

# VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Geschäftsbericht 2006



## WESENTLICHE ZAHLEN

### VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten	2006	2005	%
Absatz (Automobile)	5.720.096	5.192.576	+ 10,2
Produktion (Automobile)	5.659.578	5.219.478	+ 8,4
Belegschaft am 31.12.	324.875	344.902	- 5,8

Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	2006	2005 <sup>1)</sup>	%
Umsatzerlöse	104.875	93.996	+ 11,6
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	4.383	2.889	+ 51,7
Sondereinflüsse	2.374	351	x
Operatives Ergebnis	2.009	2.538	- 20,8
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	1.793	1.621	+ 10,6
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1.955	1.050	+ 86,2
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten	795	70	x
Ergebnis nach Steuern	2.750	1.120	+ 145,4
Cash-flow laufendes Geschäft	14.470	10.709	+ 35,1
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	11.911	10.365	+ 14,9
Konzernbereich Automobile <sup>2)</sup>			
Cash-flow laufendes Geschäft	11.745	8.112	+ 44,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	6.114	5.721	+ 6,9
davon: Sachinvestitionen	3.644	4.316	- 15,6
in % vom Umsatz	3,8	5,0	
Entwicklungskosten (aktiviert)	1.478	1.432	+ 3,2
in % vom Umsatz	1,5	1,7	
Netto-Cash-flow	5.631	2.391	+ 135,5
Netto-Liquidität am 31.12.	7.133	706	x

Renditen in %	2006	2005 <sup>1)</sup>	
Umsatzrendite vor Steuern (fortgeführte Aktivitäten)	1,7	1,7	
Kapitalrendite nach Steuern (Automobilbereich)	2,0	2,4	
Eigenkapitalrendite vor Steuern (Finanzdienstleistungsbereich) <sup>3)</sup>	16,9	18,2	

<sup>1)</sup> Angepasst.

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

<sup>3)</sup> Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).

### VOLKSWAGEN AG

Mengendaten	2006	2005	%
Absatz (Automobile)	2.268.830	2.151.991	+ 5,4
Produktion (Automobile)	953.131	956.108	- 0,3
Belegschaft am 31.12.	94.000	101.028	- 7,0

Finanzdaten nach HGB in Mio. €	2006	2005	%
Umsatzerlöse	53.036	50.245	+ 5,6
Jahresüberschuss	945	741	+ 27,5
Dividendenvorschlag der Volkswagen AG	497		
davon auf: Stammaktien	359		
Vorzugsaktien	138		

# Chronik 2006

## JANUAR

5. JANUAR 2006  
**Kooperation mit DaimlerChrysler vereinbart**

Die zur DaimlerChrysler-Gruppe gehörende Chrysler Group und Volkswagen werden gemeinsam einen neuen Van für den US-amerikanischen Markt entwickeln und fertigen. Das Fahrzeug soll in den USA unter der Marke Volkswagen vertrieben werden.

19. JANUAR 2006  
**Der Passat ist „Deutschlands Lieblingsauto 2006“**

Verleihung des „Gelben Engels“ in München: ADAC-Leser und Besucher der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) haben den Volkswagen Passat zu ihrem Lieblingsauto gekürt.

23. JANUAR 2006  
**Volkswagen schafft neue Strukturen gegen Korruption**

Volkswagen startet ein Ombudsmann-System mit dem Ziel, der Korruption konzernweit entgegenzuwirken und Transparenz in der Unternehmenskultur zu verankern.

## FEBRUAR

3. FEBRUAR 2006  
**Volkswagen Financial Services AG koordiniert Finanzdienstleistungsaktivitäten weltweit**

Die Volkswagen Financial Services AG, bisher verantwortlich für die Regionen Europa sowie Asien-Pazifik, ist nun zuständig für die Koordination der weltweiten Finanzdienstleistungsaktivitäten des Volkswagen Konzerns.

## MÄRZ

2.–12. MÄRZ 2006  
**Internationaler Automobilsalon, Genf**

Volkswagen präsentiert den Polo BlueMotion – das erste Serienmodell mit dem neuen Gütesiegel, das künftig jeweils die sparsamste Variante einer Baureihe kennzeichnen soll. Darüber hinaus stellt Volkswagen die Studie Concept A mit dem ersten Erdgas-TSI-Antrieb vor. Gleichzeitig präsentiert Škoda in einer Weltpremiere den neuen Roomster.

7. MÄRZ 2006  
**Volkswagen Gründungsmitglied von „Alliance for Synthetic Fuels in Europe“ (ASFE)**

Volkswagen und andere Automobilhersteller gründen eine Allianz mit Kraftstoffproduzenten, um die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe in Europa zu fördern.

15. MÄRZ 2006  
**Volkswagen verkauft Europcar**

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG stimmt dem Verkauf der 100-prozentigen Tochter Europcar an die französische Investmentgruppe Eurazeo zu. Ab dem 1. Juni 2006 wird die Gesellschaft durch Eurazeo geführt.

## APRIL

6. APRIL 2006  
**Weltpremiere des neuen Audi TT Coupé in Berlin**

Anlässlich der Enthüllung einer Steinskulptur des neuen Fahrzeugmodells stellt Audi seinen TT Coupé erstmals der Öffentlichkeit vor.

7. APRIL 2006  
**„Flotten-Award 2006“: neunmal Gold für Volkswagen**

Bei der Verleihung des Flotten-Awards 2006 ist der Volkswagen Konzern mit neun ersten Plätzen – unter anderem in den Kategorien Kleinwagen, Mittel- und Luxusklasse sowie Kompakt-Lieferwagen – der erfolgreichste Fahrzeughersteller. Rund 4.500 Leser hatten an einer entsprechenden Umfrage des Fachmagazins „Autoflotte“ teilgenommen.

27. APRIL 2006  
**Produktionsjubiläum in Emden**

Volkswagen in Emden produziert den weltweit 14-millionsten Passat. Er gehört zu den beliebtesten Mittelklassewagen und ist derzeit das erfolgreichste Modell seiner Klasse in Deutschland.

## MAI

2. MAI 2006  
**Eos startet in Europa**

Nach mehr als einer Million VW Cabriolets der Baureihen Käfer, Karmann Ghia, Golf und New Beetle startet der neue VW Eos durch. Als weltweit erstes Serienautomobil verfügt der Viersitzer über ein fünfteiliges Cabriolet-, Schiebe- und Coupé-Dach (CSC-Dach).

29. MAI 2006  
**Verträge für Volkswagen Werk in Russland unterzeichnet**

Nachdem der Aufsichtsrat am 20. April 2006 dem beabsichtigten Bau einer Fabrik in der russischen Stadt Kaluga, rund 160 Kilometer südwestlich von Moskau, zugestimmt hat, werden die entsprechenden Verträge unterzeichnet.

## JUNI

2. JUNI 2006  
**Volkswagen erhält europäischen Umweltpreis**

Die EU-Kommission zeichnet den Volkswagen Konzern für seine besonders umwelt- und ressourcenschonende Technologie im Bereich Altfahrzeug-Recycling aus.

18. JUNI 2006  
**Audi triumphiert mit TDI Power in Le Mans**

Mit dem neuen Audi R10 TDI siegt beim wohl härtesten Autorennen der Welt erstmals ein Fahrzeug mit einem Dieselmotor.

## JULI

### 13. JULI 2006 **Volkswagen tritt Clean Energy Partnership bei**

An dem Projekt für emissionsfreie Mobilität sind damit elf Unternehmen und 17 Wasserstoff-Pkws beteiligt. Ziel ist, die Alltagstauglichkeit und Systemfähigkeit des Energieträgers Wasserstoff zu erproben.

### 20.–30. JULI 2006 **British International Motor Show, London**

SEAT präsentiert den neuen SEAT Leon Cupra.

### 24. JULI 2006 **Volkswagen legt Grundstein für innovative Arbeits- und Prozessorganisation**

Mit der Unterzeichnung der Betriebsvereinbarung „Volkswagen-Weg“ einigen sich Vorstand und Gesamtbetriebsrat auf tief greifende Veränderungen in den Arbeitsabläufen und Prozessen sowie in der Zusammenarbeit von Bereichen.

## AUGUST

### 15. AUGUST 2006 **Touareg erster Turbodiesel-Geländewagen mit Partikelfilter auf dem US-Markt**

Der Touareg V10 TDI setzt in den USA neue Maßstäbe in Sachen Antriebstechnologie und forciert damit den Dieseltrend.

## SEPTEMBER

### 12. SEPTEMBER 2006 **Volkswagen auf Platz eins der J. D. Power-Umweltstudie**

Aus der erstmals in den USA durchgeführten „Alternative Powertrain Study“ des Marktforschungsinstituts ging Volkswagen als umweltfreundlichster Automobilhersteller hervor. Ausschlaggebend waren vor allem die niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerte der Volkswagen Modelle.

### 29. SEPTEMBER 2006 **Neuer Tarifabschluss**

Bei Tarifgesprächen einigen sich Volkswagen AG und IG Metall auf Eckpunkte zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der sechs traditionellen Werke in Deutschland.

### 30. SEPTEMBER– 15. OKTOBER 2006 **Mondial de l'Automobile, Paris**

Neben der Studie IROC sind die Weltpremieren des CrossGolf, des neuen Touareg, des neuen Touran sowie des Audi R8 und des SEAT Altea XL die Highlights des Messeauftritts des Volkswagen Konzerns.

## OKTOBER

### 3. OKTOBER 2006 **Volkswagen gibt strategische Beteiligung an MAN Aktiengesellschaft bekannt**

Die Beteiligung soll das nachhaltige Interesse des Unternehmens am Nutzfahrzeuggeschäft sichern; mit gemeinsam erarbeiteten Lösungen sollen zudem maximale Synergien erreicht werden.

## NOVEMBER

### 8. NOVEMBER 2006 **Neuer Eos gewinnt „Goldenes Lenkrad 2006“**

In der Klasse „Cabrios“ setzt sich das Cabriolet-Coupé gegen elf Mitbewerber durch.

### 29. NOVEMBER 2006 **Vereinbarung für Volkswagen Werk in Indien unterzeichnet**

Nachdem der Aufsichtsrat am 17. November 2006 dem Bau eines Produktionswerks in Pune im indischen Bundesstaat Maharashtra zugestimmt hat, wird die entsprechende Vereinbarung unterzeichnet.

## DEZEMBER

### 1.–10. DEZEMBER 2006 **Los Angeles Auto Show, Los Angeles**

Die Weltpremieren des Volkswagen Concept Tiguan, des Audi TT Roadster und des Lamborghini Murciélago LP640 zählen zu den Höhepunkten der Automesse.

### 1.–10. DEZEMBER 2006 **Essen Motor Show, Essen**

Mit dem R36 stellt Volkswagen der Weltöffentlichkeit erstmals den stärksten Passat aller Zeiten vor.

### 3.–17. DEZEMBER 2006 **Bologna Motorshow, Bologna**

Volkswagen präsentiert mit dem CrossTouran ein weiteres Mitglied der Cross-Familie.

### 31. DEZEMBER 2006 **Auslieferungsrekord der Autostadt**

Mit 170.000 Fahrzeugauslieferungen erzielte das KundenCenter in der Autostadt in Wolfsburg das beste Jahresergebnis seit der Eröffnung im Juni 2000.

# Antworten zur Nachhaltigkeit

---

International aufgestellte Unternehmen sehen sich zahlreichen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen gegenüber. Dies gilt umso mehr, wenn sie im Sektor „Mobilität“ aktiv sind. Die sich ändernden Rahmenbedingungen werfen dabei immer wieder neue Fragen auf, die es zu beantworten gilt.

Der Volkswagen Konzern sieht dies als Chance. Mit unserem breit gefächerten Produkt- und Dienstleistungsangebot, der Innovationskraft und den hervorragend ausgebildeten Mitarbeitern in allen Unternehmensbereichen sind wir in der Lage, zukunftsweisende Antworten zu finden. Nachhaltige Unternehmensführung bedeutet für uns, Verantwortung zu übernehmen: für unsere Kunden, Aktionäre, Mitarbeiter, Lieferanten, für die Gesellschaft und für die Umwelt.

