marktpreis für diese Zertifikate liegt derzeit bei circa 7€ pro Tonne Kohlendioxid; die künftige Preisentwicklung ist unklar.

Die Entsorgung unvorbehandelten Hausmülls und hausmüllähnlichen Gewerbeabfalls auf Deponien wird ab Mitte 2005 in Deutschland nicht mehr möglich sein. Es ist absehbar, dass die Kapazitäten der Vorbehandlungsanlagen für die ab dann erforderliche thermische oder mechanisch-biologische Aufbereitung des Abfalls nicht ausreichen werden, sodass es zu Entsorgungsengpässen kommen kann. Der Volkswagen-Konzern hat jedoch Vorsorge getroffen

und die benötigten Entsorgungskapazitäten größtenteils bereits zu günstigen Konditionen vertraglich gesichert.

Die Europäische Kommission plant, den Designschutz für sichtbare Fahrzeugteile aufzuheben. Sollte das Vorhaben tatsächlich umgesetzt werden, könnte sich dies negativ auf das Originalteilegeschäft des Volkswagen-Konzerns auswirken.

#### **IT-Risiken**

Unsere IT-Systeme sind gegen unberechtigte Zugriffe von außen durch redundante Firewallsysteme abgesichert. Zusätzlich sorgen Virenscanner und begrenzte Zugangs- und Zugriffsberechtigungen für entsprechenden Schutz. Die eingesetzten Maßnahmen zur Informationssicherheit werden ständig überprüft und aktualisiert. Darüber hinaus wird von allen Datenbeständen täglich ein Backup erstellt. Aus diesen Gründen schätzen wir die Wahrscheinlichkeit einer Gefährdung der Sicherheit unserer Datenbestände oder Informationssysteme als sehr gering ein.

#### **GESAMTRISIKO**

Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand des Volkswagen-Konzerns gefährden könnten.

#### **NACHTRAGSBERICHT**

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

## AUSBLICK

## Die Weichen für die Zukunft sind gestellt

Mit der weiteren weltwirtschaftlichen Erholung wird sich voraussichtlich 2005 auch die Automobilnachfrage stabil entwickeln. Der Volkswagen-Konzern sollte davon vor allem deshalb profitieren, weil er die wesentlichen Trends in der Automobilindustrie mit neuen Fahrzeugkonzepten und Dienstleistungen abbildet. Dabei werden wir – unterstützt durch unser ForMotion-Programm – die Investitionsquote weiter unter 7 % halten.

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Wir gehen davon aus, dass sich die Expansion der Weltwirtschaft im Jahr 2005 mit verringerter Dynamik fortsetzen wird. Das stärkste Wachstum erwarten wir für Nord- und Südamerika, die asiatischen Schwellenländer sowie Zentral- und Osteuropa.

Für die USA prognostizieren wir eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2005 von rund 3,5 %. Ein Wachstum in ähnlicher Größenordnung erwarten wir auch für Mexiko und Brasilien.

China wird mit einer voraussichtlichen Expansionsrate des BIP von rund 8,5 % der bedeutendste Wachstumsmotor in Asien bleiben. Dagegen rechnen wir für die japanische Wirtschaft mit einer Abschwächung der BIP-Steigerungsrate auf nur noch gut 1,5 %.

In Westeuropa wird das Wachstum mit circa 2,0 % in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen. Die deutsche Wirtschaft wird mit rund 1,5 % wiederum nur einen unterdurchschnittlichen Zuwachs des BIP erreichen. In den Ländern Zentral- und Osteuropas dürfte dagegen das kräftige Wirtschaftswachstum anhalten.

### ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

Die weltweite Automobilnachfrage wird sich 2005 gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich weiter erhöhen, das Wachstum dürfte insgesamt allerdings

geringer ausfallen. Auf den einzelnen Pkw-Märkten wird sich die Nachfrage sehr unterschiedlich entwickeln.

Mit einem steigenden Gesamtmarkt ist in Nordamerika zu rechnen. Speziell in den USA und in Kanada erwarten wir überproportionale Zuwachsraten bei den leichten Nutzfahrzeugen. Dieser Anstieg wird jedoch zu Lasten des Pkw-Marktes gehen, für den nur mit einem sehr verhaltenen Wachstum zu rechnen ist. Die Nachfrage auf dem mexikanischen Pkw-Markt wird sich auch 2005 auf hohem Niveau bewegen.

In Südamerika rechnen wir aufgrund der positiven Wachstumsaussichten ebenfalls mit einem weiteren Anstieg der Pkw-Neuzulassungen, insbesondere auf den Pkw-Märkten in Brasilien und Argentinien.

Das Wachstum der Automobilnachfrage im asiatisch-pazifischen Raum wird vermutlich anhalten. In China wird die seit 2004 angebotene Fahrzeugfinanzierung den Absatz unterstützen. Hinzu kommt die starke Ausweitung des Produktangebots in den unteren Preissegmenten. Allerdings wird die Nachfragedynamik aufgrund konjunktur- und inflationsdämpfender Maßnahmen der Regierung nachlassen. Für Japan prognostizieren wir nur ein geringes Wachstum des Pkw-Marktes.

Für den westeuropäischen Markt erwarten wir im Jahr 2005 keine Belebung der Pkw-Nachfrage.

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht

> Ausblick

Von den großen Volumenmärkten wird voraussichtlich nur Frankreich einen nennenswerten Zuwachs aufweisen. In Großbritannien und Spanien rechnen wir nach den hohen Zulassungszahlen der vergangenen Jahre mit einem leichten Marktrückgang. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir von einem Zulassungsvolumen auf Vorjahresniveau aus. Dagegen werden die Pkw-Neuzulassungen in Zentral- und Osteuropa, vor allem in Russland, weiter steigen.

#### TRENDS IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE

Die zunehmende Individualisierung der Kundenwünsche bestimmt den Trend in der Automobilindustrie. Das Angebot der Produzenten wird dadurch immer vielfältiger und emotionaler. Deshalb gewinnen neben den so genannten Volumenmodellen zunehmend Derivate mit flexiblen Fahrzeugkonzepten und Dienstleistungen an Bedeutung. Um solch ein Angebot bereitstellen zu können, muss die Automobilindustrie neue Wege beschreiten, die es ermöglichen, Fahrzeuge kostengünstiger und schneller zu entwickeln. Weltweit ist von einer Zunahme der individuellen Mobilität auszugehen. Es ist die Aufgabe der Automobilindustrie, diese nachhaltig sicherzustellen und gleichzeitig die Verkehrsqualität zu verbessern. Dazu gehört vor allem, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren und verantwortungsvoll mit verfügbaren Ressourcen umzugehen. Aber auch die Erhöhung der Sicherheit der Fahrzeuginsassen sowie die Verbesserung des Fahrkomforts und des Fahrspaßes stehen auf der Agenda der Automobilhersteller.

#### SCHWERPUNKTE BEI VOLKSWAGEN

Um Verbrauch und Emissionen zu reduzieren, führt Volkswagen seine Antriebs- und Kraftstoffstrategie konsequent fort. Die dabei eingesetzten Technologien haben wir im Kapitel Umwelt, Geschäftsberichtsteil Mobilität, erläutert. Zudem sind wir davon überzeugt, dass die Wirtschaftlichkeit von Fahrzeugen gesteigert werden kann, indem ihr Gewicht reduziert wird. Neben der Verwendung von leichteren Stahlsorten kommt es hierbei insbesondere auf die

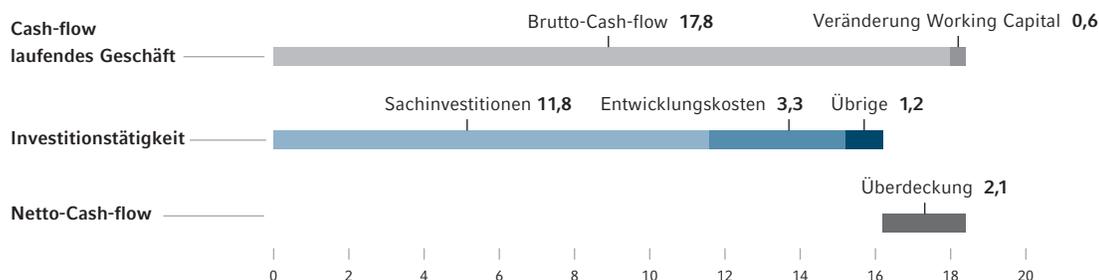
intelligente Kombination von Bauweisen, Werkstoffen und Herstellungsverfahren an.

Auch in Zukunft hat die Verkehrssicherheit für uns einen hohen Stellenwert. Dabei gilt es, die aktive Sicherheit zu erhöhen und Unfälle erst gar nicht entstehen zu lassen. Dies gelingt zum einen durch den Einsatz unseres weiterentwickelten ESP und zum anderen durch eine neue Generation intelligenter Fahrerassistenzsysteme. Hierzu gehören beispielsweise die automatische Distanzregelung, das „Lane Departure Warning“, das ein unbeabsichtigtes Verlassen der Spur anzeigt, der Spurwechselassistent und die Aufmerksamkeitskontrolle. Darüber hinaus verstärken wir unsere Aktivitäten im Fußgängerschutz mit dem Ziel, Unfallschäden bei Personen deutlich zu reduzieren oder – besser noch – ganz zu vermeiden.

#### ZUKÜNFTIGE MODELLPOLITIK

In der Modellpolitik ist es unser Ziel, das Angebot des Konzerns kontinuierlich zu erweitern. Um den Markt noch besser abzudecken, werden wir in Nischenmärkte und bislang nicht besetzte Segmente vordringen. Dazu setzen wir genau voneinander abgegrenzte Markenleitbilder ein und positionieren die Fahrzeuge klar vor dem Kunden. Beispielsweise wird die Markengruppe Volkswagen mit dem Fox ein preisgünstiges Einstiegsmodell anbieten. Im weiteren Verlauf werden wir auf Basis des Fox ein Derivat im wachstumsstarken Segment der Multi Purpose Vehicles auf den Markt bringen. Darüber hinaus präsentieren wir mit dem Golf Plus ein weiteres Fahrzeug der Golf-Klasse, das sich vor allem durch ein großzügigeres Platzangebot und Variabilität auszeichnet. Mit den Nachfolgemodellen des Bora/Jetta und des Passat bringen wir die neuen Fahrzeuggenerationen wichtiger Volumenmodelle auf den Markt. Bei Škoda richten wir unser Augenmerk auf den Roomster, der vor allem durch sein Design und sein Raumangebot besticht. In der Oberklasse werden wir nach dem Bentley Continental GT Coupé die Limousinenversion präsentieren. Nach der erfolgreichen Testphase werden wir bei Bugatti

**INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2005 BIS 2006**  
**KONZERNBEREICH AUTOMOBILE**  
 IN MRD. EURO



mit der Produktion des Hochleistungssportwagens Veyron EB 16.4 beginnen.

Die Markengruppe Audi bringt mit dem Audi RS4 quattro ein weiteres PS-starkes Modell auf den Markt. Außerdem stellt Audi in der Oberklasse den Nachfolger der Kombiversion des Audi A6, den Audi A6 Avant, vor. Darüber hinaus verjüngen wir das Angebot von SEAT durch den Nachfolger des León. Die Basis für dieses sportliche Modell bilden der Altea und der Toledo.

**INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG**  
**2005 BIS 2006**

In unserer aktuellen Investitions- und Finanzplanung haben wir den Schwerpunkt auf die beiden kommenden Jahre gelegt, in denen wesentliche Weichenstellungen für die künftige Entwicklung des Konzerns vorgenommen werden.

Die Investitionen des Volkswagen-Konzerns belaufen sich demnach in den Jahren 2005 und 2006 im Automobilbereich auf 16,3 Mrd. €. Neben den Sachinvestitionen umfasst diese Summe auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten und die Investitionen in Finanzanlagen.

Die Sachinvestitionen des Konzernbereichs Automobile liegen in diesem Zeitraum mit 11,8 Mrd. € um 5,8 % unter der bisherigen Planung. Bereits im Jahr 2004 konnten wir die Sachinvestitionsquote im

Automobilbereich deutlich reduzieren. Im Planungszeitraum wird sie unter 7,0 % und damit auf einem wettbewerbsfähigen Niveau liegen. Hier wirken sich insbesondere unsere verstärkten Anstrengungen zur Optimierung der Einmalaufwendungen im Rahmen des ForMotion-Programms aus.

Mit 7,7 Mrd. € wenden wir in den Jahren 2005 und 2006 den Hauptteil der Sachinvestitionen im Automobilbereich für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette auf. Damit setzt der Volkswagen-Konzern seine Modelloffensive fort. Im Nicht-Produktbereich werden wir 4,1 Mrd. € investieren, und zwar vor allem in die Anpassung der Fertigung sowie den weiteren Ausbau der Bereiche Entwicklung, Qualitätssicherung, Originalteilversorgung und Informationstechnologie. Es ist derzeit nicht vorgesehen, die Fertigungskapazitäten weiter auszubauen.

Insgesamt verfolgen wir im Volkswagen-Konzern das Ziel, die Investitionen im Automobilbereich aus den selbst erwirtschafteten Mitteln zu finanzieren. Für den Prognosezeitraum erwarten wir einen Cash-flow aus dem laufenden Geschäft in Höhe von 18,4 Mrd. €. Damit wird er die Investitionstätigkeit des Konzernbereichs Automobile um 2,1 Mrd. € übertreffen. Wir erwarten also in den kommenden Jahren, wie 2004, einen positiven Netto-Cash-flow. Nicht in den Konzernzahlen enthalten sind die

Geschäftsverlauf  
 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)  
 Forschung und Entwicklung  
 Geschäftsprozesse  
 Rechtliche Angelegenheiten  
 Risikobericht

> Ausblick

Investitionen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Diese Gesellschaften werden in den Jahren 2005 und 2006 insgesamt 2,1 Mrd. € investieren. Das sind 22,0 % weniger als in der vorangegangenen Planung. Die Investitionen werden von den Joint-Venture-Gesellschaften selbst finanziert und betreffen vorrangig neue Modelle, Aggregate und Produktionsstätten.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen investieren wir im Zeitraum 2005 bis 2006 insgesamt 10,7 Mrd. €. Davon entfallen auf das Vermietvermögen (saldiert mit Abgängen) 4,2 Mrd. € und auf den Anstieg der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierung 5,9 Mrd. €. Diese Investitionen können wie branchenüblich nicht vollständig aus dem geplanten Cash-flow der laufenden Geschäftstätigkeit von 4,3 Mrd. € gedeckt werden. Den zusätzlichen Mittelbedarf in Höhe von 6,4 Mrd. € finanzieren wir durch im Geld- und Kapitalmarkt etablierte Daueremissionsprogramme und durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft. Die guten Bonitäten der Volkswagen AG und wesentlicher Tochtergesellschaften im Finanzdienstleistungsbereich ermöglichen es uns, Kapital zu günstigen Konditionen aufzunehmen.

#### ZUKÜNFTIGE RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Derzeit planen wir keine Änderungen der rechtlichen Unternehmensstruktur des Volkswagen-Konzerns.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen-Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der Wirtschaft einzelner Länder und insbesondere der Automobilindustrie zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet, und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen.

Sollte es daher in unseren wichtigsten Absatzmärkten, wie Westeuropa (darunter insbesondere Deutschland), USA, Brasilien oder China, zu unerwarteten Nachfragerückgängen oder zu einer Stagnation kommen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Das Gleiche gilt im Falle wesentlicher Veränderungen der zurzeit bestehenden Wechselkursverhältnisse zum US-Dollar, zum britischen Pfund und zum japanischen Yen.

#### AUSSICHTEN 2005

Für das Jahr 2005 erwarten wir keine grundlegende Verbesserung der weltweiten Automobilkonjunktur. Wir gehen davon aus, dass die Lage auf wichtigen Pkw-Märkten wie Deutschland, China und den USA schwierig bleiben wird. Ausschlaggebend dafür werden vor allem das hohe Ölpreisniveau, gestiegene Rohstoffpreise sowie die verschärfte Wettbewerbssituation sein.

Im vergangenen Jahr haben wir insbesondere aufgrund unserer neuen Produkte Verkaufszuwächse erzielt. Auch 2005 werden wir unsere Modelloffensive konsequent fortsetzen und insgesamt 20 neue Modelle auf den Markt bringen. Hierzu zählen unter anderem der neue Passat und der neue Bora/Jetta. Darüber hinaus werden wir den Kleinwagen Fox in Europa einführen und mit dem Golf Plus ein weiteres Fahrzeug in der Golf-Klasse anbieten. Mit den neuen Modellen wird sich der Volkswagen-Konzern auch 2005 auf den Märkten der Welt behaupten.

In den USA wollen wir mit den aktuellen Modellwechseln des Jetta und Passat eine Trendwende bei den Verkaufszahlen erreichen. Für Südamerika rechnen wir 2005 mit einer weiteren Zunahme der Nachfrage nach unseren Produkten. Auf dem chinesischen Markt ist es unser Ziel, unter schwierigen Wettbewerbsbedingungen mit einer ausgeweiteten Produktpalette die Marktführerschaft zu verteidigen. Auch in Deutschland erwarten wir einen leichten Anstieg unserer Verkaufszahlen. Insgesamt streben wir an, die weltweiten Auslieferungen an Kunden gegenüber dem Vorjahr erneut zu steigern und zusätzliche Marktanteile – auch durch die Abdeckung neuer Segmente – zu gewinnen.

Im Finanzdienstleistungsbereich werden wir als Mobilitätsdienstleister die internationale Expansion weiter vorantreiben. Dabei sind unsere Schwerpunkte das Finanzierungs- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement. Auch im Jahr 2005 werden wir das Dienstleistungsangebot kontinuierlich um neue, für den Kunden interessante Produkte erweitern.

Mit unserem im Frühjahr 2004 gestarteten ForMotion-Programm haben wir die Weichen für eine nachhaltige Steigerung der Ertragskraft gestellt. Diesen Weg wird der Volkswagen-Konzern in diesem Jahr konsequent fortsetzen. Wir haben für 2005 ein Einsparpotenzial in Höhe von 3,1 Mrd. € bereits vollständig identifiziert.

Allerdings ist nicht auszuschließen, dass unsere Anstrengungen zur Ergebnissteigerung auch im Jahr 2005 durch externe Faktoren beeinträchtigt werden. So rechnen wir damit, dass die gestiegenen Preise für Rohstoffe und für Stahl die Ertragskraft negativ beeinflussen werden. Darüber hinaus kann die angespannte Wettbewerbssituation in wichtigen Märkten auch weiterhin verkaufsfördernde Aktivitäten notwendig machen. Hinzu kommt, dass nicht von einer signifikanten Verbesserung der Wechselkursverhältnisse zwischen dem Euro und dem US-Dollar sowie weiteren Währungen, die an den Dollar

gebunden sind, ausgegangen werden kann. Somit werden Automobilproduzenten mit hohem Wertschöpfungsanteil in Europa davon weiterhin stark belastet sein. Um diesem Risiko entgegen zu wirken, werden wir verstärkt Produktionskapazitäten an unseren vorhandenen Standorten in Mexiko und Brasilien sowie unsere Einkaufskapazitäten im Dollar-Raum nutzen und langfristig damit das „Natural Hedging“ weiter ausbauen.

Unterstützt durch die eingeleiteten Maßnahmen rechnen wir für den Volkswagen-Konzern im Geschäftsjahr 2005 mit einem gegenüber dem Vorjahr verbesserten Ergebnis. Dies stellt in Anbetracht der bestehenden ungünstigen Voraussetzungen ein anspruchsvolles Ziel dar. Außerdem streben wir im Automobilbereich eine Investitionsquote von unter 7 % und einen positiven Netto-Cash-flow an. Für den Finanzdienstleistungsbereich erwarten wir, an das erfolgreiche Jahr 2004 anknüpfen zu können.

Wolfsburg, den 24. Februar 2005

Der Vorstand

Bernd Pischetsrieder

Wolfgang Bernhard

Francisco Javier Garcia Sanz

Peter Hartz

Hans Dieter Pötsch

Folker Weißgerber

Martin Winterkorn

- > Gewinn- und Verlustrechnung
- > Bilanz
  - Eigenkapitalentwicklung
  - Kapitalflussrechnung
  - Anhang

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DES VOLKSWAGEN-KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2004

Mio. €	Anhang	2004	angepasst 2003
<b>Umsatzerlöse</b>	1	<b>88.963</b>	<b>84.813</b>
Kosten der Umsatzerlöse	2	78.440	74.099
<b>Bruttoergebnis</b>		<b>+ 10.523</b>	<b>+ 10.714</b>
Vertriebskosten		8.172	7.846
Verwaltungskosten		2.316	2.274
Sonstige betriebliche Erträge	3	4.461	4.135
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4	2.876	3.124
<b>Operatives Ergebnis</b>		<b>+ 1.620</b>	<b>+ 1.605</b>
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5	+ 255	+ 511
Übriges Finanzergebnis	6	- 776	- 762
<b>Finanzergebnis</b>		<b>- 521</b>	<b>- 251</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>+ 1.099</b>	<b>+ 1.354</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	7	- 383	- 351
tatsächlich		- 851	- 623
latent		+ 468	+ 272
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	8	<b>+ 716</b>	<b>+ 1.003</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	9	- 39	- 23
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG</b>		<b>+ 677</b>	<b>+ 980</b>
<b>Ergebnis je Stammaktie in €</b>	10	<b>+ 1,75</b>	<b>+ 2,54</b>
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	10	<b>+ 1,75</b>	<b>+ 2,54</b>
<b>Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	10	<b>+ 1,81</b>	<b>+ 2,60</b>
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	10	<b>+ 1,81</b>	<b>+ 2,60</b>

## BILANZ DES VOLKSWAGEN-KONZERNS ZUM 31. DEZEMBER 2004

Mio. €	Anhang	31.12.2004	angepasst 31.12.2003
<b>Aktiva</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	11	7.490	7.145
Sachanlagen	12	23.795	23.852
Vermietete Vermögenswerte	13	8.484	8.450
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	13	182	456
At Equity bewertete Anteile	14	4.221	3.339
Sonstige Beteiligungen	14	293	304
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	22.762	20.840
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	16	2.298	1.394
Latente Ertragsteueransprüche	17	2.056	1.583
		<b>71.581</b>	<b>67.363</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	18	11.440	11.670
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	5.357	5.497
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	21.109	18.525
Ertragsteuerforderungen	17	469	452
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	16	3.862	3.955
Wertpapiere	20	2.933	3.148
Zahlungsmittel	21	10.221	7.536
		<b>55.391</b>	<b>50.783</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>126.972</b>	<b>118.146</b>
<b>Passiva</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
	22		
Gezeichnetes Kapital		1.089	1.089
Kapitalrücklagen		4.451	4.451
Gewinnrücklagen		18.325	18.219
Eigenkapital vor Minderheiten		23.865	23.759
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		92	104
		<b>23.957</b>	<b>23.863</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	23	32.198	25.936
Sonstige Verbindlichkeiten	24	1.355	1.299
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	25	2.251	2.154
Rückstellungen für Pensionen	26	10.930	10.618
Ertragsteuerrückstellungen	25	2.065	1.378
Sonstige Rückstellungen	27	5.547	4.885
		<b>54.346</b>	<b>46.270</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	23	28.885	28.922
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28	7.434	7.822
Ertragsteuerverbindlichkeiten	25	57	25
Sonstige Verbindlichkeiten	24	6.303	5.315
Sonstige Rückstellungen	27	5.990	5.929
		<b>48.669</b>	<b>48.013</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>126.972</b>	<b>118.146</b>

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 > Eigenkapitalentwicklung  
 > Kapitalflussrechnung  
 Anhang

## EIGENKAPITALENTWICKLUNG DES VOLKSWAGEN-KONZERNS

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen			Auf Aktionäre der VW AG entfallendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Summe Eigenkapital
			Ange-sammelte Gewinne	Währungs-umrech-nungs-rücklage	Rücklage für Cash-flow-Hedges			
<b>Stand vor Anpassung am 01.01.2003</b>	<b>1.089</b>	<b>4.451</b>	<b>20.772</b>	<b>-1.489</b>	<b>-189</b>	<b>24.634</b>	<b>57</b>	<b>24.691</b>
Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden IAS 38	-	-	-568	-	-	-568	-	-568
<b>Stand nach Anpassung am 01.01.2003</b>	<b>1.089</b>	<b>4.451</b>	<b>20.204</b>	<b>-1.489</b>	<b>-189</b>	<b>24.066</b>	<b>57</b>	<b>24.123</b>
Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-505	-	-	-505	-34	-539
Währungsänderung	-	-	-	-723	10	-713	-	-713
Finanzinstrumente	-	-	-	-	219	219	-	219
Jahresergebnis 2003	-	-	980	-	-	980	23	1.003
Übrige Veränderung	-	-	-288	-	-	-288	58	-230
<b>Stand nach Anpassung am 31.12.2003</b>	<b>1.089</b>	<b>4.451</b>	<b>20.391</b>	<b>-2.212</b>	<b>40</b>	<b>23.759</b>	<b>104</b>	<b>23.863</b>
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>1.089</b>	<b>4.451</b>	<b>20.391</b>	<b>-2.212</b>	<b>40</b>	<b>23.759</b>	<b>104</b>	<b>23.863</b>
Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-409	-	-	-409	-48	-457
Währungsänderung	-	-	-	-189	0	-189	-2	-191
Finanzinstrumente	-	-	-	-	44	44	-	44
Jahresergebnis 2004	-	-	677	-	-	677	39	716
Übrige Veränderung	-	-	-17	-	-	-17	-1	-18
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>1.089</b>	<b>4.451</b>	<b>20.642</b>	<b>-2.401</b>	<b>84</b>	<b>23.865</b>	<b>92</b>	<b>23.957</b>

Das Eigenkapital wird in Anhangsangebe 22 erläutert.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG DES VOLKSWAGEN-KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2004

Mio. €	2004	angepasst 2003
<b>Zahlungsmittel Anfangsbestand</b>	<b>7.536</b>	<b>2.987</b>
Ergebnis vor Steuern	1.099	1.354
Ertragsteuerzahlungen	-21	-987
Abschreibungen auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte*	5.648	5.338
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.134	1.381
Abschreibungen auf Beteiligungen*	62	6
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*	1.774	1.508
Veränderung der Rückstellungen	1.075	885
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	-21	70
Ergebnis aus der at Equity-Bewertung	56	-72
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-177	-442
Veränderung der Vorräte	178	-1.109
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-4	-494
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	691	933
<b>Cash-flow laufendes Geschäft</b>	<b>11.494</b>	<b>8.371</b>
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	-5.550	-6.727
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-1.501	-1.817
Erwerb von Beteiligungen	-2.287	-356
Veräußerung von Beteiligungen	1.045	-
Ausleihungen	-319	-67
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (ohne Abschreibungen)	-1.942	-2.963
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.801	-3.766
Erlöse aus dem Abgang von Anlagegegenständen (ohne Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien)	276	232
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>-15.079</b>	<b>-15.464</b>
<b>Netto-Cash-flow</b>	<b>-3.585</b>	<b>-7.093</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	280	229
<b>Investitionstätigkeit einschließlich Geldanlagen in Wertpapieren</b>	<b>-14.799</b>	<b>-15.235</b>
Kapitaleinzahlungen	-	-
Dividendenzahlung	-457	-539
Sonstige Veränderungen des Eigenkapitals	7	-3
Aufnahme von Anleihen	13.718	14.850
Tilgung von Anleihen	-5.507	-3.871
Veränderung der übrigen Finanzschulden	-1.437	954
Leasingzahlungen	-21	-27
Veränderung der Darlehen	-335	59
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>5.968</b>	<b>11.423</b>
Veränderung der Zahlungsmittel aus Konzernkreisänderungen	3	77
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	19	-87
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>2.685</b>	<b>4.549</b>
<b>Zahlungsmittel Endbestand</b>	<b>10.221</b>	<b>7.536</b>
Zahlungsmittel	10.221	7.536
Wertpapiere und Darlehen	4.112	3.652
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>14.333</b>	<b>11.188</b>
Kreditstand	-61.083	-54.858
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>-46.750</b>	<b>-43.670</b>

\* Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangsangabe 29 erläutert.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## ANHANG DES VOLKSWAGEN-KONZERNABSCHLUSSES ZUM 31. DEZEMBER 2004

### ALLGEMEINE ANGABEN

Die Volkswagen AG hat ihren Konzernabschluss für das Jahr 2004 nach internationalen Rechnungslegungsvorschriften, den International Financial Reporting Standards (IFRS), und den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Alle verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) wurden berücksichtigt. Aufgrund von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden im Geschäftsjahr 2004 wurden Anpassungen der Vorjahreszahlen erforderlich. Der Abschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen-Konzerns.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio.€) angegeben.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt worden.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der Verlautbarungen des IASB erfordert bei einigen Positionen, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz bzw. in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualvermögen und -verbindlichkeiten auswirken.

Die Voraussetzungen des § 292a HGB für eine Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Handelsrecht sind erfüllt. Die Beurteilung dieser Voraussetzungen basiert auf dem vom Deutschen Standardisierungsrat veröffentlichten Deutschen Rechnungslegungsstandard Nr. 1 (DRS 1). Um die Gleichwertigkeit mit einem nach handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellten Konzernabschluss zu erreichen, werden über die Angabepflichten nach IFRS hinaus auch die Angaben und Erläuterungen veröffentlicht, die das deutsche Handelsrecht verlangt.

### VORZEITIGE ANWENDUNG GEÄNDERTER BZW. NEUER STANDARDS

Der IASB hat im Rahmen des Improvement Project eine Reihe von Änderungen bei bestehenden IAS verabschiedet sowie insbesondere im Hinblick auf die Konvergenz mit den US Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP) neue IFRS herausgegeben, die grundsätzlich für ab dem 1. Januar 2005 beginnende Geschäftsjahre anzuwenden sind. Wir sind der Empfehlung des IASB zur vorzeitigen Anwendung gefolgt und haben die im Folgenden aufgeführten Standards bereits im Konzernabschluss 2004 angewendet:

### **IAS 1 (ÜBERARBEITET 2003) „DARSTELLUNG DES ABSCHLUSSES“**

Der überarbeitete IAS 1 führt zu einer geänderten Gliederung sowohl für die Konzerngewinn- und Verlustrechnung als auch für die Konzernbilanz. In der Konzerngewinn- und Verlustrechnung hat sich die Darstellung des Finanzergebnisses verändert. Das Finanzergebnis setzt sich nun aus dem separat auszuweisenden Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen und dem Übrigen Finanzergebnis zusammen. Der Posten Übriges Finanzergebnis wird im Anhang aufgegliedert.

Darüber hinaus haben wir zur besseren Vergleichbarkeit eine Ausweisänderung beim Bruttoergebnis vom Umsatz vorgenommen. In diesem Zusammenhang entfällt der Ausweis des Bruttoergebnisses für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen, sodass die ursprünglich im Bruttoergebnis für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen enthaltenen Zinserträge und Zinsaufwendungen in die Umsatzerlöse und Kosten der Umsatzerlöse integriert wurden. Zudem haben wir Provisionserträge und -aufwendungen des Finanzdienstleistungsbereichs aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen in die Umsatzerlöse bzw. Kosten der Umsatzerlöse umgegliedert. Schließlich werden die vormals in Bruttoform dargestellten Estandserlöse und Estandskosten beim Finance Lease saldiert ausgewiesen. Aus der Ausweisanpassung resultiert eine im Vorjahresvergleich geänderte Darstellung der Umsatzerlöse und Kosten der Umsatzerlöse sowie der Sonstigen betrieblichen Erträge und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

Die Konzernbilanz ist fortan nach Fristigkeiten gegliedert. Deshalb werden Bilanzpositionen in Langfristige und Kurzfristige Vermögenswerte bzw. Schulden aufgeteilt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig eingestuft, wenn sie eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr haben. Entsprechend werden Vermögensgegenstände und Schulden als langfristig klassifiziert, wenn sie länger als ein Jahr im Unternehmen verbleiben.

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen weisen wir in der Bilanz generell als kurzfristige Posten aus. Pensionsverpflichtungen zeigen wir ihrem Charakter entsprechend unter den langfristigen Schulden.

Latente Steueransprüche bzw. -verbindlichkeiten sind grundsätzlich als langfristig darzustellen.

Die Anteile anderer Gesellschafter stellen einen Bestandteil des Eigenkapitals dar. Den bisher einzeln ausgewiesenen Konzernbilanzgewinn haben wir in die Gewinnrücklagen integriert. Beide Änderungen schlagen sich auch im Eigenkapitalspiegel nieder.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

### **IFRS 3 „BUSINESS COMBINATIONS“ (ERSETZT IAS 22)**

Erstmals für das Geschäftsjahr 2004 bilanzieren wir Unternehmenszusammenschlüsse gemäß IFRS 3. Demnach sind beim Unternehmenserwerb immaterielle Vermögenswerte, soweit identifizierbar, vom Goodwill abzuspalten, einer eigenständigen Bilanzierung zuzuführen und planmäßig abzuschreiben bzw. für den Fall einer unbestimmten Nutzungsdauer analog zum Goodwill mittels eines mindestens einmal jährlich durchzuführenden Impairmenttests auf Werthaltigkeit zu prüfen. Der verbleibende Kern-Goodwill wird auf die geschäftswerttragende(n) Einheit(en) aufgeteilt und auf dieser Ebene auf Werthaltigkeit getestet. Aufgrund der Pflicht zur prospektiven Anwendung waren die Vorjahreswerte nicht anzupassen.

Der IFRS 3 steht in engem Zusammenhang mit der Überarbeitung von IAS 36 und IAS 38, die demzufolge ebenfalls vorzeitig anzuwenden waren.

### **IAS 36 (ÜBERARBEITET 2004) „WERTMINDERUNG VON VERMÖGENSWERTEN“**

Die Änderungen des IAS 36 (rev. 2004) betreffen für den Volkswagen-Konzern im Wesentlichen den Goodwill. Dieser wurde in der Vergangenheit planmäßig und linear über seine voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Aufgrund der Novellierung des IAS 36 wird der Goodwill künftig nur noch einem einmal jährlich durchzuführenden Impairmenttest unterzogen (Impairment-only-Approach), bei dem die Werthaltigkeit des Goodwills überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vollzogen. Anderenfalls wird der Wertansatz des Goodwill unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Eine Wertaufholung bei einem ehemals wertgeminderten Goodwill ist nicht zulässig. Das Aussetzen der planmäßigen Goodwill-Abschreibung im Geschäftsjahr 2004 führte zu einer Ergebnisentlastung von 175 Mio. € vor Steuern. Der im zweiten Halbjahr durchgeführte Werthaltigkeitstest ergab keinen Wertminderungsbedarf. Da der geänderte IAS 36 prospektiv anzuwenden ist, waren die Vorjahreswerte nicht anzupassen.

### **IAS 38 (ÜBERARBEITET 2004) „IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE“**

Als wesentliche Folge der Überarbeitung von IAS 38 (rev. 2004) war die Bilanzierung von Entwicklungskosten zu überprüfen. Aus diesem Grund haben wir die Berechnungsmethodik für die zu aktivierenden Gemeinkostenumfänge des Geschäftsjahres 2004 angepasst. Da die Anwendung unterschiedlicher Bewertungsmaßstäbe für in der Vergangenheit aktivierte und neu zu aktivierende Entwicklungskosten die Aussagefähigkeit des Konzernabschlusses beeinträchtigt hätte, haben wir im Einklang mit IAS 8 die Berechnungsmethodik für die zum 31. Dezember 2003 aktivierten

Entwicklungskostenumfänge rückwirkend geändert. Die Anpassung führt zu einer besseren Vergleichbarkeit im Sinne einer höheren Entscheidungsrelevanz der dargestellten Abschlussdaten mit der nach dem neuen IAS 38 konkretisierten und somit verlässlicheren Ermittlungsweise. Als Folge der Neubewertung haben sich die bisher zum 1. Januar 2003 aktivierten Entwicklungskosten aus Vorjahren um 899 Mio. € verringert. In entsprechender Höhe haben wir den Eröffnungsbilanzwert der Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2003, vermindert um den Effekt latenter Steuern, reduziert. Für das Vergleichsjahr 2003 ergab sich als Saldo aus der geringeren Aktivierung und den verminderten Abschreibungen auf in Vorjahren aktivierte Entwicklungskosten eine Ergebnisbelastung in Höhe von 175 Mio. € vor Steuern. Die Vorjahresdaten wurden entsprechend angepasst. Im Einzelnen waren die Bilanzpositionen Immaterielle Vermögenswerte, Gewinnrücklagen, Aktive und Passive Latente Steuern sowie die GuV-Positionen Kosten der Umsatzerlöse, Sonstiges betriebliches Ergebnis, Steuern vom Einkommen und Ertrag (latent) und Ergebnis nach Steuern von den Anpassungsmaßnahmen betroffen. Korrespondierend haben sich die Angaben zum Ergebnis je Aktie geändert. Die vorzeitige Anwendung von IAS 38 (rev. 2004) bewirkt für das Geschäftsjahr 2004 eine Ergebnisbelastung von 58 Mio. € vor Steuern.

#### **IAS 21 (ÜBERARBEITET 2003) „AUSWIRKUNGEN VON ÄNDERUNGEN DER WECHSELKURSE“**

Auch die Überarbeitung des IAS 21 wirkt sich auf die Bilanzierung des Goodwill im Volkswagen-Konzern aus. Bisher haben wir Goodwills mit historischen Kursen umgerechnet. Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2004 sind diese in der Funktionalwährung des Tochterunternehmens zu führen, bei dessen Erwerb sie entstanden sind, und am Abschlussstichtag mit dem entsprechenden Stichtagskurs in die Berichtswährung des Konzerns (= Euro) umzurechnen. Daraus entstehende Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Beteiligung analog zur Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen erfolgsneutral behandelt und im Eigenkapital dargestellt. Die kumulative Auswirkung in Höhe von –59 Mio. € ist Bestandteil der Veränderung der Währungsumrechnungsrücklage des Jahres 2004.