# Inhalt

---

## KONZERN

- 4 Bericht des Aufsichtsrats
- 8 Brief an unsere Aktionäre
- 10 Themen zur Nachhaltigkeit
- 16 Der Vorstand: Antworten zur Nachhaltigkeit
- 22 Konzernthemen
  - ForMotionplus
  - BLUETEC
  - Südafrika

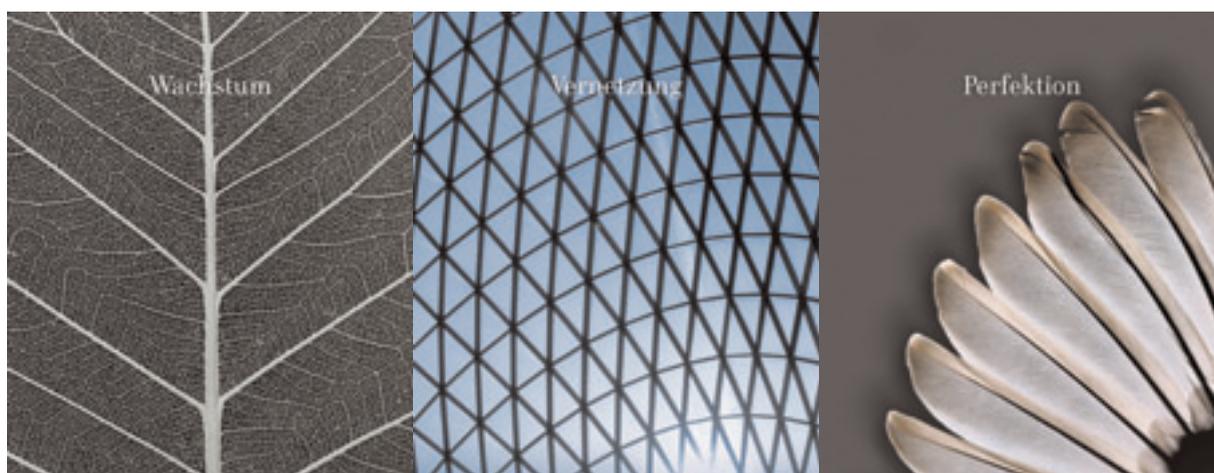
## FINANZKOMMUNIKATION

- 28 Volkswagen Aktie und Anleihen
- 35 Corporate Governance Bericht

## KONZERNBEREICHE

- 40 Geschäftssparten und Märkte
- 42 Markengruppe Volkswagen
- 44 Markengruppe Audi
- 46 Nutzfahrzeuge
- 48 Finanzdienstleistungen

## Themen zur Nachhaltigkeit



LAGEBERICHT	KONZERNABSCHLUSS	SONSTIGE INFORMATIONEN
52 Geschäftsverlauf	120 Gewinn- und Verlustrechnung	192 Organe
66 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	121 Bilanz	196 Glossar
80 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)	122 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen	197 Stichwortverzeichnis
86 Wertsteigernde Faktoren	123 Kapitalflussrechnung	198 Kennzahlen Geschäftssparten und Märkte
102 Risikobericht	124 Anhang	
110 Prognosebericht	190 Bestätigungsvermerk	
		<b>KONZERNMARKEN</b>
		Volkswagen Pkw S.38
		Škoda S.50
		Bentley S.64
		Bugatti S.78
		Audi S.84
		SEAT S.90
		Lamborghini S.100
		Nutzfahrzeuge S.108
		Volkswagen Financial Services AG S.118



# Bericht des Aufsichtsrats (nach §171 Abs. 2 AktG)

---

## Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat befasste sich im vergangenen Geschäftsjahr regelmäßig und eingehend mit der Lage und der Entwicklung des Volkswagen Konzerns. Der Vorstand wurde entsprechend dem Gesetz und dem Deutschen Corporate Governance Kodex bei der Geschäftsführung unterstützt und in Fragen der Leitung des Unternehmens beraten. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat in sämtliche Entscheidungen, die für Volkswagen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden.

Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über alle für den Volkswagen Konzern wesentlichen Aspekte der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Lage des Konzerns einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements sowie über weitere Themen. Des Weiteren wurden uns vom Vorstand monatlich detaillierte Berichte über die aktuelle Geschäftslage und eine Vorausschätzung für das Gesamtjahr zur Verfügung gestellt. Über Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen wurden wir vom Vorstand ausführlich in schriftlicher oder mündlicher Form informiert. Zusammen mit dem Vorstand diskutierten wir die Gründe der Abweichungen, sodass entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden konnten.

Im Berichtsjahr fanden vier ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats statt. Darüber hinaus trat der Aufsichtsrat zu drei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Die durchschnittliche Teilnahmequote der Aufsichtsratsmitglieder betrug 98 %. Alle Mitglieder nahmen an mehr als der Hälfte der Sitzungen teil. Über eilbedürftige Geschäftsvorfälle haben wir schriftlich im Umlaufverfahren beschlossen.

## ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat insgesamt vier Ausschüsse gebildet: das Präsidium und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG sowie den Prüfungsausschuss und den Ausschuss für Geschäftsbeziehungen mit Aktionären (AfGA). Das Präsidium setzt sich aus jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. Die übrigen Ausschüsse werden durch je zwei Vertreter besetzt. Die Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2006 ist der Aufstellung auf Seite 195 zu entnehmen.

Das Präsidium des Aufsichtsrats tagte jeweils im Vorfeld der Aufsichtsratssitzungen. Wesentliche Themen dieser Sitzungen waren grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und -steuerung sowie aktuelle Entwicklungen im Nutzfahrzeugsektor. Darüber hinaus traf sich das Gremium zu einer zusätzlichen Sitzung, um sich über personelle Veränderungen im Vorstand der Volkswagen AG abzustimmen.

Der Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

Die Aufgabe des AfGA ist unter anderem die Überwachung von Geschäftsbeziehungen der Volkswagen AG und ihrer Konzerngesellschaften zu Aktionären der Volkswagen AG, die über mindestens 5 % der Stimmrechte verfügen. Dazu gehört auch die Überwachung der Einhaltung der durch den Vorstand eingerichteten Geschäftsprozesse zur vertragskonformen Gestaltung der Rechtsbeziehungen zu den Aktionären. Der Ausschuss tagte im Berichtsjahr drei Mal.

Der Prüfungsausschuss trat im Berichtsjahr vier Mal zusammen. Dabei befasste er sich im Wesentlichen mit dem Konzernabschluss und dem Risikomanagement. Darüber hinaus beschäftigte sich der Prüfungsausschuss mit den Zwischenberichten sowie mit Fragen der Rechnungslegung und deren Prüfung durch den Abschlussprüfer.

#### BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

In unserer Sitzung am 24. Februar 2006 billigte der Aufsichtsrat nach eingehender Prüfung den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2005.

Darüber hinaus beschlossen wir in dieser Sitzung, das Präsidium des Aufsichtsrats von vier auf sechs Mitglieder zu erweitern. Es wurden Dr. Wendelin Wiedeking, Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, und Bernd Wehlauer, Stellvertreter der Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG, in das Gremium gewählt. Des Weiteren legte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG ihren Abschlussbericht zu den Vorkommnissen (Tarnfirmen, Veruntreuung) vor, die Volkswagen Ende Juni 2005 zur Anzeige gebracht hatte. KPMG informierte uns ausführlich über die einzelnen Vorgänge sowie deren Auswirkungen und Konsequenzen. Ferner stimmten wir dem ersatzlosen Einzug von rund 41,7 Mio. eigener Aktien zu. Der Vorstand informierte uns abschließend über den Stand der Überlegungen in Bezug auf Europcar.

Am 15. März 2006 genehmigte der Aufsichtsrat in einem schriftlichen Umlaufverfahren den Verkauf der Tochtergesellschaft Europcar an die französische Investmentgruppe Eurazeo.

In den Sitzungen am 19./20. April 2006, am 2. Mai 2006, am 18./19. Juli 2006 sowie am 15. September 2006 hat sich der Aufsichtsrat überwiegend mit strategischen Themen beschäftigt. Der Vorstand erläuterte Konzepte zur Verbesserung der Marktposition des Konzerns – insbesondere der Marke Volkswagen Pkw – in den USA, China und Südamerika. Dies nahmen wir zustimmend zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat beauftragte den Vorstand, die Verhandlungen mit der Belegschaftsvertretung und der IG Metall im Hinblick auf die Verbesserung der Situation der Marke Volkswagen Pkw fortzuführen. Daneben befassten wir uns mit der Situation der Marke SEAT und nahmen die vorgestellten Maßnahmen zustimmend zur Kenntnis. Des Weiteren genehmigten wir die Pläne des Vorstands, das Konzernengagement in Russland deutlich auszuweiten. Darüber hinaus richteten wir im Mai 2006 den Ausschuss für Geschäftsbeziehungen mit Aktionären (AfGA) ein.

Das Thema MAN/Scania war Inhalt unserer Sitzung am 15. Oktober 2006. Wir befassten uns eingehend mit der Situation und befürworteten einstimmig eine für alle Beteiligten einvernehmliche Lösung mit dem Ziel des Zusammenschlusses der Unternehmen MAN und Scania.

In der Aufsichtsratssitzung am 17. November 2006 beschlossen wir insbesondere einstimmig den Wechsel des Vorstandsvorsitzenden zum Ende des Geschäftsjahres. Des Weiteren erörterten wir die Finanz- und Investitionsplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2007 bis 2009 ausführlich und stimmten den Vorschlägen des Vorstands zu. Darüber hinaus genehmigten wir die Pläne des Vorstands für die Errichtung eines Fertigungswerks in Indien. Außerdem bestätigte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung die Befürwortung des Zusammenschlusses von MAN und Scania.

#### CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex bei Volkswagen diskutierte der Aufsichtsrat in der Sitzung am 17. November 2006. Wir erörterten insbesondere die von der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ am 24. Juli 2006 veröffentlichten Empfehlungen. Gemeinsam mit dem Vorstand haben wir am 17. November 2006 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. Weitere Angaben zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex finden Sie in unserem Corporate Governance Bericht ab Seite 35 sowie im Anhang zum Konzernabschluss auf den Seiten 183 bis 186.

#### JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung wählte am 3. Mai 2006 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2006. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den gemeinsamen Lagebericht. Er erteilte jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Darüber hinaus beurteilte der Abschlussprüfer das Risikomanagement-System. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen.

Für die Sitzung des Prüfungsausschusses am 27. Februar 2007 sowie für die Aufsichtsratssitzung am 2. März 2007 wurden allen Mitgliedern der Gremien die Jahresabschlussunterlagen und die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers rechtzeitig gestellt. Die Abschlussprüfer berichteten in beiden Sitzungen umfassend über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Im Rahmen unserer eigenen Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG und des zusammengefassten Lageberichts ergaben sich keine Einwände. In unserer Sitzung am 2. März 2007 stimmten wir deshalb dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und genehmigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir uns angeschlossen.

#### ANGABEN NACH § 289 ABS. 4 BEZIEHUNGSWEISE § 315 ABS. 4 HGB UND § 171 ABS. 2 SATZ 2 AKTG

Durch das Übernahmerichtlinie-Umsetzungsgesetz wurden unter anderem Änderungen im Handelsgesetzbuch und im Aktiengesetz vorgenommen. Eine ausführliche Darstellung der erforderlich gewordenen Angaben zu

- Kapitalverhältnissen,
- Aktionärsrechten/-pflichten,
- Stimmrechtsbeschränkungen,

- Beteiligungen am Kapital, die 10 % der Stimmrechte überschreiten,
- der Besetzung des Aufsichtsrats,
- gesetzlichen Vorschriften und Bestimmungen der Satzung hinsichtlich der Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands sowie hinsichtlich der für Satzungsänderungen geltenden Voraussetzungen,
- den Befugnissen des Vorstands insbesondere zur Ausgabe neuer Aktien und zum Rückerwerb eigener Aktien sowie
- den wesentlichen Vereinbarungen des Mutterunternehmens, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen,

werden im zusammengefassten Lagebericht auf den Seiten 59 bis 62 dargestellt. Auch diese Angaben sind von den Abschlussprüfern geprüft worden. Der Vorstand hat die Angaben im zusammengefassten Lagebericht erläutert. Wir haben diese Erläuterungen geprüft und schließen uns ihnen an.

#### BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Am 18. Januar 2006 wurde Herr Peter Mosch, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der AUDI AG, als Nachfolger des am 31. Dezember 2005 ausgeschiedenen Herrn Xaver Meier gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Herr Dr. Wendelin Wiedeking, Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, wurde am 25. Januar 2006 gerichtlich als Nachfolger des am gleichen Tag aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Lord David Simon of Highbury, CBE, zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Mit dem Ende der Hauptversammlung am 3. Mai 2006 sind die Herren Dr. Gerhard Cromme und Dr. Klaus Liesen aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Erstmals in das Gremium gewählt wurden durch diese Hauptversammlung Herr Dr. Jürgen Großmann, Geschäftsführender Gesellschafter der Georgsmarienhütte Holding GmbH, und Herr Holger P. Härter, Mitglied des Vorstands Finanzen und Betriebswirtschaft der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

In unserer Sitzung am 17. November 2006 ernannten wir Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn mit Wirkung zum 1. Januar 2007 zum Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG. Außerdem beschlossen wir in dieser Sitzung das Ausscheiden von Herrn Dr. Bernd Pischetsrieder aus dem Vorstand zum 31. Dezember 2006.

In der Aufsichtsratssitzung am 11. Januar 2007 bestellten wir Herrn Prof. Dr. Jochem Heizmann zum Mitglied des Vorstands. Herr Dr. Wolfgang Bernhard verließ das Unternehmen zum 31. Januar 2007.

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 2. März 2007



Ferdinand Piëch  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

## Brief an die Aktionäre

„Die positive Kursentwicklung ist ein Indiz dafür, dass unsere Restrukturierungs-  
bemühungen aus Sicht der Anleger Erfolge  
zeigen und dass die Richtung stimmt.“

---



PROF. DR. RER. NAT. MARTIN WINTERKORN  
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

das Jahr 2006 gibt Ihnen und uns in mehrfacher Hinsicht Anlass zur Freude und zur Zuversicht: Der Aktienkurs der Volkswagen AG hat sich mehr als zufriedenstellend entwickelt – plus 93 % bei den Stamm- und plus 74 % bei den Vorzugsaktien. Damit haben wir den DAX (plus 22 %) deutlich geschlagen. Der Konzern hat mit 4,4 Mrd. € im Operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen ein beachtliches Resultat erzielt. Wir wollen deshalb die Dividende auf 1,25 € für die Stämme und 1,31 € für die Vorzüge erhöhen.

An der Börse wird bekanntlich die Zukunft gehandelt. Die positive Kursentwicklung ist also ein Indiz dafür, dass unsere Restrukturierungsbemühungen aus Sicht der Anleger Erfolge zeigen und dass die Richtung stimmt.

In der Substanz der Marken liegt das große Potenzial unseres Konzerns. Deshalb brauchen wir starke, unabhängige Marken mit eigenen, zielgruppenorientierten Auftritten, die ihr Geschäft selbstständig und mit großer Eigenverantwortung betreiben. Daher haben wir die Konzernstrukturen optimiert, die Markengruppen aufgelöst und den Marken die volle Eigenständigkeit und Verantwortung für ihr gesamtes Geschäft zurückgegeben. In der Konsequenz werden wir die finanziellen Eckdaten der Marken ab dem Geschäftsjahr 2007 getrennt ausweisen. Das erhöht vor allem die Transparenz der Marke Volkswagen gegenüber den Finanzmärkten erheblich.

Um die Marke Volkswagen fit für die Zukunft zu machen, brauchen wir eine gesunde wirtschaftliche Basis. Deshalb kommt es darauf an, dass wir „ForMotion-plus“ weiter forcieren und die überall in unseren Werken laufenden Produktivitätsverbesserungen noch weiter ausbauen. Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu mehr Wettbewerbsfähigkeit war der Tarifabschluss für die sechs traditionellen Standorte der Volkswagen AG im Oktober vergangenen Jahres. Damit liegen die Arbeitskosten bei Volkswagen nun auf Branchenniveau.

Dass nicht nur kurzfristiger, sondern dauerhafter Unternehmenserfolg wichtig ist, das sehen auch unsere Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre so. Aus diesem Grund haben wir nicht nur den Geschäftsbericht 2006 unter das Leitmotiv der Nachhaltigkeit gestellt, sondern wir arbeiten auch intensiv an Fahrzeugkonzepten der Zukunft.

Wir sind fest davon überzeugt, dass wir mit unserer neuen Ausrichtung die besten Bedingungen dafür geschaffen haben, alle unsere Ziele zu erreichen: attraktive, qualitativ hochwertige Produkte für unsere Kunden, sichere Arbeitsplätze für unsere Mitarbeiter und profitables Wachstum für unsere Aktionäre.

Mit freundlichen Grüßen

*Martin Winterkorn*

Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn



# Wachstum

Wachstum ist prinzipiell ganz einfach: Sind die Wurzeln gesund, kann sich die Kraft entfalten. Zumindest bei Volkswagen ist das so. Und damit es so bleibt, tragen wir dafür Sorge, dass sich alle Unternehmensbereiche auf der Grundlage einer gesunden Gesamtökonomie entwickeln können. Aus Prinzip. > INFORMATIONEN ZU DEN PROGNOSEN DER

KONZERNENTWICKLUNG FINDEN SIE IM LAGEBERICHT AB SEITE 110

# Vernetzung

Vernetzung erhöht die Tragfähigkeit: Wir optimieren den Leistungsverbund und schaffen konzernweit Synergien. Wir bringen die richtigen Köpfe, Kompetenzen und Kapazitäten auf kurzem Wege zusammen. Und wir schaffen Strukturen, die schlanker, flexibler und nachhaltig ertragreicher sind. > [INFORMATIONEN ZU FORMOTIONPLUS, DEM KONZERNÜBERGREIFENDEN PROGRAMM ZUR LEISTUNGSSTEIGERUNG, AB SEITE 22](#)

# Perfektion



Perfektion ist das Maß: Darum verbessern wir kontinuierlich die Qualität unserer Produkte und Services. Und entwickeln in enger Abstimmung von Forschung, Entwicklung und Produktion Qualitätskennzahlen, mit denen wir unsere Fortschritte in allen Bereichen messbar machen. > [INFORMATIONEN ZUR PRODUKT- UND SERVICEQUALITÄT](#)

FINDEN SIE IM LAGEBERICHT AB SEITE 94

# Antrieb



Antrieb ist die Kraft, die uns nach vorne bringt. Und das kann mehr Spaß machen, als die Vokabel vermuten lässt. Zum Beispiel mit neuartigen Dieselantrieben, die in Agilität und Leistung mit Benzinmotoren gleichziehen und sie in puncto Sparsamkeit und Sauberkeit überrunden. > INFORMATIONEN ZUR CLEAN DIESEL PARTNERSHIP, DER INITIATIVE

FÜR BESONDERS SAUBERE UND VERBRAUCHSARME DIESELANTRIEBE AB SEITE 24

# Rohstoffe

Rohstoffe sind die Basis der Wertschöpfung. Deshalb gehen wir verantwortungsvoll mit ihnen um, und darum verbessern wir unsere Ressourceneffizienz ständig. Weil aber Ressourcen endlich sind, investieren wir zunehmend in die Nutzung nachwachsender Rohstoffe. Um auch weiterhin Werte zu schaffen – für die Generationen nach uns.

> INFORMATIONEN ZUR ANTRIEBS- UND KRAFTSTOFFSTRATEGIE FINDEN SIE IM LAGEBERICHT AB SEITE 99

# Bildung

Price Cultural Anthropology

Polksson  
Smith  
INTERNATIONAL MARKETING

éthique économique

現代化和傳統

Sander Customer Relationship Management

LESLIE CLENNON THE WEALTHY NATION

Bildung ist Zukunft. Darum investieren wir in Ausbildungszentren an unseren Standorten, in Austausch- und Förderprogramme sowie in die enge Verzahnung von beruflicher und akademischer Ausbildung. Uns ist bewusst, dass unsere Mitarbeiter unser größtes Kapital sind. Heute und morgen, überall auf der Welt.

> INFORMATIONEN ZU AUSBILDUNG UND PERSONALENTWICKLUNG FINDEN SIE IM LAGEBERICHT AB SEITE 95

# Der Vorstand diskutiert: Wie Volkswagen wirtschaftlichen Erfolg mit gesellschaftlicher Verantwortung verbindet.

---

Der Volkswagen Konzern begreift die aktuellen Herausforderungen in Markt und Gesellschaft als Chance, seine führende Stellung auszubauen.

Automobilhersteller stehen vor zahlreichen Herausforderungen: Die Kunden wünschen eine immer höhere Qualität und immer mehr Ausstattung zu konstanten oder gar sinkenden Preisen. Die Umweltanforderungen steigen kontinuierlich, und die fossilen Brennstoffe gehen zur Neige. Hinzu kommen die gesellschaftlichen Anforderungen an den Volkswagen Konzern. Der Vorstand diskutiert diese Fragen und zeigt seinen Lösungsweg auf.

**FRAGE:** Auf welche Herausforderungen muss sich der Volkswagen Konzern im Jahr 2007 einstellen?

**PROF. DR. MARTIN WINTERKORN:** Der Schlüsselbegriff für die Herausforderungen lautet im Jahr 2007 und auch darüber hinaus „Nachhaltigkeit“. Meine Vorstandskollegen und ich sehen hier im Wesentlichen drei Dimensionen: „Wirtschaftlichkeit und Wertsteigerung“, „Technische Kompetenz und Qualität“ sowie „Umwelt und gesellschaftliche Verantwortung“.

**FRAGE:** Was heißt das konkret?

**PROF. DR. MARTIN WINTERKORN:** „Wirtschaftlichkeit und Wertsteigerung“ bedeutet: Wir müssen mit weniger Mitteln mehr erreichen. „Technische Kompetenz und Qualität“ heißt, dass wir technologisch in

Führung bleiben wollen und die Wünsche der Kunden nach erstklassigen Fahrzeugen in den Mittelpunkt unseres Denkens und Handelns stellen. „Umwelt und gesellschaftliche Verantwortung“ schließlich bedeutet, dass wir unsere Rolle ernst nehmen und uns um das Wohl unserer Mitarbeiter genauso kümmern wie um die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen.

**FRAGE:** Können Sie ein Beispiel geben?

**HANS DIETER PÖTSCH:** Unser erfolgreiches Programm ForMotion und sein Nachfolger ForMotionplus weisen den Weg, was Wirtschaftlichkeit und Wertsteigerung anbetrifft. Mit ForMotion haben wir einen positiven Ergebnistrend eingeleitet. Bei ForMotionplus haben wir die Latte noch ein ganzes Stück höher gelegt: Das Konzernergebnis soll 2008 vor Steuern 5,1 Milliarden Euro oder mehr betragen. Dann wollen wir im Konzernbereich Automobile wenigstens unsere Kapitalkosten erwirtschaften. Mittelfristig streben wir dort eine Kapitalrendite von mindestens neun Prozent an.

**PROF. DR. JOCHEM HEIZMANN:** Für die Marke Volkswagen Pkw bedeutet das: Wir werden die Produktivität im Jahr 2007 um zehn Prozent steigern. Bei den Materialkosten wollen wir eine Milliarde Euro einsparen.