#### **DARSTELLUNG DER ÜBERLEITUNG DES ERGEBNISSES 2003**

Mio. €	31.12.2003
<b>Ergebnis nach Steuern des Volkswagen-Konzerns vor Anpassung</b>	<b>1.118</b>
Ergebniseffekt aufgrund von IAS 38 (Entwicklungskosten)	– 175
Effekt latenter Steuern	60
<b>Ergebnis nach Steuern des Volkswagen-Konzerns nach Anpassung</b>	<b>1.003</b>

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

#### ERLÄUTERUNG ZUR ANPASSUNG DER VORJAHRESZAHLEN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

GuV 2003 Geschäftsbericht 2003	Mio. €	GuV 2003 angepasst	Mio. €	Erläuterung zur Anpassung der Vorjahreszahlen
Umsatzerlöse	87.153	Umsatzerlöse	84.813	Eingliederung von Finanzierungs- und Provisionserträgen sowie Saldierung der Einstandserlöse beim Finance Lease aufgrund Entfall des Bruttoergebnisses Finanzdienstleistungen
Kosten der Umsatzerlöse	77.754	Kosten der Umsatzerlöse	74.099	Eingliederung von Finanzierungs- und Provisionsaufwendungen sowie Saldierung der Einstandskosten beim Finance Lease aufgrund Entfall des Bruttoergebnisses Finanzdienstleistungen sowie Anpassung der Entwicklungskosten
<b>Bruttoergebnis Konzernbereich Automobile</b>	<b>9.399</b>			<b>Entfall des Ausweises Bruttoergebnis Automobile</b>
<b>Bruttoergebnis Konzernbereich Finanzdienstleistungen</b>	<b>1.261</b>			<b>Entfall des Ausweises Bruttoergebnis Finanzdienstleistungen</b>
		<b>Bruttoergebnis</b>	<b>10.714</b>	<b>Darstellung des Bruttoergebnisses in einer Summenposition</b>
Vertriebskosten	7.846	Vertriebskosten	7.846	
Allgemeine Verwaltungskosten	2.274	Verwaltungskosten	2.274	
Sonstige betriebliche Erträge	4.403	Sonstige betriebliche Erträge	4.135	Umgliederung von Provisionserträgen in die Umsatzerlöse
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.163	Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.124	Umgliederung von Provisionsaufwendungen in die Kosten der Umsatzerlöse
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>1.780</b>	<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>1.605</b>	
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	511	Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	511	
Übriges Beteiligungsergebnis	-32			Entfall des Ausweises Übriges Beteiligungsergebnis
Zinsergebnis	125			Entfall des Ausweises Zinsergebnis
Übriges Finanzergebnis	-855	Übriges Finanzergebnis	-762	Übriges Beteiligungsergebnis und Zinsergebnis werden in das Übrige Finanzergebnis integriert
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-251</b>	<b>Finanzergebnis</b>	<b>-251</b>	
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>1.529</b>	<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>1.354</b>	
Steuern vom Einkommen und Ertrag tatsächlich	-411	Steuern vom Einkommen und Ertrag tatsächlich	-351	
latent	-623	latent	-623	
	212		272	Veränderung der Latenten Steuern aus der Anpassung der Entwicklungskosten
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.118</b>	<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.003</b>	<b>Ergebniseffekt aus der Anpassung der Entwicklungskosten</b>
<b>Ergebnisanteil fremder Gesellschafter</b>	<b>-23</b>	<b>Ergebnisanteil fremder Gesellschafter</b>	<b>-23</b>	<b>Die nachfolgenden Änderungen resultieren aus dem Ergebniseffekt der Entwicklungskosten</b>
Ergebnisanteil der Gesellschafter der Volkswagen AG	1.095	Ergebnisanteil der Gesellschafter der Volkswagen AG	980	
Ergebnis je Stammaktie in €	2,84	Ergebnis je Stammaktie in €	2,54	
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	2,84	Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	2,54	
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	2,90	Ergebnis je Vorzugsaktie in €	2,60	
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	2,90	Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	2,60	

## ERLÄUTERUNG ZUR ANPASSUNG DER VORJAHRESZAHLEN DER BILANZ

Bilanz 2003 Geschäftsbericht 2003	Mio. €	Bilanz 2003 angepasst	Mio. €	Erläuterung zur Anpassung der Vorjahreszahlen
<b>Aktiva</b>		<b>Aktiva</b>		
<b>Anlagevermögen</b>		<b>Langfristiges Vermögen</b>		
Immaterielle Vermögenswerte	8.202	Immaterielle Vermögenswerte	7.145	Anpassung der Aktivierungsumfänge von Entwicklungskosten
Sachanlagen	23.852	Sachanlagen	23.852	
		Vermietete Vermögenswerte	8.450	Ausweis ohne Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
		Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	456	Separater Ausweis getrennt von den Vermieteten Vermögenswerten
At Equity bewertete Anteile	3.360	At Equity bewertete Anteile	3.339	Umgliederung zwischen Sonstigen Beteiligungen und At Equity bewerteten Anteile
Übrige Finanzanlagen	607	Sonstige Beteiligungen	304	Aufgliederung der Übrigen Finanzanlagen in Beteiligungen und Ausleihungen. Ausleihungen werden den Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten zugeordnet
	<b>36.021</b>			
<b>Vermietete Vermögenswerte</b>	<b>8.906</b>			
		Forderungen aus Finanzdienstleistungen	20.840	Aufteilung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen nach Fristigkeit
		Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.394	Aufteilung der sonstigen Forderungen nach Fristigkeit
		Latente Ertragsteueransprüche	1.583	Latente Steuern sind per Definition langfristig
			<b>67.363</b>	
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>Kurzfristiges Vermögen</b>		
Vorräte	11.670	Vorräte	11.670	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.497	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.497	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	39.365	Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18.525	Aufteilung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen nach Fristigkeit
		Ertragsteuerforderungen	452	Separater Ausweis der effektiven Ertragsteuern
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5.201	Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.955	Aufteilung der sonstigen Forderungen nach Fristigkeit
Wertpapiere	3.148	Wertpapiere	3.148	
Zahlungsmittel	7.536	Zahlungsmittel	7.536	
	<b>72.417</b>		<b>50.783</b>	
<b>Aktive Latente Steuern</b>	<b>1.515</b>			Aktive Latente Steuern werden unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>277</b>			Die Position Rechnungsabgrenzungsposten wird in die Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte eingegliedert
<b>Bilanzsumme</b>	<b>119.136</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>118.146</b>	

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

#### ERLÄUTERUNG ZUR ANPASSUNG DER VORJAHRESZAHLEN DER BILANZ

Bilanz 2003 Geschäftsbericht 2003	Mio. €	Bilanz 2003 angepasst	Mio. €	Erläuterung zur Anpassung der Vorjahreszahlen
<b>Passiva</b>		<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>		<b>Eigenkapital</b>		
Gezeichnetes Kapital	1.089	Gezeichnetes Kapital	1.089	
Kapitalrücklage	4.451	Kapitalrücklagen	4.451	
Gewinnrücklage	14.171	Gewinnrücklagen	18.219	Eingliederung des Konzernbilanzgewinns in die Gewinnrücklagen. Zudem Änderung aufgrund des Eigenkapitaleffekts aus der Anpassung der Entwicklungskosten
Konzernbilanzgewinn	4.719			Eingliederung des Konzernbilanzgewinns in die Gewinnrücklagen
	<b>24.430</b>	<b>Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG</b>	<b>23.759</b>	
<b>Anteile fremder Gesellschafter</b>	<b>104</b>	<b>Anteile fremder Gesellschafter</b>	<b>104</b>	Ausweis der Anteile fremder Gesellschafter als separater Posten innerhalb des Eigenkapitals
		<b>Eigenkapital des Volkswagen-Konzerns</b>	<b>23.863</b>	
		<b>Langfristige Schulden</b>		
<b>Rückstellungen</b>	<b>22.810</b>	Finanzschulden	25.936	Ausweis unter langfristigen Schulden
<b>Passive Latente Steuern</b>	<b>2.472</b>	Sonstige Verbindlichkeiten	1.299	Aufteilung der sonstigen Verbindlichkeiten nach Fristigkeit
		Latente Ertragsteuerverpflichtungen	2.154	Latente Steuern sind per Definition langfristig. Zudem Änderung aufgrund des latenten Steuereffekts aus der Anpassung der Entwicklungskosten
<b>Verbindlichkeiten</b>				
Langfristige Finanzschulden	25.936	Rückstellungen für Pensionen	10.618	Rückstellungen für Pensionen werden als grundsätzlich langfristig gesondert ausgewiesen
Kurzfristige Finanzschulden	28.922	Ertragsteuerrückstellungen	1.378	Separater Ausweis der effektiven Ertragsteuern
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.822	Sonstige Rückstellungen	4.885	Aufteilung der Sonstigen Rückstellungen nach Fristigkeit
Sonstige Verbindlichkeiten	6.318			
	<b>68.998</b>		<b>46.270</b>	
		<b>Kurzfristige Schulden</b>		
		Finanzschulden	28.922	Ausweis unter kurzfristigen Schulden
		Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.822	
		Ertragsteuerverbindlichkeiten	25	Separater Ausweis der effektiven Ertragsteuern
		Sonstige Verbindlichkeiten	5.315	Aufteilung der sonstigen Verbindlichkeiten nach Fristigkeit
		Sonstige Rückstellungen	5.929	Aufteilung der sonstigen Rückstellungen nach Fristigkeit
			<b>48.013</b>	
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>322</b>			Die Position Rechnungsabgrenzungsposten wird in die Sonstigen Verbindlichkeiten eingegliedert
<b>Bilanzsumme</b>	<b>119.136</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>118.146</b>	

#### **BILANZIERUNGS-, BEWERTUNGS- UND KONSOLIDIERUNGSMETHODEN, DIE VOM DEUTSCHEN RECHT ABWEICHEN**

- Entwicklungskosten sind nach IAS 38 als Immaterielle Vermögenswerte aktiviert, sofern die Herstellung der entwickelten Produkte dem Volkswagen-Konzern wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird.
- Goodwill und Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden einmal jährlich einem Werthaltigkeitstest unterzogen (Impairment-only-Approach).
- Pensionsrückstellungen werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren gemäß IAS 19 unter Berücksichtigung zukünftiger Gehalts- und Rentensteigerungen ermittelt.
- Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung dürfen nicht gebildet werden.
- Mittel- und langfristige Rückstellungen kommen mit ihrem Barwert zum Ansatz.
- Wertpapiere sind grundsätzlich erfolgswirksam mit ihrem Zeitwert bilanziert, auch wenn dieser die Anschaffungskosten übersteigt.
- Latente Steuern werden nach der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode (Temporary-Konzept) ermittelt. Für Verlustvorträge werden aktive latente Steuern berücksichtigt, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können.
- Derivative Finanzinstrumente werden mit ihrem Zeitwert bilanziert, auch wenn dieser die Anschaffungskosten übersteigt. Dabei werden die Chancen und Risiken aus der Bewertung von Finanzinstrumenten, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme dienen (Cash-flow-Hedges), über eine gesonderte Rücklage im Eigenkapital erfolgsneutral abgegrenzt. Die Ergebnisse aus der Abrechnung dieser Kontrakte werden mit ihrer Fälligkeit erfolgswirksam. Im Unterschied dazu werden die Chancen und Risiken aus der Bewertung von zur Sicherung von Bilanzpositionen eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten (Fair-Value-Hedges) sofort ergebniswirksam erfasst.
- Eigene Aktien sind mit dem Eigenkapital verrechnet.
- Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag bewertet statt nach dem Imparitätsprinzip.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## KONZERNKREIS

Neben der Volkswagen AG, die ihren Sitz in Wolfsburg hat und im Handelsregister in Wolfsburg, HRB 1200, eingetragen ist, werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar über die Möglichkeit verfügt, deren Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass die Gesellschaften des Konzerns aus der Tätigkeit dieser Unternehmen (Tochterunternehmen) Nutzen ziehen. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht; sie endet, wenn diese Möglichkeit nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder nur geringer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen-Konzerns nur von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten bzw. niedrigeren Zeitwerten im Konzernabschluss gezeigt. Die Summe der Eigenkapitalbeträge dieser Tochtergesellschaften beträgt 0,8 % (Vorjahr: 0,8 %) des Konzern-Eigenkapitals; das gesamte Ergebnis nach Steuern dieser Gesellschaften beträgt –0,2 % (Vorjahr: 0,6 %) des Ergebnisses nach Steuern des Volkswagen-Konzerns.

Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG direkt oder indirekt die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen), und Joint Ventures werden nach der Equity-Methode bewertet. Unter den Joint Ventures werden auch Gesellschaften geführt, bei denen der Volkswagen-Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können (Minority Protection).

Aufgrund der Anteilsquote an Gemeinschaftsunternehmen sind dem Konzern folgende Werte zuzurechnen:

Mio. €	2004	2003
Anlagevermögen	5.459	840
Umlaufvermögen	4.659	4.257
Verbindlichkeiten	6.352	3.199
Aufwendungen	4.136	5.042
Erträge	4.402	5.648

Die Zusammensetzung des Volkswagen-Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2004	2003
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	50	49
Ausland	149	149
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	43	40
Ausland	85	90
Assoziierte Gesellschaften und Joint Ventures		
Inland	37	33
Ausland	50	45
	<b>414</b>	<b>406</b>

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich der Kreis der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften durch die erstmalige Einbeziehung einer deutschen Gesellschaft verändert. Bei den ausländischen vollkonsolidierten Gesellschaften waren vier Zugänge sowie vier Endkonsolidierungen zu verzeichnen. Die Veränderung des Konzernkreises hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Vergleichbarkeit des Konzernabschlusses.

Des Weiteren sind Wertpapierfonds und andere Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), deren Vermögen bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise dem Konzern zuzurechnen ist, im Konzernabschluss enthalten.

Am 4. November 2004 hat die Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, über die Volkswagen AG die niederländische LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, einschließlich Tochtergesellschaften erworben. Anschließend wurden diese Anteile in das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, eingebracht. Danach verkaufte die Volkswagen Financial Services AG jeweils 25 % ihrer Anteile an der Global Mobility Holding B.V. an zwei Co-Investoren. Durch den Erwerb des im Volkswagen-Konzern verbleibenden 50 %igen Anteils sind Anschaffungskosten in Höhe von 1.064 Mio. € entstanden.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb der LeasePlan Gruppe ist beabsichtigt, die Anteile an den vollkonsolidierten Gesellschaften Europcar Interrent Lease S.r.L., Rom, einschließlich deren Tochtergesellschaften sowie Europcar Renting, S.A., Madrid, und Unirent – Comércio e Aluguer de Bens de Equipamento e Consumo, S.A., Lissabon, mit ihrer nicht konsolidierten Tochtergesellschaft Europcar Fleet Services a.s., Prag, im kommenden Geschäftsjahr an die LeasePlan Gruppe zu veräußern.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

Darüber hinaus wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2005 die vollkonsolidierte Gesellschaft COSWORTH TECHNOLOGY LTD., Northhampton, sowie die nicht konsolidierte COSWORTH TECHNOLOGY INC., Novi, Michigan, veräußert. Die Zustimmung der Kartellbehörden zu diesem Verkauf steht noch aus.

Auf Basis 31. Dezember 2004 ergäbe sich aus den Beteiligungsveräußerungen eine Verminderung der Konzern-Bilanzsumme in Höhe von circa 1 Mrd. €.

Im Anschluss an den Anhang sind die wesentlichen Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns aufgeführt. Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes wird beim Handelsregister Wolfsburg, HRB 1200, hinterlegt. Darüber hinaus kann diese Aufstellung direkt bei der Volkswagen AG, Finanz-Analytik und -Publizität, Brieffach 1848-2, 38436 Wolfsburg, angefordert werden.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapitalgesellschaft bzw. Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift in Anspruch:

- Audi Synko GmbH, Ingolstadt
- Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt
- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- AutoVision GmbH, Wolfsburg
- Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden
- Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
- quattro GmbH, Neckarsulm
- Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Hannover
- VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH, Zwickau
- VOLKSWAGEN Synko GmbH, Wolfsburg
- VOTEX GmbH, Dreieich
- EUROPCAR INTERNATIONAL S.A. und Co. OHG, Hamburg
- Kommanditgesellschaft „MTH“ Motor-Technik-Handelsgesellschaft m.b.H. & Co., Hamburg
- Raffay GmbH + Co., Hamburg
- Volkswagen Transport GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
- VW Wohnungs GmbH & Co. KG, Wolfsburg

## KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Vermögensgegenstände und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen werden nach den für den Volkswagen-Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt. Bei den at Equity bewerteten Unternehmen legen wir dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde. Dabei wird auf den letzten geprüften Jahresabschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt.

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem beizulegenden Wert zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung die identifizierten Vermögenswerte und Schulden übersteigt, entsteht ein Goodwill. Dieser wird einem einmal jährlich durchzuführenden Impairmenttest unterzogen (Impairment-only-Approach), bei dem die Werthaltigkeit des Goodwill überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Anderenfalls wird der Wertansatz des Goodwill unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung die identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, ist die Differenz ertragswirksam im Erwerbsjahr zu vereinnahmen. Goodwills werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Die im Rahmen des Erwerbsvorgangs zu ihrem beizulegenden Zeitwert neu bilanzierten Vermögenswerte und Schulden werden über die jeweilige Laufzeit planmäßig abgeschrieben. Ist die Nutzungsdauer unbestimmt, wird ein eventueller Abwertungsbedarf analog zum Goodwill ermittelt.

Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge zwischen den konsolidierten Unternehmen werden gegeneinander aufgerechnet. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen bereinigen wir um Zwischenergebnisse. Ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn Fristigkeit und Steuergläubiger übereinstimmen.

Die im Vorjahr angewendeten Konsolidierungsgrundsätze sowie die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch die vorgezogene Anwendung von Standards im Rahmen des Improvement Project erforderlichen Änderungen, beibehalten worden.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der Volkswagen AG und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz setzen wir monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Mittelkurses am Bilanzstichtag an, wobei die eingetretenen Kursgewinne und -verluste ergebniswirksam erfasst werden. Die zum Volkswagen-Konzern gehörenden ausländischen Gesellschaften sind grundsätzlich selbstständige Teileinheiten, deren Abschlüsse nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet werden. Aktiv- und Passivposten werden danach mit dem Bilanzstichtagskurs umgerechnet, das Eigenkapital dagegen mit historischen Kursen. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

Die Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung werden mit gewichteten Durchschnittskursen in Euro umgerechnet. Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

	1 € =	Bilanz Mittelkurs am 31.12.		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs	
		2004	2003	2004	2003
Argentinien	ARS	4,05060	3,70440	3,65990	3,33650
Australien	AUD	1,74590	1,68020	1,68920	1,73800
Brasilien	BRL	3,61500	3,64860	3,63730	3,47680
Großbritannien	GBP	0,70505	0,70480	0,67857	0,69190
Indien	INR	59,21050	57,54860	56,25550	52,59690
Japan	JPY	139,65000	135,05000	134,39790	130,93900
Kanada	CAD	1,64160	1,62340	1,61700	1,58170
Mexiko	MXN	15,08370	14,14970	14,01770	12,21180
Polen	PLN	4,08450	4,70190	4,53290	4,39620
Russland	RUR	37,75740	36,93640	35,80080	34,66260
Schweden	SEK	9,02060	9,08000	9,12520	9,12410
Slowakische Republik	SKK	38,74500	41,17000	40,03390	41,48600
Südafrika	ZAR	7,68970	8,32760	8,01780	8,52560
Tschechische Republik	CZK	30,46400	32,41000	31,90840	31,84180
USA	USD	1,36210	1,26300	1,24320	1,13080
Volksrepublik China	CNY	11,27340	10,45350	10,29010	9,35920

## **BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE**

### **Immaterielle Vermögenswerte**

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte, im Wesentlichen Software, werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von drei Jahren abgeschrieben. Forschungskosten sind gemäß IAS 38 als laufender Aufwand ausgewiesen.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte haben wir mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sofern die Herstellung dieser Produkte dem Volkswagen-Konzern wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Falls die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht gegeben sind, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam verrechnet.

Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten umfassen dabei alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der entwicklungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle bzw. Aggregate, die im Allgemeinen zwischen fünf und zehn Jahren liegt.

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres haben wir den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Goodwills werden einem einmal jährlich durchzuführenden Impairmenttest unterzogen. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwills und Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer wird im Volkswagen-Konzern grundsätzlich der Nutzungswert herangezogen. Basis hierfür ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst. Dabei werden angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Für die Ermittlung der Cash-flows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Automobilmärkte zugrunde gelegt.

### **Sachanlagevermögen**

Das Sachanlagevermögen bewerten wir zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Reparaturkosten und Zinsen auf Fremdkapital werden

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

als laufender Aufwand erfasst. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	25 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10 bis 18 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge	3 bis 15 Jahre

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der Nutzungswert bzw. der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, nehmen wir entsprechende Zuschreibungen vor.

Bei der Nutzung von gemieteten Sachanlagen sind die Voraussetzungen des Finanzierungsleasings nach IAS 17 erfüllt, wenn alle wesentlichen Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum in Verbindung stehen, auf die betreffende Konzerngesellschaft übertragen wurden. In diesen Fällen werden die jeweiligen Sachanlagen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bzw. zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind abgezinst als Verbindlichkeit passiviert.

Soweit konsolidierte Gesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, werden Leasingraten bzw. Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

#### **Vermietete Vermögenswerte**

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben.

#### **Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, wobei die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen. Grundlage für die Fair-Value-Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren.

### Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

IAS 39 unterteilt finanzielle Vermögenswerte in folgende Kategorien: zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente, bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen, ausgereichte Kredite und Forderungen sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Als zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente nach IAS 39 gelten bestimmte Sicherungsinstrumente, die zwar im Volkswagen-Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, jedoch die strengen Kriterien des IAS 39 nicht erfüllen. Es handelt sich dabei zum Beispiel um Zinsbegrenzungsinstrumente, Optionen oder Absicherungen von Portfolios sowie Warentermingeschäfte. Wenn externe Zinssicherungsgeschäfte auf Kreditbeziehungen zwischen Konzerngesellschaften abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Finanzinstrumente ebenfalls in diese Kategorie einzuordnen.

Finanzinstrumente bilanzieren wir zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum beizulegenden Zeitwert.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswertes oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet,

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen und
- etwaiger außerplanmäßiger Abschreibungen für Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit sowie
- zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag bzw. dem Rückzahlungsbetrag.

Der beizulegende Zeitwert entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der beizulegende Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsflüsse mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

### Originäre Finanzinstrumente

Ausgereichte Kredite und Forderungen und Verbindlichkeiten sowie bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen. Insbesondere handelt es sich dabei um

- Wertpapiere,
- Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- Finanzschulden.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte setzen wir mit ihrem beizulegenden Zeitwert an. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts erfassen wir erfolgswirksam.

Anteile an Tochtergesellschaften und Beteiligungen gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden jedoch grundsätzlich mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten gezeigt, da für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Zeitwerte nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen. Soweit Hinweise auf niedrigere beizulegende Zeitwerte bestehen, werden diese angesetzt.

### Derivative Finanzinstrumente/Hedge Accounting

Unternehmen des Volkswagen-Konzerns setzen zur Sicherung von Bilanzpositionen und zukünftigen Zahlungsströmen derivative Finanzinstrumente ein.

Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzpositionen (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsgeschäft als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam erfasst.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente auch zum Zeitwert. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral in einer besonderen Rücklage und erst bei Realisierung des Zahlungsstroms erfolgswirksam erfasst.

### Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

Als Leasinggeber – im Allgemeinen von Fahrzeugen – bilanzieren wir im Falle von Finanzierungsleasing, das heißt wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum auf den Leasingkunden übergegangen sind, eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes.

### **Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte**

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

### **Latente Steuern**

Latente Steuern werden für sämtliche temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Daneben sind latente Steuern aus Verlustvorträgen zu erfassen, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können.

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung bzw. -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation gültigen Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden erst zum Zeitpunkt des Gewinnverwendungsbeschlusses berücksichtigt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Eine Verrechnung von aktiven latenten Steuern mit passiven latenten Steuern erfolgt, soweit eine Identität der Steuergläubiger und Fristenkongruenz besteht.

### **Vorräte**

Unter den Vorräten sind Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen, die direkt dem Herstellungsprozess zugeordnet werden können. Kosten der Verwaltung werden berücksichtigt, soweit sie der Produktion zuzurechnen sind. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Sofern die Werte am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt niedriger sind, werden sie angesetzt. Grundsätzlich basiert die Bewertung gleichartiger Gegenstände des Vorratsvermögens auf der Durchschnittsmethode.

### **Pensionsrückstellungen**

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für Leistungszusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

### **Ertragsteuerrückstellungen**

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

### **Sonstige Rückstellungen**

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen, die nicht schon im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

### **Verbindlichkeiten**

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen weisen wir mit dem Barwert der Leasingraten aus.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

### **Ertrags- und Aufwandsrealisierung**

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht bzw. die Waren oder Erzeugnisse geliefert worden sind, das heißt der Gefahrenübergang auf den Kunden realisiert worden ist.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Bis zu diesem Zeitpunkt sind sie in den Vorräten bilanziert.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistung enthalten.

Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

In den Vertriebskosten sind neben Personal- und Sachkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe-, Verkaufsförderungs-, Marktforschungs- und Kundendienstkosten enthalten.

Zu den Verwaltungskosten gehören Personal- und Sachkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

Staatliche Zuwendungen werden grundsätzlich von den Anschaffungskosten der betreffenden Vermögenswerte abgesetzt.

Für die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen an Mitarbeiter mit dem Recht auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG wird kein Personalaufwand gebucht.

Die Sonstigen Steuern in Höhe von 173 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €) werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

Dividenerträge erfassen wir grundsätzlich zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens.

#### **Schätzungen und Beurteilungen des Managements**

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten der Berichtsperiode ausgewirkt haben. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Beurteilung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, die konzerneinheitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern für Sachanlagen und Vermietvermögen, die Einbringbarkeit von Forderungen sowie die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen. Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand fußen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses unterlagen die zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen keinen bedeutenden Risiken, sodass aus gegenwärtiger Sicht nicht von einer wesentlichen Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr auszugehen ist.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

#### SEGMENTBERICHTERSTATTUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Automobile		Finanzdienstleistungen		Konsolidierung		Volkswagen-Konzern	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Umsatzerlöse mit Dritten	80.785	76.896	8.178	7.917	–	–	88.963	84.813
Umsatzerlöse zwischen Konzernbereichen	1.322	625	532	459	–1.854	–1.084	–	–
Segmentumsätze	82.107	77.521	8.710	8.376	–1.854	–1.084	88.963	84.813
Operatives Ergebnis	569	649	926	894	125	62	1.620	1.605
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	212	502	43	9	–	–	255	511
Cash-flow laufendes Geschäft	9.319	6.451	2.576	2.403	–401	–483	11.494	8.371
Segmentvermögen	66.996	69.050	58.628	51.096	–6.156	–7.550	119.468	112.596
At Equity bewertete Anteile	2.926	3.145	1.295	194	–	–	4.221	3.339
Segmentschulden	52.314	53.499	54.039	46.620	–7.711	–9.406	98.642	90.713
Investitionen in Sachanlagen (einschließlich Sonstiger immaterieller Vermögenswerte)	5.425	6.589	125	138	–	–	5.550	6.727
Aktivierete Entwicklungskosten	1.501	1.817	–	–	–	–	1.501	1.817
Investitionen in Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	70	49	6.762	6.927	–	–	6.832	6.976
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft lt. Kapitalflussrechnung	7.895	8.685	8.032	7.008	–848	–229	15.079	15.464

#### SEGMENTBERICHTERSTATTUNG NACH MÄRKTEN 2004

Mio. €	Deutschland	Übriges Europa	Nordamerika	Südamerika	Afrika	Asien/Ozeanien	Konsolidierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit Dritten	24.504	39.755	13.308	3.949	1.582	5.865	–	88.963
Investitionen in Sachanlagen und Sonstige immaterielle Vermögenswerte	3.541	1.376	417	120	71	14	11	5.550
Segmentvermögen	72.022	43.606	17.444	3.652	686	2.693	–20.635	119.468

#### SEGMENTBERICHTERSTATTUNG NACH MÄRKTEN 2003

Mio. €	Deutschland	Übriges Europa	Nordamerika	Südamerika	Afrika	Asien/Ozeanien	Konsolidierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit Dritten	23.298	35.723	15.011	3.073	1.133	6.575	–	84.813
Investitionen in Sachanlagen und Sonstige immaterielle Vermögenswerte	4.391	1.559	501	166	81	12	17	6.727
Segmentvermögen	66.336	38.734	18.011	3.218	459	2.255	–16.417	112.596

Die interne Organisations- und Managementstruktur sowie die interne Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat bilden die Grundlage zur Bestimmung des primären Segmentberichtsformats des Volkswagen-Konzerns; danach wird der Volkswagen-Konzern in die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen aufgeteilt. Das sekundäre Berichtsformat richtet sich nach geografischen Gesichtspunkten.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen-Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### > 1 UMSATZERLÖSE

#### STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	2004	2003
Fahrzeuge	68.055	64.017
Originalteile	5.849	6.078
Sonstige Umsatzerlöse	7.113	7.010
Vermiet- und Leasinggeschäft	5.187	4.905
Zinsen und ähnliche Erträge	2.759	2.803
	<b>88.963</b>	<b>84.813</b>

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Konzernbereichen und Märkten dargestellt.

### > 2 KOSTEN DER UMSATZERLÖSE

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.568 Mio. € (Vorjahr: 1.542 Mio. €) ausgewiesen.

### > 3 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Mio. €	2004	2003
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	460	213
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	909	934
Erträge aus realisierten derivativen Währungssicherungsinstrumenten	593	536
Erträge aus Wechselkursveränderungen	485	683
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	157	185
Weiterberechnungen	673	523
Erträge aus Investment Property	70	74
Erträge aus der Auflösung von Badwill	0	7
Gewinne aus Anlageabgängen	133	48
Übrige betriebliche Erträge	981	932
	<b>4.461</b>	<b>4.135</b>

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

#### > 4 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2004	2003
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	754	749
Aufwendungen aus realisierten derivativen Währungssicherungsinstrumenten	313	283
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	521	721
Aufwand aus Weiterberechnungen	145	115
Abschreibungen auf Goodwills	0	133
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.143	1.123
	<b>2.876</b>	<b>3.124</b>

#### > 5 ERGEBNIS AUS AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILEN

Mio. €	2004	2003
Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	345	626
davon aus: Joint Ventures	(260)	(551)
assoziierten Unternehmen	(85)	(75)
Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen	90	115
davon aus: Joint Ventures	(83)	(23)
assoziierten Unternehmen	(7)	(92)
	<b>255</b>	<b>511</b>

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## > 6 ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

Mio. €	2004	2003
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	21	5
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	1	1
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	27	19
davon aus: verbundenen Unternehmen	(25)	(16)
übrigen Beteiligungen	(2)	(3)
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	70	55
davon aus: verbundenen Unternehmen	(3)	(2)
übrigen Beteiligungen	(67)	(53)
<b>Übriges Beteiligungsergebnis</b>	<b>-23</b>	<b>-32</b>
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	167	133
davon aus verbundenen Unternehmen	(3)	(1)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	414	292
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	660	695
Erträge aus der Fair-Value-Bewertung von hedgeineffektiven derivativen Finanzinstrumenten	154	299
Erträge aus der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden	259	319
Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von hedgeineffektiven derivativen Finanzinstrumenten	196	118
Aufwendungen aus der Bewertung und Wertberichtigung von Vermögenswerten und Schulden	37	92
In Leasingraten enthaltener Zinsaufwand	13	13
<b>Zinsergebnis</b>	<b>88</b>	<b>125</b>
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	743	704
Aufzinsung von Sonstigen Rückstellungen	98	151
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>	<b>-841</b>	<b>-855</b>
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>-776</b>	<b>-762</b>

Erträge und Aufwendungen aus gesicherten Grundgeschäften und den absichernden derivativen Finanzinstrumenten im Sinne des IAS 39 werden in den Posten Aufwendungen und Erträge aus der Fair-Value-Bewertung von hedgeineffektiven derivativen Finanzinstrumenten saldiert ausgewiesen.

## &gt; 7 STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

## ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERAUFWANDS

Mio. €	2004	2003
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	418	365
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	548	299
<b>Tatsächlicher Steueraufwand</b>	<b>966</b>	<b>664</b>
davon periodenfremd	(38)	(53)
<b>Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen</b>	<b>-115</b>	<b>-41</b>
<b>Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>851</b>	<b>623</b>
Latenter Steuerertrag Inland	-498	-254
Latenter Steueraufwand/-ertrag Ausland	30	-18
Latenter Steuerertrag	-468	-272
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>383</b>	<b>351</b>

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2004 betrug 25 %. Hieraus resultiert eine Steuerbelastung von 38,3 % (einschließlich Gewerbesteuer). Im Geschäftsjahr 2003 wurde aufgrund der Körperschaftsteuererhöhung durch das Flutopfersolidaritätsgesetz aus dem Jahr 2002 eine Steuerbelastung von 39,7 % berücksichtigt. Im laufenden Geschäftsjahr wurden latente Steuern grundsätzlich mit einem Steuersatz von 38,3 % bewertet. Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 12,5 und 42,0 %. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2004 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 114 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge bestanden in Höhe von 3.595 Mio. € (Vorjahr: 2.916 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 1.682 Mio. € sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 253 Mio. € innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Steuerliche Verlustvorträge amerikanischer Gesellschaften in Höhe von 1.660 Mio. € können innerhalb eines Zeitraums von 15 bzw. 20 Jahren genutzt werden. Verlustvorträge in Höhe von 692 Mio. € (Vorjahr: 530 Mio. €) wurden als nicht nutzbar eingeschätzt.

Der Anstieg nicht genutzter Verlustvorträge resultiert im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme steuerlicher Sonderabschreibungen in den USA und den steuerlichen Ergebnissen in Deutschland.

Latente Steuern wurden angesetzt, soweit Einkünfte von Tochterunternehmen aufgrund besonderer lokaler steuerlicher Regelungen in der Vergangenheit steuer-

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

befreit waren und soweit die Steuereffekte bei Wegfall der temporären Steuerbefreiung absehbar wurden. Die von verschiedenen Staaten zum Ausgleich für den Wegfall der betragsmäßig unbegrenzten Steuerbefreiungen gewährten Steuerguthaben führten zum Ansatz eines Steuervorteils in Höhe von 305 Mio. € (Vorjahr: 200 Mio. €).

Für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 54 Mio. € und für Steuergutschriften in Höhe von 5 Mio. € wurde in der Bilanz kein latenter Steueranspruch angesetzt.

Aus Steuersatzänderungen resultierten latente Steuererträge in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: 42 Mio. €).

In Höhe von 39 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) betreffen die in der Bilanz erfassten latenten Steuern Geschäftsvorfälle, die direkt das Eigenkapital vermindert haben.

Wenn steuerlich belastete und unbelastete Eigenkapitalbestandteile vollständig ausgeschüttet würden, bestünde ein nicht bilanzierter Körperschaftsteuerminderungsanspruch in Höhe von 1.162 Mio. € (Vorjahr: 1.173 Mio. €). Die Regelungen des im April 2003 erlassenen Steuervergünstigungsabbaugesetzes sind noch bis zum Geschäftsjahr 2005 weiterhin anzuwenden. Danach wird beginnend mit dem Geschäftsjahr 2002 auf Dividenden, die nach dem 11. April 2003 gezahlt wurden, keine Körperschaftsteuerminderung mehr gewährt. Entsprechend führt die vorgeschlagene Dividende für das Geschäftsjahr 2004 wie im Vorjahr zu keiner Steuerentlastung.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Mio. €	Latente Ertragsteueransprüche		Latente Ertragsteuerpflichtungen	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Immaterielle Vermögenswerte	120	76	2.331	2.254
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	4.170	3.828	2.770	2.767
Finanzanlagen	231	214	52	77
Vorräte	161	150	123	164
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	610	587	4.591	3.764
Sonstiges Umlaufvermögen	89	143	39	12
Pensionsrückstellungen	1.008	1.022	4	1
Übrige Rückstellungen	1.602	1.464	58	8
Verbindlichkeiten	1.250	754	616	621
Steuerliche Verlustvorträge	1.136	991	0	0
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	-181	-214	0	0
<b>Bruttowert</b>	<b>10.196</b>	<b>9.015</b>	<b>10.584</b>	<b>9.668</b>
davon langfristig	(6.978)	(6.426)	(7.904)	(7.118)
Saldierung	8.968	7.952	8.968	7.952
Konsolidierung	828	520	635	438
<b>Bilanzansatz</b>	<b>2.056</b>	<b>1.583</b>	<b>2.251</b>	<b>2.154</b>

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern diese gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2004 von 383 Mio. € (Vorjahr: 351 Mio. €) war um 38 Mio. € (Vorjahr: 196 Mio. €) niedriger als der erwartete Steueraufwand von 421 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Thesaurierungssatzes von 38,3 % auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

#### ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2004	2003
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.099	1.354
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 38,3 %; Vorjahr: 39,7 %)</b>	<b>421</b>	<b>537</b>
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-216	-159
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-131	-178
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	297	289
temporäre Differenzen und Verluste, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	252	54
Steuerzuschriften	-201	-201
Periodenfremde tatsächliche Steuern	-20	63
Effekte aus Steuersatzänderungen	-16	-42
Sonstige Steuereffekte	-3	-12
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>383</b>	<b>351</b>
Effektiver Steuersatz (%)	34,9	25,9

Gewinn- und Verlustrechnung  
Bilanz  
Eigenkapitalentwicklung  
Kapitalflussrechnung  
> Anhang

## > 8 ERGEBNIS NACH STEUERN

Erträge in Höhe von 1.874 Mio. € (Vorjahr: 1.616 Mio. €) und Aufwendungen in Höhe von 963 Mio. € (Vorjahr: 653 Mio. €) sind anderen Geschäftsjahren zuzuordnen. Die Erträge sind überwiegend in den Sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten. Es handelt sich hauptsächlich um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen sowie aus Steuererstattungen. Die periodenfremden Aufwendungen sind zum größten Teil in den Kosten der Umsatzerlöse enthalten.

## > 9 ERGEBNISANTEIL FREMDER GESELLSCHAFTER

Die anderen Gesellschaftern zustehenden Gewinne entfallen vornehmlich auf Gesellschafter der Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG.

## > 10 ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Eine Verwässerung des Ergebnisses je Aktie resultiert aus so genannten potenziellen Aktien. Hierzu zählen Optionsrechte, die allerdings nur dann ergebnisverwässernd wirken, wenn diese Rechte die Ausgabe von Aktien zu einem Wert unter dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie zur Folge haben. Es ergab sich kein Verwässerungseffekt, da der Durchschnittskurs der Volkswagen-Stammaktien unter dem Wandelpreis für die Ausübung der Wandelrechte lag.

Stück	Stämme		Vorzüge	
	2004	2003	2004	2003
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – unverwässert	278.570.587	278.570.587	105.238.280	105.238.280
Verwässernde potenzielle Stammaktien aus				
Aktienoptionsplan	–	–	–	–
Optionsanleihen	–	–	–	–
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – verwässert	278.570.587	278.570.587	105.238.280	105.238.280

Mio. €	2004	2003
Ergebnis nach Steuern	716	1.003
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	39	23
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	677	980
Unverwässertes Ergebnis		
davon aus: Stammaktien	487	707
Vorzugsaktien	190	273
Verwässertes Ergebnis		
davon aus: Stammaktien	487	707
Vorzugsaktien	190	273

€	2004	2003
Ergebnis je Aktie – unverwässert		
Stammaktie	1,75	2,54
Vorzugsaktie	1,81	2,60
Ergebnis je Aktie – verwässert		
Stammaktie	1,75	2,54
Vorzugsaktie	1,81	2,60

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### > 11 IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

#### ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2003

Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte u. ä. Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Goodwill/ Badwill	Aktivierete Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierete Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Geleistete Anzahlungen	Gesamt
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>							
Stand am 01.01.2003	41	1.347	2.660	6.229	1.039	9	11.325
Währungsänderungen	-4	-	-44	-69	-19	0	-136
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	15	-	15
Zugänge	8	40	1.335	482	143	50	2.058
Umbuchungen	5	-25	-1.741	1.743	40	-8	14
Abgänge	1	3	0	759	59	0	822
<b>Stand am 31.12.2003</b>	<b>49</b>	<b>1.359</b>	<b>2.210</b>	<b>7.626</b>	<b>1.159</b>	<b>51</b>	<b>12.454</b>
<b>Abschreibungen</b>							
Stand am 01.01.2003	27	1.061	-	2.845	555	-	4.488
Währungsänderungen	-3	-	-	-42	-15	-	-60
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	12	-	12
Zugänge planmäßig	8	125	-	1.090	172	-	1.395
Zugänge außerplanmäßig	1	-	98	193	0	-	292
Umbuchungen	0	-15	-	-	15	-	0
Abgänge	0	3	-	757	58	-	818
Zuschreibungen	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stand am 31.12.2003</b>	<b>33</b>	<b>1.168</b>	<b>98</b>	<b>3.329</b>	<b>681</b>	<b>-</b>	<b>5.309</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2003</b>	<b>16</b>	<b>191</b>	<b>2.112</b>	<b>4.297</b>	<b>478</b>	<b>51</b>	<b>7.145</b>

Dem im Rahmen des Werthaltigkeitstests ermittelten Nutzungswert für Immaterielle Vermögenswerte wird ein Abzinsungsfaktor zugrunde gelegt, welcher der geforderten Kapitalrendite im Volkswagen-Konzern entspricht. Durch Sensitivitätsanalysen haben wir festgestellt, dass auch bei innerhalb eines realistischen Rahmens abweichenden Schlüsselannahmen kein Wertminderungsbedarf bei Goodwills und Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer vorliegen würde.

**ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2004**

Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte u. ä. Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Goodwill/ Badwill	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Geleistete Anzahlungen	Gesamt
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>							
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>49</b>	<b>1.359</b>	<b>2.210</b>	<b>7.626</b>	<b>1.159</b>	<b>51</b>	<b>12.454</b>
Währungsänderungen	-1	20	-13	13	-1	0	18
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	1	0	1
Zugänge	3	2	1.039	462	94	45	1.645
Umbuchungen	2	27	-1.578	1.577	-1	-1	26
Abgänge	2	1.183	16	1.145	234	0	2.580
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>51</b>	<b>225</b>	<b>1.642</b>	<b>8.533</b>	<b>1.018</b>	<b>95</b>	<b>11.564</b>
<b>Abschreibungen</b>							
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>33</b>	<b>1.168</b>	<b>98</b>	<b>3.329</b>	<b>681</b>	<b>-</b>	<b>5.309</b>
Währungsänderungen	-1	-	-	6	-2	-	3
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	-	0
Zugänge planmäßig	8	0	-	1.134	173	-	1.315
Zugänge außerplanmäßig	6	-	-	-	2	-	8
Umbuchungen	-	16	-	-	-9	-	7
Abgänge	2	1.184	17	1.132	233	-	2.568
Zuschreibungen	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>44</b>	<b>-</b>	<b>81</b>	<b>3.337</b>	<b>612</b>	<b>-</b>	<b>4.074</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2004</b>	<b>7</b>	<b>225</b>	<b>1.561</b>	<b>5.196</b>	<b>406</b>	<b>95</b>	<b>7.490</b>

Im Geschäftsjahr 2004 wurden entsprechend IFRS 3 die zum 31. Dezember 2003 noch bestehenden Badwills in Höhe von 25 Mio. € erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet. Aufgrund der Neuregelung des IFRS 3 haben wir zuvor unter der Position Goodwill erfasste Firmenwerte den Sonstigen immateriellen Vermögenswerten zugeordnet. Von den im Jahr 2004 insgesamt angefallenen Forschungs- und Entwicklungskosten erfüllten 1.501 Mio. € die Aktivierungskriterien nach IFRS.

Folgende Beträge wurden erfolgswirksam verrechnet:

Mio. €	2004	2003
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	2.663	2.320
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	1.134	1.381
<b>Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>3.797</b>	<b>3.701</b>

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## > 12 SACHANLAGEN

### ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2003

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaftungs-/Herstellungskosten</b>					
<b>Stand am 01.01.2003</b>	<b>12.302</b>	<b>21.050</b>	<b>24.101</b>	<b>2.475</b>	<b>59.928</b>
Währungsänderungen	-177	-387	-319	-62	-945
Änderungen Konsolidierungskreis	42	5	125	9	181
Zugänge	401	1.266	3.052	1.851	6.570
Umbuchungen	277	737	913	-1.917	10
Abgänge	43	674	1.161	67	1.945
<b>Stand am 31.12.2003</b>	<b>12.802</b>	<b>21.997</b>	<b>26.711</b>	<b>2.289</b>	<b>63.799</b>
<b>Abschreibungen</b>					
<b>Stand am 01.01.2003</b>	<b>5.425</b>	<b>14.167</b>	<b>17.494</b>	<b>0</b>	<b>37.086</b>
Währungsänderungen	-60	-249	-232	-	-541
Änderungen Konsolidierungskreis	9	4	95	-	108
Zugänge planmäßig	448	1.687	2.576	-	4.711
Zugänge außerplanmäßig	7	115	206	-	328
Umbuchungen	1	-2	-1	-	-2
Abgänge	16	646	1.081	-	1.743
Zuschreibungen	-	-	0	-	0
<b>Stand am 31.12.2003</b>	<b>5.814</b>	<b>15.076</b>	<b>19.057</b>	<b>0</b>	<b>39.947</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2003</b>	<b>6.988</b>	<b>6.921</b>	<b>7.654</b>	<b>2.289</b>	<b>23.852</b>
davon als Finanzierungsleasing					
klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2003	160	-	33	-	193

**ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2004**

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaftungs-/Herstellungskosten</b>					
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>12.802</b>	<b>21.997</b>	<b>26.711</b>	<b>2.289</b>	<b>63.799</b>
Währungsänderungen	43	112	-22	5	138
Änderungen Konsolidierungskreis	0	2	1	3	6
Zugänge	282	1.156	2.725	1.282	5.445
Umbuchungen	251	872	834	-1.983	-26
Abgänge	21	506	1.051	22	1.600
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>13.357</b>	<b>23.633</b>	<b>29.198</b>	<b>1.574</b>	<b>67.762</b>
<b>Abschreibungen</b>					
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>5.814</b>	<b>15.076</b>	<b>19.057</b>	<b>0</b>	<b>39.947</b>
Währungsänderungen	-2	43	-25	-	16
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	-	0
Zugänge planmäßig	455	1.828	2.893	-	5.176
Zugänge außerplanmäßig	23	90	168	3	284
Umbuchungen	0	0	-6	-1	-7
Abgänge	11	481	957	0	1.449
Zuschreibungen	-	-	0	-	0
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>6.279</b>	<b>16.556</b>	<b>21.130</b>	<b>2</b>	<b>43.967</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2004</b>	<b>7.078</b>	<b>7.077</b>	<b>8.068</b>	<b>1.572</b>	<b>23.795</b>
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2004	194	1	23	-	218

Für mittels Finanzierungsleasing-Verträgen geleaste Gebäude und Anlagen bestehen überwiegend Kaufoptionen, die auch ausgeübt werden sollen. Die Zinssätze, die den Verträgen zugrunde liegen, variieren je nach Markt und Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen 2,8 und 11,0 %. Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2005	2006–2009	ab 2010	Gesamt
Leasingzahlungen	63	101	170	334
Zinsanteile	7	21	55	83
<b>Buchwert / Barwert</b>	<b>56</b>	<b>80</b>	<b>115</b>	<b>251</b>

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte erfolgten im laufenden Jahr aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 386 Mio. € (Vorjahr: 364 Mio. €).

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

### > 13 VERMIETETE VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand am 01.01.2003</b>	<b>9.878</b>	<b>601</b>	<b>10.479</b>
Währungsänderungen	- 1.235	- 23	- 1.258
Änderungen Konsolidierungskreis	139	8	147
Zugänge	6.915	60	6.975
Umbuchungen	-	- 24	- 24
Abgänge	5.283	3	5.286
<b>Stand am 31.12.2003</b>	<b>10.414</b>	<b>619</b>	<b>11.033</b>
<b>Abschreibungen</b>			
<b>Stand am 01.01.2003</b>	<b>1.882</b>	<b>152</b>	<b>2.034</b>
Währungsänderungen	- 136	- 1	- 137
Änderungen Konsolidierungskreis	29	1	30
Zugänge planmäßig	1.430	11	1.441
Zugänge außerplanmäßig	76	-	76
Umbuchungen	-	1	1
Abgänge	1.308	1	1.309
Zuschreibungen	- 9	-	- 9
<b>Stand am 31.12.2003</b>	<b>1.964</b>	<b>163</b>	<b>2.127</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2003</b>	<b>8.450</b>	<b>456</b>	<b>8.906</b>

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>10.414</b>	<b>619</b>	<b>11.033</b>
Währungsänderungen	- 498	18	- 480
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	6.773	59	6.832
Umbuchungen	- 2	2	0
Abgänge	5.722	366	6.088
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>10.965</b>	<b>332</b>	<b>11.297</b>
<b>Abschreibungen</b>			
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>1.964</b>	<b>163</b>	<b>2.127</b>
Währungsänderungen	- 127	1	- 126
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge planmäßig	1.583	10	1.593
Zugänge außerplanmäßig	183	1	184
Umbuchungen	- 1	1	-
Abgänge	1.120	25	1.145
Zuschreibungen	- 1	- 1	- 2
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>2.481</b>	<b>150</b>	<b>2.631</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2004</b>	<b>8.484</b>	<b>182</b>	<b>8.666</b>

Unter den Vermieteten Vermögenswerten weisen wir das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen aus.

Unter dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden verpachtete Händlerbetriebe und Mietwohnungen ausgewiesen, deren beizulegender Zeitwert 458 Mio. € beträgt. Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 52 Mio. € an, für nicht genutztes Investment Property wurde 1 Mio. € aufgewandt.

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio.€	2005	2006–2009	ab 2010	Gesamt
	1.073	1.209	25	2.307

#### > 14 AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE UND SONSTIGE BETEILIGUNGEN

Mio.€	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
<b>Anschaffungskosten</b>			
<b>Stand am 01.01.2003</b>	<b>3.685</b>	<b>430</b>	<b>4.115</b>
Währungsänderungen	-73	-7	-80
Änderungen Konsolidierungskreis	-	11	11
Zugänge	728	79	807
Umbuchungen	4	-4	-
Abgänge	598	64	662
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Stand am 31.12.2003</b>	<b>3.746</b>	<b>445</b>	<b>4.191</b>
<b>Abschreibungen</b>			
<b>Stand am 01.01.2003</b>	<b>299</b>	<b>137</b>	<b>436</b>
Währungsänderungen	-2	-2	-4
Änderungen Konsolidierungskreis	-	4	4
Zugänge planmäßig	89	-	89
Zugänge außerplanmäßig	21	5	26
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	-	3	3
Zuschreibungen	-	0	0
<b>Stand am 31.12.2003</b>	<b>407</b>	<b>141</b>	<b>548</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2003</b>	<b>3.339</b>	<b>304</b>	<b>3.643</b>

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
<b>Anschaffungskosten</b>			
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>3.746</b>	<b>445</b>	<b>4.191</b>
Währungsänderungen	- 26	0	- 26
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	1.423	87	1.510
Umbuchungen	0	0	-
Abgänge	792	70	862
Zuschreibungen	-	14	14
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>4.351</b>	<b>476</b>	<b>4.827</b>
<b>Abschreibungen</b>			
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>407</b>	<b>141</b>	<b>548</b>
Währungsänderungen	- 1	1	0
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge außerplanmäßig	15	70	85
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	291	29	320
Zuschreibungen	0	0	0
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>130</b>	<b>183</b>	<b>313</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2004</b>	<b>4.221</b>	<b>293</b>	<b>4.514</b>

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Joint Ventures in Höhe von 2.843 Mio. € (Vorjahr: 1.935 Mio. €) enthalten.

Die wesentlichen Joint Ventures und assoziierten Gesellschaften sind in der Aufstellung der wesentlichen Konzerngesellschaften im Anschluss an den Anhang aufgeführt.

**> 15 LANG- UND KURZFRISTIGE FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN**

Mio. €	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Buchwert 31.12.2004	Zeitwert 31.12.2004	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Buchwert 31.12.2003	Zeitwert 31.12.2003
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	8.106	15.281	23.387	23.556	7.413	14.243	21.656	21.812
Händlerfinanzierung	8.306	668	8.974	8.971	6.377	569	6.946	6.950
Direktbankgeschäft	53	–	53	53	36	–	36	36
	<b>16.465</b>	<b>15.949</b>	<b>32.414</b>	<b>32.580</b>	<b>13.826</b>	<b>14.812</b>	<b>28.638</b>	<b>28.798</b>
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	194	–	194	194	200	–	200	200
Forderungen aus Finanzierungsleasing- Verträgen	4.450	6.813	11.263	11.255	4.499	6.028	10.527	10.520
	<b>21.109</b>	<b>22.762</b>	<b>43.871</b>	<b>44.029</b>	<b>18.525</b>	<b>20.840</b>	<b>39.365</b>	<b>39.518</b>

Die langfristigen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungsgeschäft sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 0,9 und 19,9 % zu verzinsen. Sie haben Laufzeiten von bis zu 72 Monaten. Der langfristige Teil der Händlerfinanzierung wird länderabhängig zu Zinssätzen zwischen 3,4 und 9,5 % gewährt.

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 73 Mio. € (Vorjahr: 45 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Den Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen – nahezu ausschließlich für Fahrzeuge – liegen die folgenden erwarteten Zahlungsströme zugrunde:

Mio. €	2005	2006–2009	ab 2010	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	4.874	7.451	8	12.333
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	–424	–646	0	–1.070
Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	4.450	6.805	8	11.263
Barwert der nicht garantierten Restwerte	10	–	–	10
<b>Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen</b>	<b>4.440</b>	<b>6.805</b>	<b>8</b>	<b>11.253</b>

Für die ausstehenden Forderungen aus Finanzierungsleasing bestehen Wertberichtigungen in Höhe von 146 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## > 16 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Buchwert 31.12.2004	Zeitwert 31.12.2004	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Buchwert 31.12.2003	Zeitwert 31.12.2003
Sonstige Forderungen gegenüber								
verbundenen Unternehmen	66	10	76	76	31	6	37	37
Joint Ventures	892	457	1.349	1.349	485	186	671	672
assoziierten Unternehmen	7	–	7	7	37	0	37	37
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	73	127	200	200	74	195	269	269
Sonstige Steueransprüche	1.002	28	1.030	1.030	1.325	36	1.361	1.361
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	723	956	1.679	1.679	675	477	1.152	1.152
Übrige Vermögenswerte	1.099	720	1.819	1.804	1.328	494	1.822	1.822
	<b>3.862</b>	<b>2.298</b>	<b>6.160</b>	<b>6.145</b>	<b>3.955</b>	<b>1.394</b>	<b>5.349</b>	<b>5.350</b>

In den Übrigen Vermögenswerten ist Planvermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 75 Mio. € (Vorjahr: 71 Mio. €) enthalten.

Für die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Wertberichtigungen wurden in Höhe von 291 Mio. € (Vorjahr: 301 Mio. €) berücksichtigt.

In den Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind Darlehen gegenüber Joint Ventures, assoziierten und sonstigen Beteiligungsgesellschaften enthalten, die mit Zinssätzen bis zu 3,7 % (Vorjahr: 3,8 %) verzinst wurden.

Die Sonstigen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Darlehen mit Laufzeiten zwischen zwei und 15 Jahren und sind zu Zinssätzen zwischen 2,9 und 7,5 % ausgeliehen.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Aus den **derivativen Finanzinstrumenten** ergeben sich die folgenden **positiven Zeitwerte**:

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	308	199
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	84	34
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	710	395
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	33	14
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	262	255
<b>Hedge-Geschäfte</b>	<b>1.397</b>	<b>897</b>
Vermögenswerte aus hedgeineffektiven Derivaten	282	255
	<b>1.679</b>	<b>1.152</b>

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangsangabe 30 Finanzinstrumente näher erläutert.

## > 17 ERTRAGSTEUERANSPRÜCHE

Mio. €	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Buchwert 31.12.2004	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Buchwert 31.12.2003
Latente Ertragsteueransprüche	–	2.056	2.056	–	1.583	1.583
Ertragsteuerforderungen	469	–	469	452	–	452
	<b>469</b>	<b>2.056</b>	<b>2.525</b>	<b>452</b>	<b>1.583</b>	<b>2.035</b>

## > 18 VORRÄTE

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.943	1.873
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.289	1.308
Fertige Erzeugnisse, Waren	8.177	8.478
Geleistete Anzahlungen	31	11
	<b>11.440</b>	<b>11.670</b>

Von den gesamten Vorräten sind 1.952 Mio. € (Vorjahr: 1.677 Mio. €) zum Nettoveräußerungswert angesetzt.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

#### > 19 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	4.853	4.990
verbundenen Unternehmen	178	175
Joint Ventures	248	188
assozierten Unternehmen	74	138
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	6
	<b>5.357</b>	<b>5.497</b>

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten. Wertberichtigungen wurden in Höhe von 162 Mio. € (Vorjahr: 142 Mio. €) berücksichtigt.

#### > 20 WERTPAPIERE

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien.

#### > 21 ZAHLUNGSMITTEL

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Guthaben bei Kreditinstituten	9.937	7.380
Schecks, Kassenbestand und jederzeit fällige Mittel	284	156
	<b>10.221</b>	<b>7.536</b>

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen.

#### > 22 EIGENKAPITAL

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG lautet auf Euro. Die Aktien sind nennwertlose Stückaktien und lauten auf den Inhaber. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Gesellschaftskapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind. Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 320.289.940 nennwertlosen Stammaktien und 105.238.280

Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.089 Mio. € (Vorjahr: 1.089 Mio. €). Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Juni 2001 besteht bis zum 6. Juni 2006 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien von bis zu 130 Mio. €. Ein weiteres Genehmigtes Kapital von bis zu 400 Mio. € besteht laut Beschluss der Hauptversammlung vom 22. April 2004 bis zum 21. April 2009.

	Stück		€	
	2004	2003	2004	2003
<b>Stand am 01.01.</b>	<b>425.528.220</b>	<b>425.528.220</b>	<b>1.089.352.243</b>	<b>1.089.352.243</b>
Ausgegebene Aktien (Optionsanleihe)	–	–	–	–
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>425.528.220</b>	<b>425.528.220</b>	<b>1.089.352.243</b>	<b>1.089.352.243</b>

Von den Stammaktien wurden am 31. Dezember 2004 41.719.353 Stück von der 100 %igen Tochtergesellschaft Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH gehalten.

#### AKTIENOPTIONSPLAN

Der Vorstand hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 19. Juni 1997 zur Auflegung eines Aktienoptionsplans Gebrauch gemacht. Hierfür besteht ein Bedingtes Kapital in Höhe von 66,9 Mio. €. Darüber hinaus besteht durch Beschluss der Hauptversammlung vom 16. April 2002 ein weiteres Bedingtes Kapital von 39,7 Mio. € zur Ausgabe von Stammaktien. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung zur Durchführung eines Aktienoptionsplans begeben werden, von ihren Wandelrechten Gebrauch machen.

Der Aktienoptionsplan räumt den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien. Die Bilanzierung der Aktienoptionen erfolgt erst zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts. Der dann zufließende Wandelpreis für die neuen Anteile wird dem Gezeichneten Kapital bzw. den Kapitalrücklagen zugeführt. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2004 die sechste Tranche des Aktienoptionsplans aufgelegt. Der anfängliche Wandelpreis der sechsten Tranche, der das Kursverhältnis der Volkswagen-Aktie zum Zeitpunkt der Beschlussfassung im Jahr 2004 widerspiegelt, wurde mit 38,68 € je Volkswagen-Stammaktie festgelegt. Er erhöht sich in den Folgejahren um jeweils fünf Prozentpunkte. Nach einer

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

24-monatigen Sperrfrist können die Wandelrechte ab dem 10. Juli 2006 bis zum 2. Juli 2009 ausgeübt werden. Für den ersten Wandelzeitraum ab dem 10. Juli 2006 wird der Wandelpreis 42,55 € betragen.