**FRAGE:** Wie wollen Sie die Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sichern?

**DR. HORST NEUMANN:** Ein wesentlicher Baustein ist der Tarifabschluss vom 5. Oktober 2006 für die sechs traditionellen Werke in Deutschland. Hiermit ist Volkswagen wieder zu einer normalen Arbeitszeit zurückgekehrt und hat die Arbeitskosten je Stunde auf Branchenniveau zurückgeführt.

**FRAGE:** Aber ganz ohne eine Gegenleistung für die Arbeitnehmerseite haben Sie diesen Abschluss ja nicht erreicht.

**DR. NEUMANN:** Im Gegenzug können wir unsere Kapazitäten in den traditionellen Fahrzeug- und Komponentenwerken besser auslasten. In der Konsequenz wird Beschäftigung gesichert. Mit der Zusage, auch zukünftig 1.250 Auszubildende jährlich einzustellen, investieren wir weiterhin in unsere Zukunft. Es bleibt aber dabei, dass nur erfolgreiche Unternehmen Arbeitsplätze schaffen können.

**FRAGE:** Sie sind ja als Autohersteller nicht nur in Deutschland, sondern weltweit vertreten. Wie werden Sie Ihrer Verantwortung für Mitarbeiter und Umwelt im Ausland gerecht?

**FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ:** In der Grundausrichtung gibt es kaum Unterschiede. Wir kümmern uns intensiv um unsere Mitarbeiter und deren unmittelbares Umfeld, weil wir glauben, dass nur engagierte und gesunde Mitarbeiter Höchstleistungen bringen. Allerdings berücksichtigen wir die lokalen Gegebenheiten.

**FRAGE:** Worin bestehen die lokalen Unterschiede?

**GARCIA SANZ:** Im mexikanischen Puebla beispielsweise stellen wir unseren Arbeitern die Betriebsärzte bei Bedarf auch als Hausärzte zur Seite. Und weil dort Wasser ein sehr knappes Gut ist, haben wir in unserem Werk einen Brauchwasserkreislauf eingerichtet, der den Frischwasserbedarf drastisch reduziert hat, und eine moderne Kläranlage gebaut, die die lokalen Standards deutlich übertrifft.

**PROF. DR. WINTERKORN:** Das verstehen wir unter gesellschaftlicher Verantwortung. Daher unterstützen wir auch den „Global Compact“ der Vereinten

Nationen und engagieren uns für Menschenrechte, Arbeits- und Umweltschutz sowie gegen Korruption. Indem wir Verantwortung übernehmen und Nachhaltigkeit praktizieren, stärken wir die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit unseres Konzerns.



PROF. DR. RER. NAT. MARTIN WINTERKORN  
 Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG

**FRAGE:** Wie verwirklichen Sie Ihre Ziele im Bereich „Umwelt und gesellschaftliche Verantwortung“ auf der Ebene der Produkte?

**PROF. DR. HEIZMANN:** Volkswagen hat im Jahr 2006 ein Fahrzeug auf den Markt gebracht, das sozusagen der rollende Beweis dafür ist, wie man die Belange der Umwelt und die Wünsche der Kunden unter einen Hut bringen kann: den Polo BlueMotion. Er verbraucht mit 3,9 Litern Diesel auf 100 Kilometern rund einen halben Liter weniger als ein konventioneller Polo. Mit seinen 59 Kilowatt ist er aber genauso agil und kostet mit rund 16.000 Euro auch nicht mehr als vergleichbare Fahrzeuge. Ziel ist es, weitere Modelle der Marke Volkswagen als BlueMotion-Version auf den Markt zu bringen. Der nächste in der Reihe ist der Passat.

**PROF. DR. WINTERKORN:** Hinter BlueMotion steht die Erkenntnis, dass die Kunden bei ihrer individuellen Mobilität kein „Entweder – oder“ wollen, sondern vier Dinge zugleich: Fahrspaß mit sparsamen Autos in erstklassiger Qualität zu einem akzeptablen Preis.

**PROF. DR. HEIZMANN:** In eine ähnliche Richtung zielt im Übrigen die BLUETEC-Initiative, die Volkswagen, Audi und DaimlerChrysler ins Leben gerufen haben. Auch hier geht es um energieeffizientere Fahrzeuge mit weniger Emissionen. Der „Clean TDI“, der in Gestalt des Jetta im Jahr 2008 in den amerikanischen Markt eingeführt wird, erfüllt sogar die strengen kalifornischen Abgasnormen und wird unseren Marktanteil in den USA signifikant steigern.



FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ  
Beschaffung

**FRAGE:** Wo liegt bei Volkswagen der Schlüssel zum nachhaltigen Erfolg?

**PROF. DR. WINTERKORN:** Wir müssen das Wachstum durch neue, wettbewerbsfähige Modelle sichern und dabei die Faszination unserer Marken erhöhen und die Zufriedenheit der Kunden steigern. Intern ist es unabdingbar, dass wir die Prozesse im Konzern verbessern und Synergien heben. Dann wird es uns auch gelingen, den Mitarbeitern sichere Arbeitsplätze zu bieten und den Schutz der Umwelt voranzutreiben. Innovation ist in all diesen Feldern die Triebfeder des Erfolgs.

**PÖTSCH:** Neben den unbestreitbaren Fortschritten, die wir bei den Personalkosten und auch bei den Komponenten und Teilen gemacht haben, müssen wir unser Augenmerk nunmehr verstärkt auf Themen wie den Vertrieb und die Unternehmensprozesse richten. Hier können wir noch in größerem Umfang Synergien erzeugen.

**FRAGE:** Worin könnten diese bestehen?

**PÖTSCH:** Ein Teil von ForMotionplus beschäftigt sich genau damit. Um ein konkretes Beispiel zu nennen: So hatte zwar der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Jahr 2006 mit mehr als einer Milliarde Euro einen beträchtlichen Anteil am Konzernergebnis vor Steuern, aber das heißt nicht, dass die Kooperation zwischen unserem Autovertrieb und unseren Autobanken nicht noch ausgebaut werden könnte.

**PROF. DR. HEIZMANN:** Auch in Entwicklung und Produktion ist das Ende des Produktivitätsfortschritts noch lange nicht erreicht. Hier lassen sich noch große Verbesserungen erzielen. Unser Ziel muss sein, in kürzerer Zeit mehr Autos zu entwickeln und zu bauen und trotzdem innerhalb enger finanzieller Vorgaben zu bleiben.

**FRAGE:** Wie wollen Sie das erreichen?

**PROF. DR. HEIZMANN:** Die Teams der Entwicklung und der Produktion müssen von Anfang an eng zusammenarbeiten, sodass ein ständiger Wissensaustausch stattfindet. Auch die Lieferanten werden in diesen Prozess eingebunden.

**GARCIA SANZ:** Das zeigt einmal mehr die Bedeutung unserer Lieferanten für unseren Unternehmenserfolg, denn wir kaufen ja zwischen 60 und 70 Prozent unserer Teile zu. Allerdings sollen Lieferanten nicht nur einwandfreie Qualität liefern, sondern sich weltweit auch an ökologischen und sozialen Mindeststandards orientieren. Deshalb haben wir im Dialog mit unseren Geschäftspartnern und mit wissenschaftlicher Unterstützung ein Konzept zur Integration von Umwelt- und Arbeitsschutzkriterien sowie sozialen Rechten in das globale Beschaffungsmanagement entwickelt.

**FRAGE:** Welche Anforderungen müssen Lieferanten erfüllen?

**GARCIA SANZ:** Das Konzept umfasst vier wesentliche Bausteine: die Nachhaltigkeitsanforderungen für Lieferanten, ein Früherkennungssystem zur Risikominimierung, eine Kenntnisnahme mit Selbstcheck sowie einen Monitoring- und Lieferantenentwicklungsprozess. Dieses Konzept wird seit 2006 in die Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns implementiert.



DR. RER. POL. HORST NEUMANN  
 Personal, Arbeitsdirektor

**FRAGE:** Was ist der Nutzen dieser Vorgehensweise?

**PROF. DR. WINTERKORN:** Es würde die Faszination unserer Marken dauerhaft schädigen, wenn wir nicht auf Sozialstandards und die Umwelt achten würden. Außerdem bringt uns das auch wirtschaftlich voran: Die Entwicklung alternativer Antriebe zum Beispiel betrachten wir nicht als unnötige Last, sondern als Herausforderung, durch Innovation unsere technologische Führungsposition auszubauen.

**FRAGE:** Welche Rolle spielen die Mitarbeiter hierbei?

**DR. NEUMANN:** Wir werden nur wettbewerbsfähig bleiben, wenn die Beschäftigten mitziehen und sie auch entsprechend ausgebildet sind. In einer Zeit der globalen Veränderungen brauchen wir Mitarbeiter, die über den Tellerrand schauen. Das beginnt schon bei unseren Auszubildenden und jungen Mitarbeitern. Deshalb haben wir zum Beispiel ein internationales Programm mit dem Titel „Wanderjahre“ aufgelegt.

**FRAGE:** Das erinnert ein wenig an Zimmerleute auf der Walz ...

**DR. NEUMANN:** Ähnlichkeiten sind nicht von der Hand zu weisen. Das Programm richtet sich an junge, mobile Ausgebildete, die sich durch überdurchschnittliches Leistungs- und Entwicklungspotenzial auszeichnen. Die Unterbringung in einer Gastfamilie sichert zudem kulturelle Erfahrungen mit Land und Leuten. Die Wanderjahre sind damit für beide Seiten von Vorteil: Volkswagen gewinnt auslandserfahrene Mitarbeiter – und die Berufsanfänger entwickeln von Anfang an einen weiteren Blickwinkel.

**FRAGE:** Vor einiger Zeit erregte eine volkswirtschaftliche Studie der Investmentbank Goldman Sachs zu Brasilien, Russland, Indien und China Aufsehen. Demnach werden diese zusammen langfristig die G 6-Staaten überholen. Wie ist die Position des Volkswagen Konzerns in diesen Ländern, den sogenannten BRIC-Staaten?

**PROF. DR. WINTERKORN:** Die BRIC-Staaten sind für uns von großer Bedeutung, denn dort leben 40 Prozent der Weltbevölkerung. Sie erwirtschaften zehn Prozent des weltweiten Sozialprodukts und wachsen äußerst dynamisch. In Russland und Indien investieren wir in erheblichem Umfang. Wir werden dort kurzfristig neue Fabriken errichten. In den beiden anderen BRIC-Staaten Brasilien und China sind wir seit langem gut aufgestellt. Vor allem die Verkaufserfolge in China ermutigen uns sehr. Audi verzeichnet dort die höchsten Zuwachsraten seit Jahren und hat den Wettbewerb im Premiumsegment weit hinter sich gelassen.

**GARCIA SANZ:** Wie wichtig uns China ist, zeigt sich noch an einem ganz anderen Beispiel. Volkswagen hat mit der Tongji-Universität Shanghai als erster Automobilhersteller in China ein Projekt zur Unfallforschung ins Leben gerufen, denn in China kommen mit 152 Unfallopfern je 10.000 Fahrzeuge 127 Mal mehr Menschen im Straßenverkehr ums Leben als in Deutschland.

**FRAGE:** Was unternehmen Sie konkret dagegen?

**GARCIA SANZ:** Seit Mai 2005 arbeitet vor Ort ein zehnköpfiges Unfallforschungsteam unter fachkundiger Begleitung von Experten aus Wolfsburg und in enger Abstimmung und Kooperation mit der lokalen Polizei des Jiading-Distriktes. Außerdem fungiert Volkswagen als Berater und Sponsor einer chinesischen Verkehrssicherheitsserie ähnlich dem ARD-Format „Der 7. Sinn“.



PROF. DR. RER. POL. JOCHEM HEIZMANN  
Produktion

**FRAGE:** Die steigende Nachfrage nach Mobilität in China und anderen Schwellenländern bringt uns noch zu einer ganz anderen Frage: Die fossilen Brennstoffe auf unserer Erde gehen zur Neige. Ist das Auto ein Auslaufmodell?