Die Wandelpreise und Wandelzeiträume der sechs Tranchen ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

#### WANDELPREISE UND WANDELZEITRÄUME FÜR DIE TRANCHEN DES AKTIONSOPTIONSPLANS

€	1. Tranche	2. Tranche	3. Tranche	4. Tranche	5. Tranche	6. Tranche
Basiswandelpreis	69,48	41,82	59,43	51,52	36,54	38,68
Wandelpreis						
ab 11. Juni 2001	76,43					
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2001	79,90					
ab 14. Juli 2002		46,00				
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2002	83,38	48,09				
ab 14. Juli 2003			65,37			
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2003	86,85	50,18	68,34			
ab 19. Juni 2004				56,67		
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2004		52,28	71,32	59,25		
ab 12. Juli 2005					40,19	
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2005			74,29	61,82	42,02	
ab 10. Juli 2006						42,55
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2006				64,40	43,85	44,48
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2007					45,68	46,42
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2008						48,35
Beginn der Wandelfrist	11.06.2001	14.07.2002	14.07.2003	19.06.2004	12.07.2005	10.07.2006
Ende der Wandelfrist	04.06.2004	06.07.2005	06.07.2006	11.06.2007	04.07.2008	02.07.2009

Der Bestandwert an ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen belief sich bei einem Einzelwert von 2,56 € je Stück am 31. Dezember 2004 auf insgesamt 6.089.533,44 € (= 2.378.724 Stück), die das Recht auf den Bezug von 23.787.240 Stammaktien vermitteln. Die Verbindlichkeiten aus Wandelschuldverschreibungen

sind unter den Sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Im Geschäftsjahr sind 651.461 Wandelschuldverschreibungen im Wert von 1.667.740,16 € nach dem Fristablauf der 1. Tranche sowie von zwischenzeitlich ausgeschiedenen Mitarbeitern (45.723 Stück im Nominalwert von 117.050,88 €) zurückgegeben worden. Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

#### ENTWICKLUNG DER GEWÄHRTEN ANSPRÜCHE AUF AKTIENOPTIONEN (1.–6. TRANCHE)

	Nominalwert der Wandel- schuldver- schreibung €	Anzahl der Wandelrechte  Stück	Anzahl der wandelbaren Stammaktien  Stück
Stand am 01.01.2004	6.885.061,12	2.689.477	26.894.770
Im Geschäftsjahr			
gewährt	872.212,48	340.708	3.407.080
ausgeübt	–	–	–
zurückgegeben	1.667.740,16	651.461	6.514.610
Stand am 31.12.2004	6.089.533,44	2.378.724	23.787.240

#### RÜCKLAGEN

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Kapitalrücklagen		
Agio aus Kapitalerhöhungen	4.232	4.232
Agio aus der Begebung von Optionsanleihen	219	219
	4.451	4.451
Gewinnrücklagen		
Rücklage für Cash-flow-Hedges	84	40
Währungsumrechnungsrücklage	–2.401	–2.212
Angesammelte Gewinne	20.642	20.391
	18.325	18.219

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 4.232 Mio. € aus den Kapitalerhöhungen sowie dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € zusammen. In die Rücklage für Cash-flow-Hedges wurden 104 Mio. € in der laufenden Periode eingestellt (Vorjahr: 284 Mio. €) sowie 55 Mio. € (Vorjahr: 51 Mio. €) erfolgswirksam entnommen.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

### Dividendenvorschlag

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist ein Bilanzgewinn von 419 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen der Hauptversammlung vor, eine Dividendenausschüttung in Höhe von 1,05 € je Stammaktie und 1,11 € je Vorzugsaktie, also insgesamt 409 Mio. €, zu beschließen und den Restbetrag von 10 Mio. € als Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

### Anteile fremder Gesellschafter

Die Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf Anteilseigner an der Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG und der AUDI AG.

## > 23 LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN

Die Details der Lang- und Kurzfristigen Finanzschulden ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	Restlaufzeit über 5 Jahre	Buchwert 31.12.2004	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	Restlaufzeit über 5 Jahre	Buchwert 31.12.2003
Anleihen	8.722	16.586	6.262	31.570	4.735	11.425	6.950	23.110
Schuldverschreibungen	6.508	3.380	238	10.126	12.134	3.340	87	15.561
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.423	2.665	314	8.402	4.585	2.740	254	7.579
Einlagen aus dem Direktbankgeschäft	6.923	623	471	8.017	6.234	322	188	6.744
Darlehen	1.127	149	1.312	2.588	1.050	90	371	1.511
Wechselverbindlichkeiten	0	–	–	0	17	–	–	17
Verbindlichkeiten aus auf Basis von Finanzierungsleasing-Verträgen gemieteten Vermögenswerten	56	80	115	251	53	68	98	219
Finanzschulden gegenüber								
verbundenen Unternehmen	107	0	3	110	77	–	3	80
Joint Ventures	11	–	–	11	26	–	–	26
assoziierten Unternehmen	2	–	–	2	2	–	–	2
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6	–	–	6	9	–	–	9
	<b>28.885</b>	<b>23.483</b>	<b>8.715</b>	<b>61.083</b>	<b>28.922</b>	<b>17.985</b>	<b>7.951</b>	<b>54.858</b>



Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## > 24 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Mio. €	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	Restlaufzeit über 5 Jahre	Buchwert 31.12.2004	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	Restlaufzeit über 5 Jahre	Buchwert 31.12.2003
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	950	8	0	958	707	6	0	713
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber								
verbundenen Unternehmen	37	0	–	37	26	2	–	28
Joint Ventures	5	–	–	5	9	–	–	9
assoziierten Unternehmen	7	–	–	7	0	–	–	0
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	1	–	–	1	2	–	–	2
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	211	182	27	420	234	118	130	482
Verbindlichkeiten								
aus sonstigen Steuern	1.103	–	178	1.281	780	0	165	945
im Rahmen der sozialen Sicherheit	387	4	1	392	385	5	0	390
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	835	79	14	928	757	59	10	826
Übrige Verbindlichkeiten	2.767	523	339	3.629	2.415	497	307	3.219
	<b>6.303</b>	<b>796</b>	<b>559</b>	<b>7.658</b>	<b>5.315</b>	<b>687</b>	<b>612</b>	<b>6.614</b>

Die beizulegenden Zeitwerte weichen nicht wesentlich von den ausgewiesenen Buchwerten ab.

Aus den **derivativen Finanzinstrumenten** ergeben sich die folgenden **negativen Zeitwerte**:

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	43	18
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	97	119
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	17	99
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	43	100
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	121	74
<b>Hedge-Geschäfte</b>	<b>321</b>	<b>410</b>
Verpflichtungen aus hedgeineffektiven Derivaten	99	72
	<b>420</b>	<b>482</b>

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangsangabe 30 Finanzinstrumente näher erläutert.

**> 25 ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN**

Mio. €	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Buchwert 31.12.2004	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Buchwert 31.12.2003
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	2.251	2.251	–	2.154	2.154
Ertragsteuerrückstellungen	–	2.065	2.065	–	1.378	1.378
Ertragsteuerverbindlichkeiten	57	–	57	25	–	25
	<b>57</b>	<b>4.316</b>	<b>4.373</b>	<b>25</b>	<b>3.532</b>	<b>3.557</b>

**> 26 RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND PENSIONSÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN**

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Die betriebliche Altersversorgung erfolgt im Konzern sowohl auf Basis von Beitrags- als auch von Leistungszusagen. Bei den Beitragszusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Pensionsaufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2004 im Konzern auf insgesamt 757 Mio. € (Vorjahr: 726 Mio. €). Für die gesetzliche Rentenversicherung wurden in Deutschland Beiträge in Höhe von 742 Mio. € (Vorjahr: 715 Mio. €) geleistet.

Die überwiegenden Altersversorgungssysteme basieren auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die Pensionsrückstellungen für die Leistungszusagen werden gemäß IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden Trendannahmen für die relevanten Größen, die sich auf die Leistungshöhe auswirken, berücksichtigt. Bei allen Leistungssystemen sind versicherungsmathematische Berechnungen erforderlich.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für Leistungszusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

Die betriebliche Altersversorgung im Volkswagen-Konzern beruht seit 1996 in Deutschland auf einer aufwandsabhängigen Rentenbausteinzusage, die nach IAS 19 als Leistungszusage eingestuft wird. Seit dem 1. Januar 2001 ist dieses Modell zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt worden. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den VW Pension Trust e.V. in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich auch noch vollständig ab. Aus diesem Grunde haben sich inzwischen fast alle inländischen Konzerngesellschaften hieran beteiligt. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Vermögenswerte (Plan Assets) erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Rückstellungen erfolgt.

Folgende Beträge wurden für Leistungszusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	2.455	1.970
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-2.068	-1.522
Unterdeckung	387	448
Barwert der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	12.169	10.983
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	-1.703	-937
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-31	25
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	33	28
<b>In der Bilanz erfasste Nettoschuld</b>	<b>10.855</b>	<b>10.547</b>

Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld ist in den folgenden Positionen enthalten:

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Pensionsrückstellungen	10.930	10.618
Sonstige Vermögenswerte	-75	-71
<b>In der Bilanz erfasste Nettoschuld</b>	<b>10.855</b>	<b>10.547</b>

Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (z. B. Einkommens-, Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen. Entsprechend den Regeln von IAS 19 wird dieser Betrag über die künftige durchschnittliche Restdienstzeit der Belegschaft bilanziell erfasst und ergebnismäßig verrechnet, soweit die zu Beginn des Geschäftsjahres nicht erfassten versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste 10 % des höheren Betrags aus der Pensions-

verpflichtung oder dem Zeitwert des Planvermögens zu Beginn des Geschäftsjahres übersteigen.

Soweit bei den ausländischen Konzerngesellschaften eine Absicherung erfolgt, beruht diese im Wesentlichen auf Immobilien, Aktien und festverzinslichen Wertpapieren. Darunter befinden sich keine von Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns emittierten Finanzinstrumente und kein von Konzerngesellschaften genutztes Investment Property.

Im Geschäftsjahr wurden Renten in Höhe von 457 Mio. € (Vorjahr: 433 Mio. €) ausgezahlt.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2004	2003
Laufender Dienstzeitaufwand	391	360
Zinsaufwand auf die Verpflichtung	742	704
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-125	-90
Erfasste versicherungsmathematische Nettoverluste für das Jahr	22	30
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	19	-11
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	-14	-5
<b>Summe der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge</b>	<b>1.035</b>	<b>988</b>

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; der Zinsaufwand auf die Verpflichtung wird im Übrigen Finanzergebnis, Anhangsangabe 6, ausgewiesen.

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich tatsächliche Erträge in Höhe von 172 Mio. € (Vorjahr: 206 Mio. €).

Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld hat sich wie folgt verändert:

Mio. €	2004	2003
<b>Pensionsrückstellung/Überschüsse am 01.01.</b>	<b>10.547</b>	<b>10.203</b>
Konzernkreisänderungen (neue Pensionspläne)	-24	35
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Nettoaufwand	1.035	988
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen und Beiträge an den Fonds	-695	-644
Sonstige Veränderungen	6	-18
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-14	-17
<b>In der Bilanz erfasste Nettoschuld am 31.12.</b>	<b>10.855</b>	<b>10.547</b>

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

%	Deutschland		Ausland	
	2004	2003	2004	2003
Abzinsungssatz zum 31.12.	5,00	5,75	3,83–11,00	3,00–6,25
Erwartete Erträge aus Planvermögen zum 31.12.	5,75	6,75	4,20–11,00	5,00–8,50
Künftige Entgeltsteigerungen	1,75	2,75	1,00–6,50	1,50–5,00
Künftige Rentensteigerungen	1,50	1,50–3,64	2,00–5,00	2,00–2,80
Fluktuationsrate	1,40	1,40	1,75–9,00	1,13–7,70
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	3,00–7,50	5,50–7,00

#### > 27 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Übrige Rückstellungen	Gesamt
<b>Stand am 01.01.2003</b>	<b>6.790</b>	<b>1.841</b>	<b>2.007</b>	<b>10.638</b>
Währungsdifferenzen	–239	–30	–62	–331
Konzernkreisänderungen	3	6	13	22
Verbrauch	–3.499	–810	–741	–5.050
Zuführung/Neubildung	4.189	958	1.041	6.188
Aufzinsung	141	0	6	147
Auflösung	–547	–43	–210	–800
<b>Stand am 01.01.2004</b>	<b>6.838</b>	<b>1.922</b>	<b>2.054</b>	<b>10.814</b>
Währungsdifferenzen	–61	–7	–20	–88
Konzernkreisänderungen	0	0	0	0
Verbrauch	–3.485	–683	–736	–4.904
Zuführung/Neubildung	4.649	741	1.164	6.554
Aufzinsung	84	8	4	96
Auflösung	–613	–43	–279	–935
<b>Stand am 31.12.2004</b>	<b>7.412</b>	<b>1.938</b>	<b>2.187</b>	<b>11.537</b>

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsansprüche, die unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten

zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni u.Ä. enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl von erkennbaren Einzelrisiken und ungewissen Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 52 % im Folgejahr, zu 35 % in den Jahren 2006 bis 2009 und zu 13 % danach erwartet.

#### > 28 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	7.290	7.645
verbundenen Unternehmen	50	39
Joint Ventures	77	78
assoziierten Unternehmen	9	51
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8	9
	<b>7.434</b>	<b>7.822</b>

Die beizulegenden Zeitwerte weichen nicht wesentlich von den ausgewiesenen Buchwerten ab.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### > 29 KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Fonds der Kapitalflussrechnung umfasst ausschließlich die in der Bilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel.

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital ergibt sich der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sach- und Finanzanlagevermögen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Ebenfalls werden hier die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen die Zuflüsse aus der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten.

Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2004 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 3.408 Mio. € und für gezahlte Zinsen von 2.335 Mio. € enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen, Anhangs-angabe 5, Dividenden in Höhe von 310 Mio. €.

### > 30 FINANZINSTRUMENTE

#### 1. Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit und im Finanzierungsbereich ist der Volkswagen-Konzern insbesondere Währungskurs- und Zinsschwankungen ausgesetzt. Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften auszuschließen bzw. zu begrenzen. Alle Sicherungsmaßnahmen werden zentral durch Konzern-Treasury koordiniert bzw. durchgeführt.

## **2. Sicherungsrichtlinien**

Es bestehen für die konzernweite Fremdwährungs- und Zinssicherungspolitik Richtlinien, die sich an den Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften der Kreditinstitute der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht orientieren.

Als Partner für den Abschluss der Sicherungsgeschäfte fungieren erstklassige nationale und internationale Banken, deren Bonität laufend von führenden Rating-Agenturen überprüft wird.

### **2.1 Währungsrisiko**

Zur Absicherung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller Zahlungsströme in Fremdwährung aus dem operativen Geschäft (insbesondere Umsatzerlöse) sowie auf die Sicherung währungskongruenter Finanzierungen.

Der Volkswagen-Konzern sichert geplante Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährung auf Nettobasis je nach Markteinschätzung über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Die Sicherung betraf im Jahr 2004 im Wesentlichen den US-Dollar und das britische Pfund. Darüber hinaus stand die Sicherung des Schweizer Franken, des japanischen Yen sowie der schwedischen Krone im Vordergrund.

### **2.2 Zinsrisiko**

Ein Zinsrisiko, das heißt mögliche Wertschwankungen eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen der Marktzinssätze, droht vor allem bei mittel- und langfristigen festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden je nach Marktlage Zinsswaps, kombinierte Zins-/Währungsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen.

Wenn Finanzmittel innerhalb des Volkswagen-Konzerns an Tochtergesellschaften weitergereicht werden, werden sie in der Regel kongruent zur Refinanzierung strukturiert.

### **2.3 Rohstoffrisiko**

Rohstoffrisiken, denen der Volkswagen-Konzern hinsichtlich der Verfügbarkeit und möglicher Preisschwankungen am Markt ausgesetzt ist, werden durch den Abschluss von Warentermingeschäften begrenzt oder ausgeschlossen. Die Sicherung betrifft wesentliche Umfänge der Rohstoffe Aluminium und Kupfer sowie der Edelmetalle Platin, Rhodium und Palladium über Zeiträume von bis zu 48 Monaten.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen Gesamt 31.12. 2004	Nominalvolumen Gesamt 31.12. 2003
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		
Zinsswaps	6.819	23.918	7.050	37.787	29.381
Zinsoptionskontrakte	–	500	–	500	1.750
Zins-/Währungsswaps	2.660	2.525	119	5.304	4.064
Devisenterminkontrakte	5.635	484	–	6.119	7.736
Devisenoptionskontrakte	1.316	–	–	1.316	1.584
Währungsswaps	1.952	1	–	1.953	1.281
Warenterminkontrakte	184	317	–	501	–

Marktwerte der Derivat-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Der Diskontierung zum 31. Dezember 2004 lagen folgende Zinsstrukturen zugrunde:

%	EUR	USD	GBP	JPY	CAD
Zins für sechs Monate	2,210	2,770	4,730	0,000	2,560
Zins für ein Jahr	2,380	3,090	4,740	0,010	2,700
Zins für fünf Jahre	3,158	3,997	4,833	0,669	3,887
Zins für zehn Jahre	3,740	4,636	4,833	1,474	4,631

### 3. Liquiditätsrisiko

Eine auf einen festen Planungshorizont ausgerichtete Liquiditätsvorausschau, im Volkswagen-Konzern vorhandene, nicht ausgenutzte Kreditlinien sowie weltweit zur Verfügung stehende Daueremissionsprogramme stellen jederzeit die Liquiditätsversorgung sicher.

### 4. Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der positiven Zeitwerte gegenüber den jeweiligen Kontrahenten. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Da derivative Finanzinstrumente nur mit erstklassigen Banken abgeschlossen werden und im Rahmen des Risikomanagements je Kontrahent Limite festgelegt sind, ist das tatsächliche Ausfallrisiko zu vernachlässigen.

**> 31 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	95	256
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	110	90
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	5	4
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	76	78
	<b>286</b>	<b>428</b>

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 565,6 Mio. € (Vorjahr: 510 Mio. €).

Im Zuge des 100 %igen Anteilserwerbs an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, und dem nachfolgenden Verkauf von 50 % der Anteile an zwei Co-Investoren, vereinbarte die Volkswagen AG mit den Co-Investoren Verkaufsoptionen, die diese berechtigen, deren Anteile an die Volkswagen AG zu veräußern. Diese Verkaufsoptionen können ausgeübt werden (a) jederzeit bzw. (b) unter bestimmten Umständen innerhalb einer festgelegten Periode. Der Preis der Anteile sollte der größere sein von (a) dem Fair Value der Aktien unter Anwendung einer Standardbewertungsmethode durch einen Experten bzw. (b) der Anfangsinvestition der Co-Investoren.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist der Verkaufsoption kein Wert beizumessen.

**> 32 RECHTSSTREITIGKEITEN**

Die Volkswagen AG oder eine ihrer Konzerngesellschaften sind nicht an Gerichts- oder Schiedsverfahren beteiligt, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben könnten oder innerhalb der letzten zwei Jahre gehabt haben. Entsprechende Verfahren sind auch nicht absehbar. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus anderen Gerichts- oder Schiedsverfahren sind bei der jeweiligen Konzerngesellschaft in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet worden bzw. besteht in angemessenem Umfang Versicherungsdeckung.

**> 33 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

Mio. €	Fällig 2005	Fällig 2006–2009	Fällig ab 2010	Gesamt 31.12.2004	Gesamt 31.12.2003
Bestellobligo für					
Sachanlagen	1.331	272	–	1.603	1.895
Immaterielle Vermögenswerte	118	19	–	137	58
Investment Property	–	–	–	–	38
Verpflichtungen aus					
zugesagten Darlehensvergaben	130	–	–	130	527
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	299	593	885	1.777	917
Übrige finanzielle Verpflichtungen	121	20	4	145	152

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

#### > 34 GESAMTPERIODENAUFWAND

Mio. €	2004	2003
<b>Materialaufwand</b>		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	59.171	53.849
<b>Personalaufwand</b>		
Löhne und Gehälter	11.337	11.182
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	2.723	2.696
	<b>14.060</b>	<b>13.878</b>

#### > 35 IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2004	2003
Leistungslöhner	165.729	161.585
Zeitlöhner	48.970	49.495
Gehaltsempfänger	98.374	96.041
	<b>313.073</b>	<b>307.121</b>
Auszubildende	8.017	7.588
	<b>321.090</b>	<b>314.709</b>
Nicht vollkonsolidierte fahrzeugproduzierende Beteiligungen	21.926	20.164
	<b>343.016</b>	<b>334.873</b>

#### > 36 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Bis zum 24. Februar 2005 ergaben sich keine nennenswerten Ereignisse.

#### > 37 ANGABEN ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZU NAHE STEHENDEN PERSONEN (RELATED PARTIES NACH IAS 24)

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten Personen bzw. Unternehmen, die vom berichtenden Unternehmen beeinflusst werden können bzw. die auf das Unternehmen Einfluss nehmen können.

Das Land Niedersachsen hält 18,2 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG und entsendet zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat. Rechtsgeschäfte mit privatrecht-

lichen Unternehmen des Landes Niedersachsen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Alle Geschäftsbeziehungen mit nicht konsolidierten Tochtergesellschaften, Joint Ventures und assoziierten Unternehmen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Mitglieder des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten bzw. Vorständen von anderen Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit diesen Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Den größten Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns und nahe stehenden Gesellschaften (nicht konsolidierte Tochtergesellschaften, Joint Ventures und assoziierte Gesellschaften) zeigt die folgende Tabelle:

#### NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN

Mio. €	Anteil in %	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
		2004	2003	2004	2003
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	40	1.787	1.682	1	7
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai	50	1.059	1.214	2	1
YANASE Audi Sales Company Ltd., Tokio	33	142	123	23	22
Volkswagen Coaching Gesellschaft mbH, Wolfsburg	100	107	100	140	138
Wolfsburg AG, Wolfsburg	50	15	2	93	62
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	50	6	2	156	164
Volkswagen Bordnetze GmbH, Wolfsburg	50	0	0	372	326
Volkswagen Dogus Tüketici Finansmani, Maslak-Istanbul	51	0	0	0	0

Mio. €	Anteil in %	Forderungen an		Verbindlichkeiten gegenüber	
		2004	2003	2004	2003
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	40	407	201	31	3
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai	50	391	84	9	3
YANASE Audi Sales Company Ltd., Tokio	33	61	43	5	0
Volkswagen Coaching Gesellschaft mbH, Wolfsburg	100	9	9	31	26
Wolfsburg AG, Wolfsburg	50	6	7	10	27
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	50	0	0	63	44
Volkswagen Bordnetze GmbH, Wolfsburg	50	0	0	41	42
Volkswagen Dogus Tüketici Finansmani, Maslak-Istanbul	51	176	0	0	0

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 12. November 2004 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 6. Dezember 2004 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage [www.audi.de](http://www.audi.de) zugänglich gemacht.

## BEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands entspricht den gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes sowie den Empfehlungen und im Wesentlichen den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. In seiner Sitzung am 12. November 2004 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Vergütungssystem nach Maßgabe der Ziffer 4.2.2 des Deutschen Corporate Governance Kodex befasst und es bestätigt. Die Gesamtvergütung umfasst fixe und variable Bestandteile. Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2004 betragen 11.614.837 € (Vorjahr: 13.835.090 €).

Durch die fixen Bestandteile ist eine Grundvergütung gewährleistet, die dem Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Andererseits gewährleisten variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängen, eine Interessengleichheit zwischen Vorstand und den übrigen Stakeholdern.

Die Höhe der fixen Vergütungsbestandteile betrug für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2004 insgesamt 4.214.837 € (Vorjahr: 4.872.840 €). Die fixen Bezüge umfassen in unterschiedlichem Umfang auch fixe Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen bestehen.

Jedem Vorstandsmitglied wird eine variable Jahressondervergütung gezahlt. Die variable Vergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens. Die Höhe dieser variablen Vergütungsbestandteile beträgt für die Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2004 insgesamt 7.400.000 € (Vorjahr: 8.962.250 €).

Die Vergütung des Vorsitzenden des Vorstands für das Geschäftsjahr 2004 beläuft sich insgesamt auf 2.631.479 € und setzt sich wie folgt zusammen: 831.479 € Fixum (einschließlich Sachzuwendungen, insbesondere Überlassung von Dienstwagen), 1.800.000 € variable Jahressondervergütung für das Geschäftsjahr 2004.

Die Berücksichtigung einmaliger am Geschäftserfolg gebundener variabler Komponenten bei der Vorstandsvergütung wird auch weiterhin in der Fachöffentlichkeit ausführlich diskutiert. Deshalb soll diese Anregung bei der Volkswagen AG nicht umgesetzt, sondern das Ergebnis der Diskussion abgewartet werden.

Als variable Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung dienen Aktienoptionen. Sie beziehen sich auf die Kursentwicklung der Volkswagen-Stammaktie. Im Rahmen der sechsten Tranche des Aktienoptionsplans konnte jedes Vorstandsmitglied im Geschäftsjahr 2004 bis zu 500 nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen für je 2,56 € zeichnen, die einen Anspruch auf maximal 5.000 Stammaktien verbriefen. Voraussetzung für die Teilnahme an diesem Aktienoptionsplan war die Einbringung von 5.000 bis 25.000 € in Zeit-Wertpapiere, abhängig von der Anzahl der zu erwerbenden Wandelschuldverschreibungen. Der Aktienoptionsplan ist im Wesentlichen wie folgt ausgestaltet: Die Basis für die Ermittlung des Wandelpreises (Basiswandelpreis) einer Tranche bildet der Durchschnittskurs der Xetra-Schlusskurse der Volkswagen-Stammaktie an den fünf Börsentagen, die der jeweiligen Entscheidung über die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen vorausgehen. Die Wandlung kann erstmalig nach einer Sperrfrist von 24 Monaten und dann bis zum Ablauf von 5 Jahren ab dem Zeitpunkt der Ausgabe der Wandelschuldverschreibungen erfolgen. Der Wandelpreis beträgt zunächst 110 % des Basiswandelpreises und erhöht sich sodann jährlich um fünf Prozentpunkte. Der Vorstand darf seine Wandelrechte nur dreimal im Jahr innerhalb von vierwöchigen Ausübungsfenstern wahrnehmen, die jeweils mit einem öffentlichen Berichtstermin der Volkswagen AG beginnen. Der Aktienoptionsplan ist damit auf anspruchsvolle, relevante Vergleichsparameter im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex ausgerichtet. Weitere Einzelheiten ergeben sich aus der Tagesordnung der Hauptversammlung vom 16. April 2002, in der die Ermächtigung zur Durchführung des Aktienoptionsplans erteilt wurde. Der Aktienoptionsplan ist in der Anhangsangabe 22 Eigenkapital beschrieben.

Die Gestaltung des Aktienoptionsplans zielt darauf ab, dem Vorstand – wie auch allen anderen Mitarbeitern – einen an der Kurssteigerung der Aktie orientierten Vergütungsbestandteil einzuräumen. Er soll damit zur Erhöhung der Wertschöpfung und der Veränderung des Unternehmenswerts beitragen. Darüber hinaus ist der Aktienoptionsplan ein übliches Instrument zur Gewinnung und Bindung von Vorstandsmitgliedern. Eine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele oder der Vergleichsparameter des Aktienoptionsplans ist ausgeschlossen. Unangemessene Zuflüsse aus den Aktienoptionen sind wegen der Verknüpfung mit der Entwicklung des Kurses der Volkswagen-Stammaktie und der Beschränkung der Bezugsrechte je Tranche nicht zu erwarten. Der Aufsichtsrat ist im Sinne der Umsetzung der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex bereit, sich bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen mit den Mitgliedern des Vorstands über eine Begrenzungsmöglichkeit (Cap) zu verständigen.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Eigenkapitalentwicklung

Kapitalflussrechnung

&gt; Anhang

Im Rahmen der sechsten Tranche des Aktienoptionsplans haben die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2004 insgesamt 3.500 der oben beschriebenen Wandelschuldverschreibungen gezeichnet. Am 31. Dezember 2004 waren die Mitglieder des Vorstands berechtigt, im Falle des Eintritts der Wandlungsbedingungen, 210.000 Stammaktien der Volkswagen AG zu beziehen. Der Wert dieser Aktienoptionen betrug zum 31. Dezember 2004 insgesamt 219.650 €. Diese Berechnung beruht auf einem Binomial-Modell, das alle Parameter des Aktienoptionsplans berücksichtigt.

Der Vorstandsvorsitzende hat 500 Wandelschuldverschreibungen der sechsten Tranche des Aktienoptionsplans der Volkswagen AG im Wert von 15.000 € gezeichnet. Am 31. Dezember 2004 war er berechtigt, im Falle des Eintritts der Wandlungsbedingungen 2.500 Stammaktien der Volkswagen AG zu beziehen.

Vorstandsmitglieder haben unter bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf Pensionszahlungen und eine Dienstunfähigkeitsrente. Am 31. Dezember 2004 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 18.169.549 €.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 9.842.143 € (Vorjahr: 9.268.130 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 84.391.688 € (Vorjahr: 85.109.533 €).

Die Bezüge des Aufsichtsrats der Volkswagen AG betragen in Abhängigkeit von der für das Geschäftsjahr 2004 auszuschüttenden Dividende 2.143.500 € (Vorjahr: 2.156.575 €). Sie setzen sich wie folgt zusammen: insgesamt 231.000 € (Vorjahr: 246.783 €) als fixe Vergütungsbestandteile sowie insgesamt 1.912.500 € (Vorjahr: 1.909.792 €) als variable Vergütungsbestandteile, entsprechend der damals geltenden Satzungsbestimmung.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält gemäß § 18 der Satzung für das Geschäftsjahr 2004 eine feste Vergütung in Höhe von 22.000 € (einschließlich Sitzungsgeld) sowie auf Basis der vorgeschlagenen Dividende von 1,05 € je Stammaktie eine veränderliche Vergütung in Höhe von 225.000 €.

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 62.500 € (Tilgung 2004: 15.777 €) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4,0 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 24. Februar 2005

Volkswagen Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

## WESENTLICHE KONZERNGESELLSCHAFTEN

## KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
Volkswagen AG, Wolfsburg	
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	100,00
Volkswagen Bruxelles S.A., Brüssel/Belgien	100,00
VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s., Bratislava/Slowakische Republik	100,00
SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	100,00
Volkswagen Navarra, S.A., Arazuri (Navarra)/Spanien	100,00
AUTOEUROPA-AUTOMÓVEIS LDA., Palmela/Portugal	100,00
Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o., Polkowice/Polen	100,00
Volkswagen-Audi España, S.A., El Prat de Llobregat (Barcelona)/Spanien	100,00
Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal	52,13
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes/Großbritannien	100,00
Groupe VOLKSWAGEN France s.a., Villers-Cotterêts/Frankreich	100,00
Volkswagen Transport GmbH & Co. OHG, Wolfsburg	100,00
VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg	100,00
Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden	100,00
Volkswagen Poznan Sp. z o.o., Poznan/Polen	100,00
Svenska Volkswagen Aktiebolag, Södertälje/Schweden	100,00
Auto 5000 GmbH, Wolfsburg	100,00
VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC., Auburn Hills, Michigan/USA	100,00
Volkswagen Canada Inc., Ajax, Ontario/Kanada	100,00
VOLKSWAGEN Group Japan K.K., Toyohashi/Japan	100,00
Volkswagen Tokyo K.K., Tokio/Japan	100,00
VOLKSWAGEN GROUP AUSTRALIA PTY LTD., Sydney/Australien	100,00
AUDI AG, Ingolstadt	99,14
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr/Ungarn	100,00
COSWORTH TECHNOLOGY LIMITED, Northampton/Großbritannien	100,00
Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese/Italien	100,00
AUTOGERMA S.p.A., Verona/Italien	100,00
Audi Japan K.K., Tokio/Japan	100,00
SEAT, S.A., Barcelona/Spanien	100,00
Seat Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf	100,00
Gearbox del Prat, S.A., El Prat de Llobregat (Barcelona)/Spanien	100,00

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Eigenkapitalentwicklung  
 Kapitalflussrechnung  
 > Anhang

## KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav/Tschechische Republik	100,00
ŠkodaAuto Deutschland GmbH, Weiterstadt	100,00
ŠKODA AUTO Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakische Republik	100,00
ŠKODA AUTO Polska, S.A., Poznan/Polen	51,00
BENTLEY MOTORS LIMITED, Crewe/Großbritannien	100,00
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., Puebla/Pue./Mexiko	100,00
Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	100,00
Volkswagen do Brasil Ltda. – Industria de Veiculos Automotores, São Bernardo do Campo, SP/Brasilien	100,00
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage/Südafrika	100,00
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai/VR China <sup>1)</sup>	50,00
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun/VR China <sup>1)</sup>	40,00
Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking/VR China	100,00
Coordination Center Volkswagen SCS, Brüssel/Belgien	100,00
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande	100,00
Volkswagen Investments Ltd., Dublin/Irland	100,00
gedas-Gruppe, Berlin	100,00
VW Versicherungsvermittlungs-GmbH, Wolfsburg	100,00
SCANIA Aktiebolag, Södertälje/Schweden <sup>2)</sup>	18,70

## KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	100,00
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	100,00
Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig	100,00
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Wolfsburg	100,00
VOLKSWAGEN FINANCE, S.A., Alcobendas (Madrid)/Spanien	100,00
Volkswagen Finance S.A., Villers-Cotterêts/Frankreich	100,00
FINGERMA S.r.l., Milano/Italien	100,00
Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes/Großbritannien	100,00
Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam/Niederlande	100,00
Volkswagen Financial Consultant Service K.K., Tokio/Japan	100,00
VOLKSWAGEN FINANCE JAPAN KK, Tokio/Japan	100,00
ŠkoFIN s.r.o., Prag/Tschechische Republik	100,00
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>1),3)</sup>	50,00
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam/Niederlande <sup>1)</sup>	–
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort/Niederlande <sup>1)</sup>	60,00
VW CREDIT, INC., Auburn Hills, Michigan/USA	100,00
Volkswagen Financial Services, S.A. de C.V., Puebla/Pue./Mexiko	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Brasilien, São Paulo/Brasilien	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Argentinien, Buenos Aires/Argentinien	100,00
Europcar International S.A.S.U., Guyancourt/Frankreich	100,00
EUROPCAR INTERNATIONAL S.A. und Co. OHG, Hamburg	100,00
EUROPCAR ITALIA S.p.A., Rom/Italien	100,00
EUROPCAR IB, S.A., Madrid/Spanien	100,00

<sup>1)</sup> Joint Ventures sind at Equity bewertet.

<sup>2)</sup> Der Stimmrechtsanteil beträgt abweichend vom Kapitalanteil bei SCANIA 34,0 %. Die Gesellschaft wird at Equity bewertet.

<sup>3)</sup> Die Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, hält 100 % der Anteile an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam.

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 24. Februar 2005 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzernabschlusses nach den International Financial Reporting Standards des IASB (IFRS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung zu beurteilen, ob der Konzernabschluss den IFRS entspricht. Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzernabschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung beinhaltet die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet. Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes

Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie der Zahlungsströme des Geschäftsjahres. Unsere Prüfung, die sich auch auf den vom Vorstand aufgestellten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004 erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzernlagebericht zusammen mit den übrigen Angaben des Konzernabschlusses insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzernabschlusses und Konzernlageberichts nach deutschem Recht erfüllen.“

Hannover, den 24. Februar 2005

PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Winkeljohann  
Wirtschaftsprüfer

Gadesmann  
Wirtschaftsprüfer

&gt; Mandate des Vorstands

&gt; Mandate des Aufsichtsrats

## ORGANE

## MANDATE DES VORSTANDS

STAND: 31. DEZEMBER 2004

**DR.-ING. E. H.****BERND PISCHETSRIEDER (57)**

Vorsitzender (ab 17.04.2002)  
Konzern-Qualitätssicherung,  
Forschung und Entwicklung  
01.07.2000\*

**Mandate:**

- Dresdner Bank AG, Frankfurt am Main
- Metro AG, Düsseldorf
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG, München
- ▲ Tetra Laval Group, Pully, Board Member

**FRANCISCO JAVIER****GARCIA SANZ (47)**

Beschaffung  
01.07.2001\*

**DR. RER. POL. H. C.****PETER HARTZ (63)**

Personal, Arbeitsdirektor  
01.10.1993\*

**DR. JUR. JENS NEUMANN (59)**

Konzernstrategie, Treasury,  
Recht, Organisation  
01.01.1993–31.12.2004\*

**Mandate:**

- ESSO Deutschland GmbH, Hamburg
- ExxonMobil Central Europe Holding GmbH, Hamburg
- Frankfurter Versicherungs-AG, Frankfurt am Main
- Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- ING BHF-Bank AG, Frankfurt am Main
- ING BHF Holding AG, Frankfurt am Main

**HANS DIETER PÖTSCH (53)**

Finanzen und Controlling  
(ab 05.09.2003)  
01.01.2003\*

**Mandate:**

- Allianz Versicherungs-AG, München
- BASF AG, Ludwigshafen
- Bizerba GmbH & Co. KG, Balingen

**PROF. DR.-ING. H. C. MULT.****FOLKER WEIßGERBER (63)**

Produktion  
01.03.2001\*

**PROF. DR. RER. NAT.****MARTIN WINTERKORN (57)**

Vorsitzender des Vorstands  
der AUDI AG  
01.07.2000\*

**Mandate:**

- FC Bayern München AG, München
- Infineon Technologies AG, München
- Salzgitter AG, Salzgitter
- TÜV Süddeutschland Holding AG, München

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

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

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

## MANDATE DES AUFSICHTSRATS

STAND: 31. DEZEMBER 2004

**HON.-PROF. DR. TECHN. H. C.****DIPL.-ING. ETH****FERDINAND K. PIËCH (67)**

Vorsitzender

16. 04. 2002\*

**Mandate:**

- Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart
- ▲ Porsche Ges.m.b.H, Salzburg
- ▲ Porsche Holding GmbH, Salzburg

**JÜRGEN PETERS (60)**

Stellvertretender Vorsitzender

1. Vorsitzender der

Industriegewerkschaft Metall

01. 11. 2003\*

**Mandate:**

- Mannesmannröhren-Werke AG,  
Mülheim an der Ruhr (stv. Vorsitz)

**ANDREAS BLECHNER (47)**

Vorsitzender des Betriebsrats

Werk Salzgitter der Volkswagen AG

16. 04. 2002 \*

**DR. JUR. GERHARD CROMME (61)**

Vorsitzender des Aufsichtsrats

der ThyssenKrupp AG

19. 06. 1997\*

**Mandate:**

- Allianz AG, München
- Axel Springer AG, Berlin
- Deutsche Lufthansa AG, Köln
- E.ON AG, Düsseldorf
- E.ON Ruhrgas AG, Essen
- Hochtief AG, Essen
- Siemens AG, München
- ThyssenKrupp AG, Düsseldorf (Vorsitz)
- ▲ BNP Paribas S.A., Paris
- ▲ Suez S.A., Paris

**ELKE ELLER (42)**

Industriegewerkschaft Metall

Leiterin Politische Planung

20. 08. 2001\*

**Mandate:**

- DASA DaimlerChrysler Aerospace AG,  
München
- ThyssenKrupp Nirosta GmbH, Krefeld
- ThyssenKrupp Stainless GmbH, Duisburg

**DR. JUR. MICHAEL FRENZEL (57)**

Vorsitzender des Vorstands

der TUI AG

07. 06. 2001\*

**Mandate:**

- AXA Konzern AG, Köln
- Continental AG, Hannover
- Deutsche Bahn AG, Berlin (Vorsitz)
- E.ON Energie AG, München
- ING BHF-Bank AG, Frankfurt am Main
- ING BHF Holding AG, Frankfurt am Main
- Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Vorsitz)
- Hapag-Lloyd Flug GmbH, Hannover (Vorsitz)
- TUI Beteiligungs AG, Hamburg
- TUI Deutschland GmbH, Hannover (Vorsitz)
- ▲ Norddeutsche Landesbank, Hannover
- ▲ Preussag North America, Inc.,  
Greenwich (Vorsitz)
- ▲ TUI China Travel Co. Ltd., Peking

**DR. JUR. HANS MICHAEL GAUL (62)**

Mitglied des Vorstands der E.ON AG

19. 06. 1997\*

**Mandate:**

- Allianz Versicherungs-AG, München
- Degussa AG, Düsseldorf
- DKV Deutsche Krankenversicherung AG,  
Köln
- RAG Aktiengesellschaft, Essen
- STEAG AG, Essen
- Viterro AG, Essen (Vorsitz)
- E.ON Energie AG, München
- E.ON Ruhrgas AG, Essen
- ▲ E.ON Nordic AB, Malmö
- ▲ Sydkraft AB, Malmö

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

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

**WALTER HIRCHE (63)**

Niedersächsischer Minister für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
08.04.2003\*

**Mandate:**

- Deutsche Messe AG, Hannover (Vorsitz)

**GERHARD KAKALICK (58)**

Vorsitzender des Betriebsrats  
Werk Kassel der Volkswagen AG  
03.06.1993 – 31.12.2004\*