**PROF. DR. WINTERKORN:** Nein, sicher nicht. Sparsamere Antriebe sind der erste Schritt zu einer Lösung, aber sie helfen uns allein nicht weiter. Deshalb beteiligen wir uns auch an der Erforschung von Biokraftstoffen der zweiten Generation, die nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelerzeugung stehen.

**FRAGE:** Worin besteht der Vorteil gegenüber den Biokraftstoffen der ersten Generation?

**PROF. DR. WINTERKORN:** Sie sind problemlos in all unseren Fahrzeugen einsetzbar und können über das bestehende Tankstellennetz verteilt werden. Der Diesel-Ersatz SunFuel sowie Zellulose-Ethanol als Beimischung zu Ottokraftstoffen verfügen zudem über eine nahezu neutrale CO<sub>2</sub>-Bilanz: Bei der Herstellung und Verbrennung des Kraftstoffs entsteht kaum mehr CO<sub>2</sub>, als die Pflanze zuvor beim Wachstum der Umgebung entzogen hat. Am Ende dieses langen Entwicklungswegs hin zu neuen Kraftstoffquellen erwarten wir dann in circa zwei Jahrzehnten einen Elektroantrieb, der seine Energie entweder aus der wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle oder aber aus Batterien bezieht.

**FRAGE:** Auch wenn es bei Produktion und Betrieb von Autos Fortschritte gibt – die Entsorgung von Altfahrzeugen bleibt doch ein Problem?

**PÖTSCH:** Auch hier sehen wir Fortschritte. Das preisgekrönte Volkswagen-SiCon-Verfahren gewinnt Wertstoffe aus Rückständen der Altfahrzeugverwertung, die bisher nicht mit vertretbarem Aufwand getrennt werden konnten. So schließt sich der Kreis aus umweltgerechter Produktion, sauberem Betrieb und weitgehender Verwertung. Für uns sind Altfahrzeuge eben kein lästiger Abfall, sondern eine wertvolle Rohstoffquelle.

**FRAGE:** Wie fördern Sie diese Entwicklung hin zu mehr Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus eines Autos hinweg?

**PÖTSCH:** Die Kooperation mit innovativen Unternehmen wie SiCon ist nur ein Weg. Wir fördern auch gezielt Universitäten und Lehrstühle. Jüngstes Beispiel: Mit einer Million Euro unterstützt der Volkswagen Konzern eine neue Stiftungsprofessur für die Weiterentwicklung von Biokraftstoffen an der TU Braunschweig.

**FRAGE:** Und Ihre eigene Forschung?

**PROF. DR. HEIZMANN:** Bei der Wasserstofftechnik ist unserer Forschungsabteilung mit der Hochtemperatur-Brennstoffzelle kürzlich der Durchbruch gelungen. Das ist ein wichtiger Meilenstein zur breiten Einsetzbarkeit dieser Technik, wobei der Aufbau einer entsprechenden Logistik analog zum heutigen Tankstellennetz allerdings noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

**DR. NEUMANN:** Auch unsere Forschungs- und Entwicklungserfolge zeigen die Leistungskraft unserer Mitarbeiter. Das Mitarbeiterleitbild bei Volkswagen heißt Kompetenz, Engagement, Mitdenken und Mitmachen.



HANS DIETER PÖTSCH  
 Finanzen und Controlling

**FRAGE:** Wie füllen Sie dieses Leitbild mit Leben?

**DR. NEUMANN:** Wir investieren in großem Umfang in die Fähigkeiten unserer Mitarbeiter. Aus- und Weiterbildung werden im Volkswagen Konzern groß geschrieben. Eine Politik des „Hire and Fire“ wird es bei uns schon aus einem wohl verstandenen Eigeninteresse niemals geben.

**FRAGE:** Herr Prof. Dr. Winterkorn, wenn Sie ein kurzes Fazit dieser Diskussion ziehen müssten, wie würde es lauten?

**PROF. DR. WINTERKORN:** Nachhaltigkeit ist bei uns Programm. Wir sind sehr erfolgreich dabei, mit weniger Mitteln mehr zu erzielen. Unsere innovative und breite Modellpalette begeistert immer mehr Kunden. Dabei verlieren wir allerdings die Verantwortung für unsere Mitarbeiter und für die Umwelt niemals aus den Augen. Wir sind für den Wettbewerb gerüstet. Oder um es in einem Bild zu sagen: Die Fahrsicherheit bleibt, die Dynamik nimmt spürbar zu.

## Wirtschaftlichkeit und Wertsteigerung Mit dem Programm „ForMotionplus“ sichern wir unsere Wettbewerbsfähigkeit.



Gedankenaustausch „am Objekt“: Vertreter verschiedener Fachbereiche diskutieren über die Kombination von Materialien im Cockpit.

### GESUNDE ÖKONOMISCHE BASIS

Unternehmen sehen sich heute zahlreichen Anforderungen aus den Märkten, von Shareholdern und Stakeholdern, gegenüber. Die Kunden erwarten hervorragende Produkte, die Aktionäre Dividenden und Kursgewinne, die Mitarbeiter sichere und attraktive Arbeitsplätze, die Lieferanten auskömmliche Preise für ihre Leistungen – um nur die wichtigsten Beispiele zu nennen.

All diese Erwartungen lassen sich nur dann erfüllen, wenn das Unternehmen auf einer gesunden ökonomischen Basis steht. Dauerhaft gesund ist diese Basis, wenn nachhaltig über die Kapitalkosten hinaus eine Prämie erwirtschaftet wird. Nur dann haben Unternehmen den nötigen finanziellen Spielraum für Investitionen in Produkte, Qualität und Technologien, die sie auch in Zukunft wettbewerbsfähig halten.



Geht es noch effizienter? Auch die Abläufe in unserer Fertigung werden bei ForMotionplus genau analysiert.

Deshalb stehen in jedem erfolgreichen Unternehmen Produkte und Prozesse regelmäßig auf dem Prüfstand. Bei Volkswagen geschieht dies schon seit Jahrzehnten, zuletzt bei unserem erfolgreichen Programm ForMotion und seinem Nachfolger ForMotionplus. Das Ziel beider Programme ist dasselbe: Leistungssteigerung für alle Marken und in allen Gesellschaften des Konzerns.

### EIN KLARES ZIEL VOR AUGEN

Aber wie für unsere Autos, so gilt auch für ForMotionplus: Der Nachfolger muss besser sein als sein Vorgänger. Mit ForMotion konnte ein positiver Ergebnistrend eingeleitet werden. Bei ForMotionplus haben wir die Latte noch ein ganzes Stück höher gelegt: Das Konzernergebnis soll 2008 vor Steuern

mindestens 5,1 Milliarden Euro betragen. Dann wollen wir im Konzernbereich Automobile unsere Kapitalkosten erwirtschaften. Mittelfristig streben wir dort eine Kapitalrendite von mindestens neun Prozent an.

Die Verantwortung dafür, dass diese Ziele erreicht werden, tragen die einzelnen Marken und Gesellschaften. Jede hat ihr eigenes Programm definiert und daraus konkrete Projekte abgeleitet. Das unterscheidet ForMotionplus von seinem Vorgänger, bei dem sieben Themenkreise zentral vorgegeben waren. Allerdings gibt es ergänzend zu den Projekten der Marken und Gesellschaften auch bei ForMotionplus vier übergreifende Themenkreise, die auf Konzernebene gesteuert werden: „Leistungssteigerung Vertrieb“, „Materialaufwand“, „Prozesse“ und „Kapitalbindung“. Ein konkretes Beispiel für ein Projekt aus dem Themenkreis „Leistungssteigerung Vertrieb“ ist die Verbesserung der Kooperation zwischen den Autohäusern und dem Finanzdienstleistungsbereich.

Das ForMotionplus-Ergebnisziel von mindestens 5,1 Milliarden Euro ist eine Nettovorgabe: Negative Einflüsse von Markt oder Konjunktur müssen ausgeglichen werden. Der Erfolg aller Projekte hängt entscheidend davon ab, dass alle Mitarbeiter ihren Beitrag zu ForMotionplus leisten. Deshalb binden wir sie in die Ziele des Programms ein und berichten mittels Volkswagen Intranet, Mitarbeiterzeitschriften und Veranstaltungen über die aktuellen Fortschritte. Der Vorstand begleitet das Programm eng und informiert das gesamte Management im „ForMotion Dialog“ regelmäßig über die nächsten Meilensteine und Herausforderungen.



ForMotionplus Dialog: Regelmäßige Statusberichte und neue Meilensteine für das Management.

# Technische Kompetenz und Qualität

Mit BLUETEC setzen wir unsere  
Erfolgsgeschichte fort.



Individuelle Mobilität und Umweltverträglichkeit dürfen kein Widerspruch sein. Daran arbeiten wir.

## DIE ZUKUNFT VERLANGT UMWELTFREUNDLICHERE TECHNOLOGIEN

Das Automobil ist nach wie vor der wichtigste Garant für individuelle Mobilität. Dennoch steht es technisch und gesellschaftlich vor großen Herausforderungen. Alle Hersteller sind gefordert, kreative Antworten auf die stets wachsenden Ansprüche der Kunden zu finden. Neben zeitgemäßer Fahrzeugleistung und hochwertiger Verarbeitung wünschen sich die Kunden zunehmend umweltverträgliche und wirtschaftliche Fahrzeuge. Der Begriff „Qualität“ bekommt dadurch eine neue Dimension.

Volkswagen nimmt in Europa im Bereich Forschung und Entwicklung eine führende Position ein. Zu den Arbeitsschwerpunkten des Konzerns in diesem Bereich gehören Projekte zur Senkung von CO<sub>2</sub>-, Partikel- und Stickoxidemissionen. Vordringliches Ziel ist es dabei, bewährte Motor- und Filtertechnologien weiterzuentwickeln, sodass emissionsärmere und energieeffizientere Automobile gebaut werden können.

Ein innovatives und fortschrittliches System, das die CO<sub>2</sub>-Emissionen besonders niedrig hält und zugleich bis zu 90 Prozent der Stickoxidemissionen vermeidet, steht bereits kurz vor der Markteinführung: der „Clean TDI“.

## CLEAN TDI: MIT MODERNER DIESELTECHNOLOGIE IN DEN USA EXPANDIEREN

„Clean TDI“ steht für den besonders sauberen und verbrauchsarmen Dieselmotor von Volkswagen, der auch strengste Emissionsvorschriften erfüllt – sogar die US-amerikanischen. Der Dieselantrieb hat in diesem Schlüsselmarkt ein großes Potenzial. Um es zu heben, haben Volkswagen, Audi und DaimlerChrysler



Der „Clean TDI“ steht für geringe CO<sub>2</sub>- und Stickoxidemission.

„BLUETEC“ als übergreifende Marke für Dieselmotoren entwickelt. Mit dem Label „BLUETEC“ wollen wir die Präsenz des Dieselantriebs in den USA deutlich verbessern und dort Marktanteile gewinnen.

Am Beispiel der Stickoxide zeigt der Clean TDI von Volkswagen, wie dank technischer Kompetenz innovative Lösungen entstehen, die auf verschiedene Fahrzeugklassen zugeschnitten sind. So ist für die Modelle unterhalb der Passat-Klasse ein Stickoxid-Speicherkatalysator in der Erprobung. Dieser bindet die Stickoxide wie ein Schwamm und erreicht damit einen sehr hohen Wirkungsgrad. Die Selbstreinigung erfolgt automatisch. Der für den Katalysator erforderliche extrem schwefelarme Kraftstoff wird in den USA seit dem 15. Oktober 2006 großflächig eingeführt.



Umweltschonende Innovation: die neue Generation von Katalysatoren für Dieselmotoren, die auch strengste Emissionsvorschriften erfüllt.

Für die größeren Baureihen setzen wir den so genannten SCR-Katalysator (SCR = Selective Catalytic Reduction) ein. Als zentrales Element wird ihm das ungiftige, geruchlose und biologisch abbaubare Additiv „AdBlue“ zugeführt, das mit den Stickoxiden zu Stickstoff und Wasser reagiert. Auch hier hat der Fahrer keinen zusätzlichen Aufwand – die Werkstatt füllt das Additiv bei der Inspektion einfach wieder auf.