**Mandate:**

- ▲ Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

**OLAF KUNZ (45)**

Industriegewerkschaft Metall –  
Vorstand, Funktionsbereich Betriebs-  
und Mitbestimmungspolitik  
16.04.2002\*

**Mandate:**

- Bosch Sicherheitssysteme GmbH, Stuttgart
- Volkswagen Original Teile Logistik  
Beteiligungs-GmbH, Baunatal

**GÜNTER LENZ (45)**

Vorsitzender des Betriebsrats der  
Geschäftssparte Nutzfahrzeuge  
01.07.1999\*

**Mandate:**

- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg

**DR. JUR. KLAUS LIESEN (73)**

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats  
der E.ON Ruhrgas AG  
02.07.1987\*

**Mandate:**

- E.ON AG, Düsseldorf
- TUI AG, Hannover

**XAVER MEIER (60)**

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der AUDI AG  
01.07.1999\*

**Mandate:**

- AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)
- ▲ BRG-Jahreswagenvermittlung e.G.,  
Ingolstadt

**ULRICH NEB (61)**

Vorsitzender des Vorstands der  
Volkswagen Management  
Association (VMA)  
01.07.2004\*

**ROLAND OETKER (55)**

Präsident Deutsche  
Schutzvereinigung für  
Wertpapierbesitz e.V.  
19.06.1997\*

**Mandate:**

- Degussa AG, Düsseldorf
- IKB Deutsche Industriebank AG, Düsseldorf
- Mulligan BioCapital AG, Hamburg (Vorsitz)
- Deutsche Post AG, Bonn
- ▲ Dr. August Oetker KG-Gruppe, Bielefeld
- ▲ Scottish Widows Pan European Smaller  
Companies OEIC, London

**DR. JUR. DR.-ING. E. H.  
HEINRICH V. PIERER (64)**

Vorsitzender des Vorstands  
der Siemens AG (bis 27.01.2005)  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Siemens AG (ab 27.01.2005)  
27.06.1996\*

**Mandate:**

- Bayer AG, Leverkusen
- Hochtief AG, Essen
- Münchener Rückversicherungs-  
Gesellschaft AG, München
- Siemens AG, Österreich

**THE LORD DAVID SIMON OF  
HIGHBURY, CBE (65)**

16. 04. 2002\*

**Mandate:**

- ▲ Advisory Director, Morgan Stanley International Ltd., London
- ▲ Director, Suez Group, Paris
- ▲ Director, Unilever plc., London
- ▲ Director, Unilever N.V., Rotterdam

**BERND SUDHOLT (58)**

Geschäftsführer VfL Wolfsburg-Fußball GmbH

02. 07. 1992 – 31. 12. 2004\*

**Mandate:**

- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- ▲ Neuland Wohnungsgesellschaft mbH, Wolfsburg (Vorsitz)

**DR. RER. POL. H. C.**

**KLAUS VOLKERT (62)**

Vorsitzender des Konzern- und Gesamtbetriebsrats der Volkswagen AG  
02. 07. 1990\*

**Mandate:**

- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- ▲ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- ▲ Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg
- ▲ Volkswagen Immobilien Service GmbH, Wolfsburg

**DR. RER. POL.**

**EKKEHARDT WESNER (65)**

18. 06. 1996 – 30. 06. 2004\*

**CHRISTIAN WULFF (45)**

Niedersächsischer Ministerpräsident  
08. 04. 2003\*

**AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**

**Mitglieder des Präsidiums und  
Vermittlungsausschusses gemäß  
§ 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz**

Hon.-Prof. Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing.  
ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)  
Jürgen Peters  
Dr. rer. pol. h. c. Klaus Volkert  
Christian Wulff

**Mitglieder des Prüfungsausschusses**

Dr. jur. Klaus Liesen (Vorsitz)  
Hon.-Prof. Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing.  
ETH Ferdinand K. Piëch  
Dr. rer. pol. h. c. Klaus Volkert  
Bernd Sudholt

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

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

&gt; Zehn-Jahres-Übersicht

Kennzahlen Geschäftssparten und Märkte

Glossar

Stichwortverzeichnis

## ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

## HGB

	1995	1996	1997	1998	1999
<b>Mengendaten in Tsd.</b>					
<b>Absatz (Automobile)</b>	<b>3.607</b>	<b>3.994</b>	<b>4.250</b>	<b>4.748</b>	<b>4.923</b>
im Inland	937	958	993	1.153	1.104
im Ausland	2.670	3.036	3.257	3.595	3.819
<b>Produktion (Automobile)</b>	<b>3.595</b>	<b>3.977</b>	<b>4.291</b>	<b>4.823</b>	<b>4.853</b>
im Inland	1.526	1.591	1.619	1.983	1.879
im Ausland	2.069	2.386	2.672	2.840	2.974
<b>Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)</b>	<b>257</b>	<b>261</b>	<b>275</b>	<b>294</b>	<b>306</b>
im Inland	143	139	144	153	159
im Ausland	114	122	131	141	147
<b>Finanzdaten in Mio.€</b>					
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>					
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>45.055</b>	<b>51.192</b>	<b>57.901</b>	<b>68.637</b>	<b>75.167</b>
Herstellungskosten	41.261	46.274	51.603	60.111	66.646
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>3.794</b>	<b>4.918</b>	<b>6.298</b>	<b>8.526</b>	<b>8.521</b>
Vertriebskosten	3.624	4.244	4.615	5.515	6.107
Allgemeine Verwaltungskosten	1.211	1.360	1.422	1.589	1.705
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.100	883	639	844	732
Finanzergebnis	510	811	1.066	949	1.080
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>569</b>	<b>1.008</b>	<b>1.966</b>	<b>3.215</b>	<b>2.522</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	397	661	1.270	2.068	1.678
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>172</b>	<b>347</b>	<b>696</b>	<b>1.147</b>	<b>844</b>
<b>Materialaufwand</b>	<b>26.672</b>	<b>31.463</b>	<b>34.862</b>	<b>43.116</b>	<b>46.250</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>9.717</b>	<b>10.588</b>	<b>10.577</b>	<b>11.482</b>	<b>11.967</b>
<b>Bilanzstruktur Stand 31.12.</b>					
Anlagevermögen	16.288	18.480	20.204	23.466	28.171
davon Vermietete Vermögensgegenstände	5.265	6.196	6.547	7.068	9.058
Umlaufvermögen	26.572	29.733	31.667	36.473	38.860
Rechnungsabgrenzungsposten	128	139	95	63	87
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>42.988</b>	<b>48.352</b>	<b>51.966</b>	<b>60.002</b>	<b>67.118</b>
Eigenkapital	6.470	6.810	7.322	9.584	10.073
Rückstellungen	16.229	18.420	19.134	20.674	21.569
Verbindlichkeiten	19.339	21.472	24.022	28.227	33.529
Rechnungsabgrenzungsposten	950	1.650	1.488	1.517	1.946
<b>Gesamtkapital</b>	<b>42.988</b>	<b>48.352</b>	<b>51.966</b>	<b>60.002</b>	<b>67.118</b>
<b>Investitionen (ohne Vermietete Gegenstände)</b>	<b>3.509</b>	<b>4.470</b>	<b>5.033</b>	<b>7.114</b>	<b>7.537</b>
<b>Zugänge Vermieteter Gegenstände</b>	<b>3.721</b>	<b>3.906</b>	<b>3.954</b>	<b>5.313</b>	<b>6.941</b>
<b>Cash-flow</b>	<b>5.317</b>	<b>5.669</b>	<b>6.228</b>	<b>8.592</b>	<b>8.575</b>

IFRS<sup>1)</sup>

	2000 <sup>2)</sup>	2001 <sup>2)</sup>	2002 <sup>2)</sup>	2003 <sup>2)</sup>	2004
<b>Mengendaten in Tsd.</b>					
<b>Absatz (Automobile)</b>	<b>5.165</b>	<b>5.107</b>	<b>4.996</b>	<b>5.016</b>	<b>5.143</b>
im Inland	1.019	969	908	916	940
im Ausland	4.146	4.138	4.088	4.100	4.203
<b>Produktion (Automobile)</b>	<b>5.156</b>	<b>5.108</b>	<b>5.023</b>	<b>5.021</b>	<b>5.093</b>
im Inland	1.830	1.886	1.781	1.740	1.832
im Ausland	3.326	3.222	3.242	3.281	3.261
<b>Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)</b>	<b>322</b>	<b>324</b>	<b>324</b>	<b>335</b>	<b>343</b>
im Inland	163	167	168	174	179
im Ausland	159	157	156	161	164
<b>Finanzdaten in Mio. €</b>					
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>					
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>81.835</b>	<b>87.303</b>	<b>85.293</b>	<b>84.813</b>	<b>88.963</b>
Kosten der Umsatzerlöse	68.415	72.779	71.082	74.099	78.440
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>13.420</b>	<b>14.524</b>	<b>14.211</b>	<b>10.714</b>	<b>10.523</b>
Vertriebskosten	7.080	7.554	7.560	7.846	8.172
Verwaltungskosten	2.001	2.154	2.155	2.274	2.316
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-315	608	265	1.011	1.585
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>4.024</b>	<b>5.424</b>	<b>4.761</b>	<b>1.605</b>	<b>1.620</b>
Finanzergebnis	-305	-1.015	-775	-251	-521
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>3.719</b>	<b>4.409</b>	<b>3.986</b>	<b>1.354</b>	<b>1.099</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.105	1.483	1.389	351	383
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.614</b>	<b>2.926</b>	<b>2.597</b>	<b>1.003</b>	<b>716</b>
<b>Materialaufwand</b>	<b>51.268</b>	<b>53.437</b>	<b>51.606</b>	<b>53.849</b>	<b>59.171</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>12.691</b>	<b>13.213</b>	<b>13.313</b>	<b>13.878</b>	<b>14.060</b>
<b>Bilanzstruktur Stand 31.12.</b>					
Langfristige Vermögenswerte	52.748	60.803	65.115	67.363	71.581
Kurzfristige Vermögenswerte	39.817	43.621	43.781	50.783	55.391
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>92.565</b>	<b>104.424</b>	<b>108.896</b>	<b>118.146</b>	<b>126.972</b>
Eigenkapital	21.420	24.048	24.692	23.863	23.957
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	49	53	57	104	92
Langfristige Schulden	25.275	32.064	39.769	46.270	54.346
Kurzfristige Schulden	45.870	48.312	44.435	48.013	48.669
<b>Gesamtkapital</b>	<b>92.565</b>	<b>104.424</b>	<b>108.896</b>	<b>118.146</b>	<b>126.972</b>
<b>Cash-flow laufendes Geschäft</b>	<b>9.210</b>	<b>10.038</b>	<b>10.460</b>	<b>8.371</b>	<b>11.494</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>14.563</b>	<b>15.191</b>	<b>16.016</b>	<b>15.464</b>	<b>15.079</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>4.751</b>	<b>6.983</b>	<b>4.623</b>	<b>11.423</b>	<b>5.968</b>

<sup>1)</sup> Die nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellten Abschlüsse sind mit den HGB-Daten nicht vergleichbar.<sup>2)</sup> Finanzdaten angepasst.

## KENNZAHLEN GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE

### MENGENDATEN DES AUTOMOBILBEREICHS

Tsd. Fahrzeuge*	Auslieferungen		Absatz		Produktion	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Markengruppe Volkswagen	3.523	3.526	3.561	3.549	3.509	3.534
Markengruppe Audi	1.223	1.231	1.221	1.217	1.248	1.225
Nutzfahrzeuge	334	259	360	250	337	262
<b>Gesamt</b>	<b>5.079</b>	<b>5.016</b>	<b>5.143</b>	<b>5.016</b>	<b>5.093</b>	<b>5.021</b>

\* Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

### MENGENDATEN DES FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICHS

Tsd. Stück	2004	2003	%
Vertragsbestand	5.883	5.667	+3,8
Kundenfinanzierung/Leasing	4.225	4.123	+2,5
Service/Versicherung	1.658	1.544	+7,4

### WESENTLICHE FINANZDATEN NACH GESCHÄFTSSPARTEN

Mio. €/%	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis		Umsatzrendite <sup>1)</sup>	
	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>	2004	2003 <sup>2)</sup>
Markengruppe Volkswagen	47.338	45.693	-44	486	-0,1	1,1
Markengruppe Audi	26.646	25.788	1.225	1.106	4,6	4,3
Nutzfahrzeuge	5.994	4.680	-144	-232	-2,4	-4,9
Übrige Gesellschaften <sup>3)</sup>	275	276	52	43		
Finanzdienstleistungen/Europcar	8.710	8.376	926	894	10,6	10,7
Geschäftssparten vor Sondereinflüssen	88.963	84.813	2.015	2.297		
Sondereinflüsse			-395	-692		
<b>Volkswagen-Konzern</b>	<b>88.963</b>	<b>84.813</b>	<b>1.620</b>	<b>1.605</b>	<b>1,8</b>	<b>1,9</b>

<sup>1)</sup> Operatives Ergebnis in % der Umsatzerlöse.

<sup>2)</sup> Angepasst.

<sup>3)</sup> Im Wesentlichen AutoVision GmbH, Coordination Center Volkswagen SCS, Volkswagen International Finance N.V., Volkswagen Investments Ltd., VW Kraftwerk GmbH, Volkswagen Immobilien, gedas-Gruppe, VW Versicherungsvermittlungs-GmbH, Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH.

### WESENTLICHE FINANZDATEN NACH MÄRKTEN

Mio. €	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2004	2003 <sup>1)</sup>	2004	2003 <sup>1)</sup>
Europa/Übrige Märkte	64.259	59.021	2.690	2.220
Nordamerika	13.308	15.011	-907	-168
Südamerika/Südafrika	5.531	4.206	24	-263
Asien-Pazifik <sup>2)</sup>	5.865	6.575	208	508
Märkte vor Sondereinflüssen	88.963	84.813	2.015	2.297
Sondereinflüsse			-395	-692
<b>Volkswagen-Konzern<sup>2)</sup></b>	<b>88.963</b>	<b>84.813</b>	<b>1.620</b>	<b>1.605</b>

<sup>1)</sup> Angepasst.

<sup>2)</sup> Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten. Die chinesischen Gesellschaften werden at Equity konsolidiert und erzielten ein Operatives Ergebnis (quot) von 222 (561) Mio. €.

## GLOSSAR

## AUSGEWÄHLTE BEGRIFFE AUF EINEN BLICK

**B2B-Lieferantenplattform**

Online-Marktplatz für die Kooperation mit Lieferanten.

**Corporate Governance**

Bezeichnung im internationalen Sprachgebrauch für die verantwortliche, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensleitung und Unternehmenskontrolle.

**Crossover-Modell**

Mischform aus mehreren Karosserievarianten.

**Direktschaltgetriebe (DSG®)**

Getriebe, das die Zugkraft mittels integrierter Doppelkupplung unterbrechungsfrei überträgt.

**Drehscheibenkonzept**

Fertigungsflexibilität, die es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

**ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm)**

System, das Schleuderbewegungen eines Fahrzeugs erkennt und abmildert, indem es das Blockieren der Räder beim Bremsen reduziert, ein Durchdrehen der Räder verhindert oder die Bremskraft auf Vorder- und Hinterachse verteilt.

**ForMotion**

Im Jahr 2004 gestartetes Leistungssteigerungsprogramm des Volkswagen-Konzerns.

**FSI®-Technik**

Benzindirekteinspritzer-Technik von Volkswagen und Audi, die eine bessere Fahrleistung und ein höheres Drehmoment – bei gleichzeitig sparsamem Kraftstoffverbrauch und geringeren Emissionen – ermöglicht.

**Lane Departure Warning**

Kamerasystem, das beidseitig die Markierungen der aktuell genutzten Fahrspur analysiert und bei unbeabsichtigtem Verlassen eine Warnung erzeugt.

**Multi Purpose Vehicle (MPV)**

Großraum- und Mehrzwecklimousine.

**Multi Sport Vehicle (MSV)**

Geländegängige Großraum- und Mehrzwecklimousine.

**Sport Utility Vehicle (SUV)**

Sportliches und geländegängiges Mehrzweckfahrzeug.

**Spurwechselassistent**

System, das den Fahrer durch eine Umfelderkennung über Sensoren und Kameras beim Fahrspurwechseln unterstützt. Dabei werden dem Fahrer andere Verkehrsteilnehmer in der zu wechselnden Fahrspur angezeigt, auf eine mögliche Kollision wird hingewiesen.

Zehn-Jahres-Übersicht  
 Kennzahlen Geschäftssparten und Märkte  
 Glossar  
 > Stichwortverzeichnis

## STICHWORTVERZEICHNIS

<b>A</b>		<b>F</b>		<b>O</b>	
Abhängigkeitsbericht	29	Finanzielle Situation	16	Operatives Ergebnis	17, 116
Absatz	9, 116	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	19		
Aktioptionsplan	85	Forschungs- und Entwicklungskosten	24	<b>P</b>	
Auftragslage	10			Pkw-Nachfrage	5, 26
Auslieferungen	6	<b>G</b>		Produktion	10, 116
Aussichten	38	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	4, 35		
Automobilmärkte	5, 35	Geschäftssparten und Märkte	116	<b>Q</b>	
		Gewinnverwendungsvorschlag	21	Qualitätssicherung	27
<b>B</b>		GuV nach Konzernbereichen	17		
Beschaffungsvolumen	26	GuV Volkswagen AG	20	<b>R</b>	
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	57			Rechtsfälle	29
Bilanzstruktur nach Konzernbereichen	12, 13	<b>I</b>		Risikomanagement	30
Bilanzstruktur Volkswagen AG	20	Investitions- und Finanzplanung	37		
				<b>S</b>	
<b>C</b>		<b>K</b>		Segmentberichterstattung	64, 65
Cash-flow	15, 37	Kapitalflussrechnung nach Konzernbereichen	15		
Corporate Governance	102	Konsolidierungsgrundsätze	55	<b>U</b>	
		Konzernkreis	52	Umsatzanteile nach Märkten	18
<b>D</b>				Umsatzerlöse nach Geschäftssparten	116
Devisenkursentwicklung	4	<b>L</b>		Umsatzerlöse nach Märkten	116
Dividendenvorschlag	21, 88	Lagerbestände	10		
		Leistungen an die Belegschaft	21	<b>V</b>	
<b>E</b>		Lieferantenmanagement	25	Vorzeitige Anwendung geänderter bzw. neuer Standards	44
Ergebnis je Aktie	72				
Ergebnis nach Geschäftssparten	116	<b>M</b>		<b>W</b>	
Ergebnis nach Märkten	116	Marktanteile	8	Währungsrisiko	32, 97
Erklärung des Vorstands	3	Mitarbeiterzahl	11	Wesentliche Konzerngesellschaften	105
Erläuterung zur Anpassung der Vorjahreszahlen	48	Modellpolitik	36	Wirtschaftswachstum	5
Ertragsniveau im Konzern	17	<b>N</b>			
		Nachtragsbericht	34	<b>Z</b>	
				Zahlungsmittelbestand	17

## IMPRESSUM

### **HERAUSGEBER**

Volkswagen AG  
Finanz-Analytik und -Publizität  
Brieffach 1848-2  
38436 Wolfsburg  
Telefon +49 (0) 53 61 9-0  
Fax +49 (0) 53 61 9-2 82 82

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor.  
Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:  
[www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de)

### **INVESTOR RELATIONS**

Volkswagen AG  
Investor Relations  
Brieffach 1849  
38436 Wolfsburg  
Telefon +49 (0) 53 61 9-4 98 43  
Fax +49 (0) 053 61 9-3 04 11  
E-Mail [investor.relations@volkswagen.de](mailto:investor.relations@volkswagen.de)

Volkswagen AG  
Investor Relations  
17C Curzon Street  
London W1J 5HU  
Telefon +44 20 7290 7820  
Fax +44 20 7629 2405

### **KONZEPT UND DESIGN**

Hilger & Boie GmbH, Wiesbaden

### **DRUCK**

Heining & Müller GmbH, Mülheim an der Ruhr