Schon heute überzeugt der Dieselmotor immer mehr Kunden mit seinen Qualitäten: Drehmomentstärke, Agilität, Robustheit und vor allem geringerer Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Benzinmotor. Aus gutem Grund also rechnen Experten bis 2015 mit einem Anteil der Diesel-Neuzulassungen in Nordamerika von über 15 Prozent. Davon wird Volkswagen profitieren.

## Umwelt und gesellschaftliche Verantwortung Im Werk Uitenhage, Südafrika, geht Volkswagen mit gutem Beispiel voran.



Freude in Uitenhage über die neue, umweltfreundliche Lackiererei: (v.l.n.r.) Andreas Tostmann (Managing Director Volkswagen of South Africa), Mandisi Mphahla (Minister für Handel und Industrie), Bürgermeisterin Nondumiso Maphazi, Präsident Thabo Mbeki und die Premierministerin der Provinz Eastern Cape, Nosimo Balindlela.

## NEUE LACKIEREREI GARANTIERT UMWELTSCHUTZ AUF HÖCHSTEM NIVEAU

Die Soziale Frage beschäftigt die westlichen Gesellschaften seit der industriellen Revolution. In den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts kam zusätzlich das Thema Umweltschutz auf die politische Agenda. Wer nachfolgenden Generationen eine lebenswerte Zukunft sichern will, der muss diese beiden Herausforderungen angehen. Dabei darf sich die Industrie nicht auf den Staat verlassen, denn beide Fragen machen nicht an den Werkstoren Halt. Sie muss zunehmend umweltfreundliche Technologien einsetzen und mit Hilfe betrieblicher Sozialpolitik Verantwortung für die Beschäftigten übernehmen.

Volkswagen stellt sich diesen Herausforderungen weltweit. Ein gutes Beispiel hierfür ist das Werk Uitenhage in Südafrika, wo Volkswagen seit mehr als fünf Jahrzehnten Fahrzeuge herstellt. Rund 6.000 Mitarbeiter sind dort in der Automobilproduktion tätig. Volkswagen ist einer der Pioniere von Fahrzeugexporten aus Südafrika. 2006 wurde dort eine neue Lackiererei eingerichtet, die über modernste Systeme, Umweltkontrollen und Anlagen zur Energierückgewinnung verfügt.

Im Dezember 2006 hat die Lackiererei ihren Betrieb aufgenommen und trägt dazu bei, die Emissionen im Vergleich zu ihrer Vorgängerin deutlich zu senken. Speziell für Uitenhage entwickelte Verfahren helfen, die Menge des verwendeten Lösungsmittels zu verringern und die Abfallmenge zu reduzieren. Auch der Lack ist besonders umweltfreundlich. Der umfangreiche Einsatz von Lackierrobotern erhöht zudem die Qualität erheblich und verbessert zugleich die Arbeitsbedingungen.



Unsere Fertigung in Südafrika: Auch hier wird Arbeitsschutz groß geschrieben.

## ENGAGEMENT IM KAMPF GEGEN AIDS AUSGEZEICHNET

Allein in den vergangenen zwei Jahren hat Volkswagen in Uitenhage mehr als 500 neue Stellen geschaffen. Das Werk ist somit eine feste wirtschaftliche und gesellschaftliche Größe in der Provinz Eastern Cape.



Gesundheitsvorsorge für Mitarbeiter und Angehörige: Aids-Schnelltest im Volkswagen Werk Uitenhage.

Das zeigt sich auch im Engagement von Volkswagen beim Kampf gegen Aids in dieser Region. Das Anti-Aids-Programm von Volkswagen Südafrika startete 2001 in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ) und dem lokalen Ärztebund. Es verfolgt einen integrierten Ansatz, der Aufklärung, Gesundheitsfürsorge und Risikomanagement umfasst. Die Gesundheitsfürsorge von Volkswagen ermöglicht eine erstklassige medizinische Betreuung für HIV-infizierte Mitarbeiter und deren Angehörige sowie ambulante häusliche Pflege und Hilfe durch Sozialarbeiter, Ernährungsberater und Psychologen.

Flankiert werden diese Maßnahmen durch den Volkswagen Community Trust, der auf Initiative der Arbeiter und des Unternehmens bereits 1988 gegründet wurde. Er fördert unter anderem Schul- und Bildungsinitiativen, aber auch Projekte für Gesundheitsschutz und -vorsorge. Die Projekte zur Aids-Bekämpfung umfassen Präventionsmaßnahmen und die Betreuung von Aids-Waisen.

Für das Engagement im Kampf gegen Aids ist Volkswagen mit dem Corporate Care Award der Professional Management Review Africa (2004) und dem Preis „Business Excellence in the Workplace“ der Global Business Coalition on HIV/Aids (2005) ausgezeichnet worden.

# Volkswagen Aktie und Anleihen

## Deutliche Wertsteigerung der Aktien der Volkswagen AG

---

Die Aktie der Volkswagen AG übertraf im Jahr 2006 die Marktentwicklung und konnte ihren Wert nahezu verdoppeln. Die konsequente Durchführung unserer Leistungssteigerungs- und Restrukturierungsmaßnahmen sowie die Einziehung eigener Aktien führten zu einem positiven Kursverlauf, der in der zweiten Hälfte des Jahres durch das Engagement von Porsche beflügelt wurde.

### AKTIENMÄRKTE WELTWEIT

Die weltweiten Aktienmärkte wiesen im Laufe des Jahres 2006 deutliche Schwankungen auf. Nach einem positiven Jahresbeginn führten im zweiten Quartal Unsicherheiten über die Zins- und Rohstoffpreisentwicklung sowie die Lage im Nahen Osten zu sinkenden Kursen. Im weiteren Jahresverlauf konnten diese Belastungen durch einen Rückgang des Ölpreises und bessere Zinsperspektiven mehr als kompensiert werden. Am Jahresende lag der DAX mit 6.597 Punkten um 22,0 % über dem Vorjahreswert. Der DJ Euro STOXX Automobile schloss am Jahresende bei 284 Punkten; das bedeutet einen Zuwachs von 26,3 % im Vergleich zum 31. Dezember 2005.

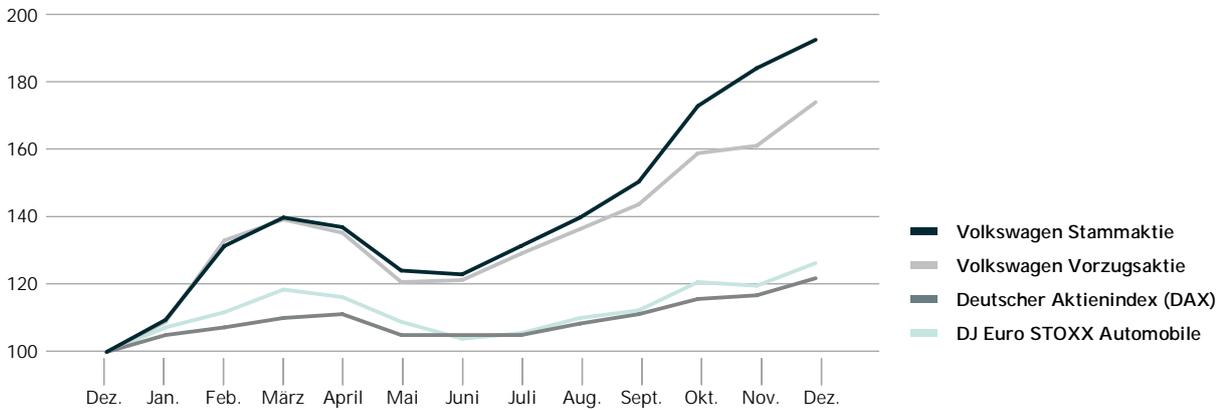
### KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIE

Dank der konsequenten Fortführung unserer Leistungssteigerungs- und Restrukturierungsmaßnahmen konnte die Volkswagen Aktie im Jahr 2006 die positive Entwicklung des Marktes deutlich übertreffen. Auch die im ersten Quartal erfolgte Einziehung von

41.719.353 eigenen Aktien sowie die über den Erwartungen liegende Ergebnisentwicklung weckten das Interesse der institutionellen und privaten Anleger. Im zweiten Halbjahr stieg der Aktienkurs auch aufgrund des Engagements von Porsche und einer allgemeinen Fokussierung auf Werte der Automobilindustrie weiter. Besonders zum Ende des Jahres wurden große Aktienvolumina gehandelt. Den niedrigsten Stand des Jahres wies die Stammaktie mit 45,10 € am 2. Januar 2006 aus. Am höchsten notierte sie am 29. Dezember 2006, dem letzten Handelstag des Jahres, mit 85,89 €. Damit erreichte die Aktie gleichzeitig ein Achtjahreshoch. Der Wert der Aktie hat sich im Vergleich zum Vorjahresstichtag nahezu verdoppelt.

Die Vorzugsaktie der Volkswagen AG nahm im Berichtsjahr einen ähnlichen Verlauf und erreichte mit 56,55 € am 29. Dezember 2006 den höchsten Stand des Jahres. Das entspricht einem deutlichen Zuwachs von 74,0 % im Vergleich zum Jahresende 2005. Ihren Tiefstkurs verzeichnete die Vorzugsaktie am 5. Januar 2006 mit 32,85 €.

**AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2005 BIS DEZEMBER 2006**  
INDEX AUF BASIS DER MONATSENDKURSE, STAND: 31.12.2005 = 100



**DIVIDENDENRENDITE**

Die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie liegt – ermittelt aus dem Dividendenvorschlag für das Berichtsjahr – bei 1,5 %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 2,3 %. Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) auf der Seite 81 dieses Geschäftsberichts.

**ERGEBNIS JE AKTIE**

Für das Berichtsjahr betrug das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten 7,07 €. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stammaktien (siehe hierzu auch die Anhangangabe 9 im Volkswagen Konzernabschluss).

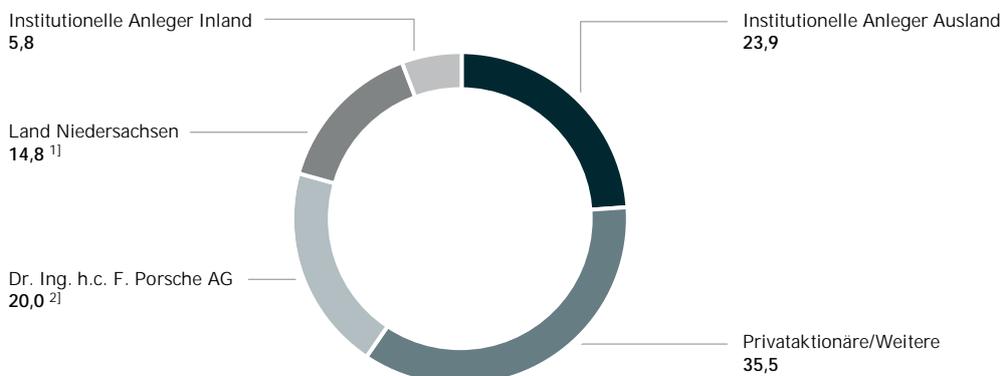
**AKTIONÄRSSTRUKTUR**

In der Grafik auf der nächsten Seite ist die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2006 dargestellt.

Durch die Wandlung von Schuldverschreibungen aus unserem Aktienoptionsplan und der Einziehung eigener Aktien hat sich die Aktienanzahl im Jahresverlauf verändert. Am Ende des Jahres 2006 setzte sich das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG aus 286.980.067 Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft hat mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 13. November 2006 bei 27,40 % lag; dies entspricht 20,0 % des Gezeichneten Kapitals. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft ist damit der größte Anteilseigner. Das Land Niedersachsen verfügte am 20. Januar 2007 über 20,26 % der Stammaktien beziehungsweise einen Anteil am Gezeichneten Kapital von 14,8 %.

Im Berichtsjahr verringerte sich der von institutionellen Anlegern aus dem Ausland gehaltene Anteil an Volkswagen Aktien auf 23,9 % (Vorjahr: 31,1 %). Inländische institutionelle Anleger verfügten über einen Anteil von 5,8 (7,0) %.

### AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2006 IN PROZENT DES GEZEICHNETEN KAPITALS



<sup>1)</sup> Stand 20.01.2007 gem. Mitteilung vom 12.02.2007

<sup>2)</sup> Stand 13.11.2006 gem. Mitteilung vom 24.11.2006

### ACHTE TRANCHE AKTIENOPTIIONSPLAN

Auch im Jahr 2006 wurde den tariflichen und außertariflichen Mitarbeitern sowie den Mitgliedern des Managements und des Vorstands ein Anreiz gegeben, sich für die Steigerung des Unternehmenswertes aktiv einzusetzen. Entsprechend den Beschlüssen des Aufsichtsrats und des Vorstands der Volkswagen AG hatten die bezugsberechtigten Mitarbeiter die Möglichkeit, an der achten Tranche des Aktienoptionsplans teilzunehmen. Dieses Angebot nahmen rund 38.000 Mitarbeiter wahr. Zum Jahresende 2006 wies die Volkswagen AG einen Bestand von 311.868 Wandelschuldverschreibungen mit einem Nominalwert von 0,8 Mio. € aus. Sie berechtigen innerhalb des Wandel-

zeitraums vom 8. Juli 2008 bis 30. Juni 2011 zum Bezug von 3.118.680 Stammaktien, wenn der dann aktuelle Kurs der Volkswagen Stammaktie oberhalb eines festgelegten gestaffelten Wandlungspreises liegt.

Rund 50.000 Mitarbeiter machten im vergangenen Jahr von ihrem Wandlungsrecht aus den gezeichneten Schuldverschreibungen der vierten, fünften und sechsten Tranche des Aktienoptionsplans Gebrauch. Auf diesem Wege entstanden rund 6.770.000 neue Stammaktien beziehungsweise 17,3 Mio. € Gezeichnetes Kapital. Weitere Angaben zu unserem Aktienoptionsplan finden Sie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses ab Seite 160.

### DATEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

Kennungen	Marktindizes Stammaktie	Marktindizes Vorzugsaktie	Handelsplätze
Stammaktie 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, FTSE4Good Global Index, FTSE4Good Europe Index, Advanced Sustainable Performance Index	CDAX, Prime All Share, Prime Automobile, Classic All Share	Berlin, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra, London, Luxemburg, New York*, Tokio, SWX Swiss Exchange
Vorzugsaktie ISIN: DE0007664039 WKN: 766403 Deutsche Börse/Bloomberg: VOW3 Reuters: VOWG_p.DE			

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

KENNZAHLEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

Dividendenentwicklung		2006	2005	2004	2003	2002
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	286.980	321.930	320.290	320.290	320.290
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	105.238	105.238	105.238	105.238	105.238
Dividende						
je Stammaktie	€	1,25	1,15	1,05	1,05	1,30
je Vorzugsaktie	€	1,31	1,21	1,11	1,11	1,36
Dividendenausschüttung <sup>1)</sup>						
auf Stammaktien	Mio. €	359	322	292	292	362
auf Vorzugsaktien	Mio. €	138	128	117	117	143

Wertentwicklung der Aktie <sup>2)</sup>		2006	2005	2004	2003	2002
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	85,89	44,61	33,35	44,15	34,74
Jahreshöchstwert	€	85,89	54,01	44,65	46,57	62,15
Jahrestiefstwert	€	45,10	31,88	30,71	28,66	32,96
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	56,55	32,50	24,41	28,75	25,00
Jahreshöchstwert	€	56,55	40,00	28,97	31,55	40,75
Jahrestiefstwert	€	32,85	24,00	21,20	21,05	23,60
Beta-Faktor	Faktor	1,03	1,00	1,05	0,95	0,90
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	30,6	15,9	11,9	15,3	12,3
Eigenkapital am 31.12.	Mrd. €	26,9	23,6	22,6	23,8	24,6
Börsenwert : Eigenkapital		1,14	0,67	0,52	0,65	0,50

Kennzahlen je Aktie		2006	2005 <sup>3)</sup>	2004	2003	2002
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten <sup>4)</sup>						
unverwässert	€	7,07	2,90	1,79	2,54	6,72
verwässert	€	7,04	2,90	1,79	2,54	6,72
Operatives Ergebnis <sup>5)</sup>	€	5,18	6,60	4,28	4,18	12,42
Cash-flow laufendes Geschäft <sup>5)</sup>	€	37,32	27,86	29,85	21,81	27,29
Eigenkapital <sup>6)</sup>	€	68,59	55,25	53,19	55,83	57,89
Kurs-Gewinn-Verhältnis <sup>7)</sup>	Faktor	12,1	15,4	18,6	17,4	5,2
Kurs-Cash-flow-Verhältnis <sup>7)</sup>	Faktor	2,3	1,6	1,1	2,0	1,3
Dividendenrendite						
Stammaktie	%	1,5	2,6	3,1	2,4	3,7
Vorzugsaktie	%	2,3	3,7	4,5	3,9	5,4
Kursentwicklung (ohne Dividende)						
Stammaktie	%	+ 92,5	+ 33,8	- 24,5	+ 27,1	- 33,8
Vorzugsaktie	%	+ 74,0	+ 33,1	- 15,1	+ 15,0	- 28,3

Umsätze an deutschen Börsen <sup>8)</sup>		2006	2005	2004	2003	2002
Umsatz Volkswagen Stammaktien						
	Mrd. €	50,5	30,9	24,3	23,9	26,3
	Mio. Stück	770,4	735,7	682,0	641,1	553,1
Aktien pro Handelstag (Durchschnitt in Mio.)						
		3,0	2,9	2,7	2,5	2,2
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz						
	%	3,9	3,3	3,1	3,2	3,3

<sup>1)</sup> Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2002 bis 2005 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2006 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

<sup>2)</sup> Xetra-Kurse.

<sup>3)</sup> Angepasst.

<sup>4)</sup> Zur Ermittlung siehe Anhangangabe 9, Ergebnis je Aktie.

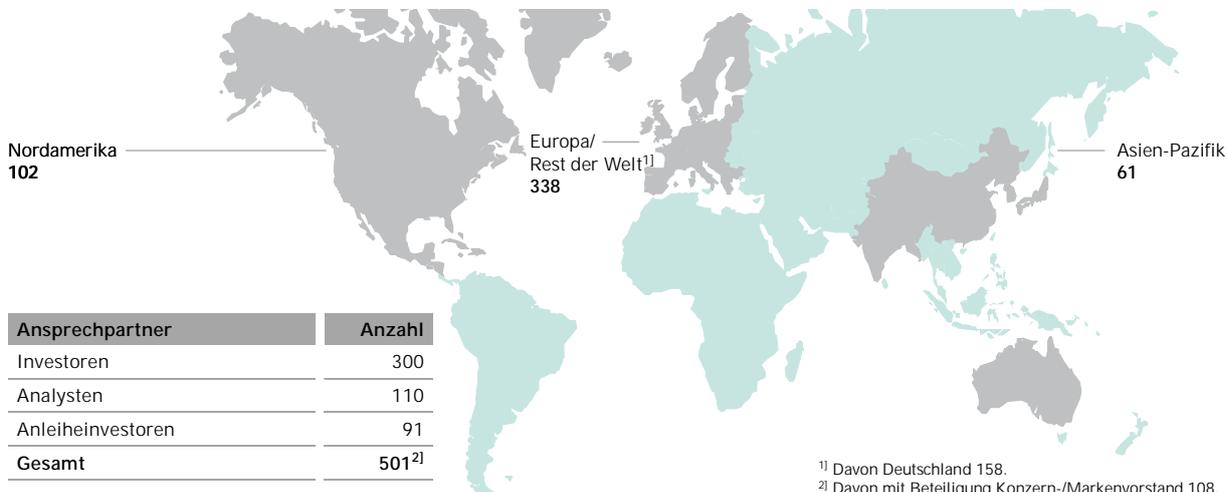
<sup>5)</sup> Auf Basis der gewichteten durchschnittlichen Anzahl ausstehender Stamm- und Vorzugsaktien (unverwässert).

<sup>6)</sup> Auf Basis der gesamten Stamm- und Vorzugsaktien am 31.12.

<sup>7)</sup> Zur Ermittlung wurden die Jahresendkurse der Stammaktien verwendet.

<sup>8)</sup> Orderbuch-Umsätze an deutschen Börsen.

## INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN WELTWEIT 2006



## VOLKSWAGEN IN NACHHALTIGKEITSINDIZES

Die Aktie der Volkswagen AG ist im internationalen Nachhaltigkeitsindex FTSE4Good vertreten, dessen Kriterien die soziale und ökologische Verantwortung von Unternehmen widerspiegeln. Des Weiteren ist die Volkswagen Aktie im Advanced Sustainable Performance Index (ASPI) gelistet, der die Nachhaltigkeitsperformance von Unternehmen abbildet.

Im Jahr 2006 wurde die Volkswagen Aktie von der Research-Agentur Oekom im „Corporate Responsibility Rating“ als Prime Investment eingestuft. Im Nachhaltigkeitsindex der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG war die Aktie nach einer Neuordnung nicht mehr vertreten.

Aktuelle Informationen zu Nachhaltigkeitsratings und -rankings finden Sie auf unserer Internetseite [www.volkswagen-nachhaltigkeit.de](http://www.volkswagen-nachhaltigkeit.de)

## JÄHRLICHES DOKUMENT NACH § 10 WPPG

Das Jährliche Dokument, das die nach § 10 Abs. 1 Wertpapierprospektgesetz (WpPG) relevanten Veröffentlichungen des Geschäftsjahres 2006 enthält, ist auf unserer Internetseite [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) abrufbar. Sollte ein Abruf nicht möglich sein, wird das Dokument in schriftlicher Form zur kostenlosen Ausgabe bereit gehalten.

## INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN

Im Jahr 2006 veranstaltete unser Investor-Relations-Team zahlreiche Roadshows, Konferenzen und Präsentationen. An allen wichtigen Finanzstandorten wurden Analysten und Investoren über die Geschäftsentwick-

lung des Volkswagen Konzerns und der einzelnen Marken informiert. Die wichtigsten Veranstaltungen 2006 waren die Internationale Investorenkonferenz in Wolfsburg im Frühjahr und die Strategiepräsentation des Vorstands der Volkswagen AG in London im September. Insgesamt hat unsere Investor-Relations-Abteilung im vergangenen Jahr weltweit 501 Veranstaltungen organisiert und durchgeführt; einzelne in Zusammenarbeit mit dem Bereich Konzern-Treasury. Einen detaillierten Überblick über diese Aktivitäten gibt die obige Grafik.

Über die fest terminierten Telefonkonferenzen zur Erläuterung der Quartalsergebnisse hinaus haben wir im Oktober 2006 eine weitere Konferenzschaltung durchgeführt. Dabei erläuterte der Vorstand der Volkswagen AG den Analysten und Investoren das Investment in die MAN Aktiengesellschaft.

Unser Investor-Relations-Team hat im Berichtsjahr außerdem die Aktivitäten im Retailbereich weiter ausgebaut: Auf zahlreichen Veranstaltungen stellte sich das Team den Fragen der Privataktionäre zu Themen rund um den Volkswagen Konzern und die Volkswagen Aktie.

Eine weitere Möglichkeit, sich über die Volkswagen Aktie und unsere Investor-Relations-Aktivitäten zu informieren, bietet das „Panorama des Konzernwissens“ in der Autostadt in Wolfsburg. Die Installation mit Touchscreens und Aktienticker erläutert den Besuchern die Welt der Finanz- und Kapitalmärkte, die Bedeutung von Aktien und die Hintergründe von Kursbewegungen. Unser Investor-Relations-Team hat die Entstehung dieses Bereichs in der Autostadt maßgeblich unterstützt.

**HIGHLIGHTS IM INVESTOR-RELATIONS-KALENDER**

Eindeutiger Höhepunkt im Investor-Relations-Kalender des Jahres 2006 war der Automotive Field Trip nach China, der zum ersten Mal stattfand. Er wurde von einem Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG begleitet und von Analysten und Investoren mit großer Begeisterung angenommen. Während der dreitägigen Reise wurden die Teilnehmer von Mitgliedern des Managements ausführlich über die Situation in China informiert. Zusätzlich bekamen sie die Gelegenheit, das Werk der Shanghai Volkswagen Automotive und einige Händlerbetriebe zu besichtigen. Des Weiteren erhielten die Teilnehmer einen umfassenden Einblick in die automobilen Wertschöpfungskette durch den Besuch von BASF im Shanghai Chemical Industry Parks.

Weitere Höhepunkte im vergangenen Jahr waren die Produktvorstellungen, die das Investor-Relations-Team für den Volkswagen Eos, den Audi Q7, den Audi TT und den Audi S3 organisiert hatte. Bei Testfahrten überzeugten sich Analysten und Investoren von der Leistungsfähigkeit unserer neuen Modelle. Begleitet wurden diese Veranstaltungen von Mitgliedern des Top-Managements, die nach den Testfahrten für Diskussionen zur Verfügung standen.

Alle Präsentationen, die im Rahmen von Veranstaltungen stattgefunden haben, wurden zeitnah im Internet auf unserer Website [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) veröffentlicht.

**HAUPTVERSAMMLUNG**

Die 46. Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG fand am 3. Mai 2006 im Congress Center Hamburg statt. Insgesamt waren 59,7 % des stimmberechtigten Kapitals vertreten. Erstmals konnten die Aktionäre die gesamte Hauptversammlung über das Internet verfolgen und Weisungen erteilen. Wie in den Vorjahren übertrugen viele Aktionäre ihr Stimmrecht an einen weisungsgebundenen Vertreter der Volkswagen AG. Auch für die Hauptversammlung am 19. April 2007 steht den Aktionären dieser Service zur Verfügung. Nähere Informationen erhalten alle Aktionäre der Volkswagen AG zusammen mit ihrer Einladung zur Hauptversammlung.

**EMISSIONEN**

Bei der Sicherung der Zahlungsfähigkeit spielt die Refinanzierung des Volkswagen Konzerns eine zentrale Rolle. Die Grundzüge der Refinanzierungsstrategie werden regelmäßig vom Bereich Konzern-Treasury festgelegt und mit dem Vorstand abgestimmt. Seit

Ende der neunziger Jahre wird die Geld- und Kapitalmarktfinanzierung kontinuierlich ausgebaut, während die Bedeutung der Kreditfinanzierung abnimmt. Zu den Aufgaben der Konzern-Treasury gehört auch, die Refinanzierung umzusetzen und das Finanzrisikomanagement zu überwachen.

Der Konzernbereich Automobile finanziert seine Aktivitäten insbesondere aus dem Cash-flow. Er wies im Jahr 2006 eine hohe Liquiditätsposition aus. Diese wurde zum Rückkauf von 1,5 Mrd. € ausstehender Anleihen der Volkswagen International Finance N.V. genutzt.

Die Transaktionen im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erfolgten direkt aus den Refinanzierungsprogrammen der Financial Services Gesellschaften. In der folgenden Abbildung sind die Refinanzierungsprogramme des Konzerns aufgeführt:

Programme	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2006 Mrd. €
Commercial Paper	17,4	5,6
Medium-Term-Notes	53,9	22,1
andere Kapitalmarktprogramme	8,0	0,7
Asset-Backed-Securities	24,9	13,5

Neben Privatplatzierungen in Höhe von insgesamt 4,0 Mrd. € wurden folgende wesentliche Transaktionen aus den oben genannten Refinanzierungsprogrammen getätigt. Im Mai 2006 platzierten wir erstmals eine öffentliche Benchmark-Anleihe für die Volkswagen Leasing GmbH im Wert von 1,0 Mrd. €. Auch in Zukunft soll diese Gesellschaft als regelmäßiger Emittent am Kapitalmarkt auftreten. Im Juni und im November 2006 emittierten wir je eine Asset-Backed-Securities(ABS)-Transaktion über rund 1,0 Mrd. € im Rahmen des Volkswagen Car Lease-Programms der Volkswagen Leasing GmbH beziehungsweise des Driver-Programms der Volkswagen Bank GmbH. Darüber hinaus haben wir im August 2006 eine Public-Lease-ABS-Transaktion in den USA durchgeführt, in der wir Forderungen über 1,5 Mrd. US-Dollar verbrieft haben.

Die Refinanzierung über die Geld- und Kapitalmarktprogramme wird durch ein Netz von bestätigten Kreditlinien über 17,2 Mrd. € ergänzt. Zentrale Bedeutung für den Konzern hat dabei die syndizierte Kreditlinie über 12,5 Mrd. €, die dem Konzern als bisher

ungenutzte Kreditfazilität bis Juni 2011 zur Verfügung steht. Die Kreditlinien werden im Wesentlichen zur Deckung des kurzfristigen Refinanzierungsbedarfs und als Backup für die Commercial-Paper-Programme genutzt.

Die vorgehaltene Liquidität, die kurz- und langfristigen Kreditlinien sowie die verfügbaren Rahmenprogramme geben dem Volkswagen Konzern eine hohe finanzielle Flexibilität, um den Refinanzierungsbedarf des Konzerns jederzeit zu decken.

## RATINGS

Die Rating-Agenturen Moody's Investors Service und Standard & Poor's haben im Jahr 2006 turnusgemäß ihre Bonitätseinschätzungen für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH aktualisiert. Die bisherigen Bewertungen der kurzfristigen und langfristigen Kreditwürdigkeit der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG wurden dabei bestätigt. Standard & Poor's setzte darüber hinaus den Ausblick der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG von „negativ“ auf „stabil“. Die Agentur hob außerdem die kurzfristige und langfristige Kreditwürdigkeit der Volkswagen Bank GmbH von „A-2“ auf „A-1“ beziehungsweise von „A-“ auf „A“ an und würdigte damit

die fortwährend positive Entwicklung und Solidität dieser Gesellschaft. Der Ausblick blieb unverändert „stabil“. Moody's Investors Service und Standard & Poor's stufen somit die Bonität der Volkswagen Bank GmbH um eine Rating-Klasse höher ein als die der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG. Damit ist es uns gelungen, für die Volkswagen Bank GmbH ein vom Volkswagen Konzern differenziertes Rating zu erreichen.

Eine Übersicht der aktuellen Ratings zeigt die Tabelle unten auf dieser Seite.

Für Fragen und Anregungen steht unser Investor-Relations-Team in Wolfsburg, London und Detroit jederzeit zur Verfügung.

### Büro Wolfsburg

Telefon + 49 (0) 53 61 9-4 98 43  
 Fax + 49 (0) 53 61 9-3 04 11  
 E-Mail investor.relations@volkswagen.de  
 Internet www.volkswagen-ir.de

### Büro London

Telefon + 44 20 72 90 7820  
 Fax + 44 20 76 29 2405

### Büro Detroit

Telefon + 1 248 754 5858  
 Fax + 1 248 754 6405

## RATINGS

	Volkswagen AG			Volkswagen Financial Services AG			Volkswagen Bank GmbH		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
<b>Standard &amp; Poor's</b>									
kurzfristig	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-1	A-2	A-2
langfristig	A-	A-	A-	A-	A-	A-	A	A-	A-
Ausblick	stabil	negativ	negativ	stabil	negativ	negativ	stabil	stabil	negativ
<b>Moody's Investors Service</b>									
kurzfristig	P-2	P-2	P-2	P-2	P-2	P-2	P-1	P-1	P-1
langfristig	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A2	A2	A2
Ausblick	stabil	stabil	negativ	stabil	stabil	negativ	stabil	stabil	negativ

# Corporate Governance Bericht

## Transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung

---

Durch eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung festigen wir das Vertrauen unserer Kunden und Investoren und schaffen so die Grundlage für die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes. Vorstand und Aufsichtsrat folgen deshalb allen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner derzeit gültigen Fassung vom 12. Juni 2006.

### EMPFEHLUNGEN DES DEUTSCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX ALS LEITLINIEN FÜR DIE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind eine wichtige Grundlage für die Tätigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Der Kodex enthält wesentliche gesetzliche Vorschriften sowie international und national anerkannte Standards der Unternehmensführung, die von der zuständigen Regierungskommission erarbeitet und weiterentwickelt wurden. Die Einhaltung der im Kodex genannten Empfehlungen und Anregungen soll eine gute Unternehmensführung und -kontrolle gewährleisten.

Um dem stetig steigenden Informationsanspruch aller Interessengruppen gerecht zu werden, schaffen wir Transparenz und stärken das Vertrauen in eine verantwortungsvolle Unternehmensführung. Wir handeln damit im Interesse nationaler und internationaler Investoren und werden so unseren Unternehmenswert nachhaltig steigern.

### ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 17. November 2006 die gesetzliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben. Sie erklären, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 2. Juni 2005 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 24. Juli 2006 entsprochen wurde.

Mit der aktuellen Entsprechenserklärung erklären Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG ferner, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der überarbeiteten Fassung vom 12. Juni 2006 entsprochen wurde und wird.

Die aktuelle gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat gemäß § 161 AktG haben wir auf der Internetseite unserer Gesellschaft, unter [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de), veröffentlicht.

Der Volkswagen Konzern wird darüber hinaus auch weitgehend den Anregungen des Kodex folgen. Allerdings sind die vom Kodex angeregte Berücksichtigung einmaliger, an den Geschäftserfolg gebundener variabler Komponenten bei der Vorstandsvergütung (Ziffer 4.2.3 Satz 3 Kodex) sowie die Berücksichtigung des langfristigen Erfolgs bei der Aufsichtsratsvergütung (Ziffer 5.4.7 Satz 5 Kodex) nach wie vor nicht vorgesehen. Diesbezüglich soll weiterhin abgewartet werden, bis sich in der Diskussion der Fachöffentlichkeit eine einheitliche Meinung gebildet hat.

In ihrer Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der AUDI AG am 6. Dezember 2006 erklärt, dass sie den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 2. Juni 2005 und in der Fassung vom 12. Juni 2006 weitgehend entsprochen haben und entsprechen werden. Allerdings galten und gelten weiterhin die Einschränkungen, dass die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder (Ziffer 5.4.7 Abs. 3 Satz 1 Kodex) nicht individualisiert ausgewiesen und die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahl durchgeführt wurden und werden (Ziffer 5.4.3, Satz 1 Kodex). Darüber hinaus unterbleiben die in § 285 Satz 1 Nr. 9a Sätze 5 bis 9 HGB verlangten Angaben der individualisierten Offenlegung der Vorstandsbezüge für die Dauer von fünf Jahren. Ein entsprechender Beschluss wurde auf der Hauptversammlung am 17. Mai 2006 in Ingolstadt gefasst.

Hinsichtlich der im Kodex enthaltenen Anregungen gelten für die AUDI AG folgende Einschränkungen: Die Hauptversammlung der AUDI AG wird nicht im Internet übertragen (Ziffer 2.3.4 Kodex). Deshalb besteht auch kein Anlass, die Erreichbarkeit eines Stimmrechtsvertreters des Unternehmens (Ziffer 2.3.3 Satz 3, Halbsatz 2 Kodex) für abwesende Aktionäre während der Haupt-

versammlung zu ermöglichen. Darüber hinaus gelten hinsichtlich der AUDI AG jene Einschränkungen, die oben auch für die Volkswagen AG genannt sind. Auf der Internetseite [www.audi.de](http://www.audi.de) ist die Entsprechenserklärung veröffentlicht.

#### ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über alle relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, der Unternehmensplanung einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements unterrichtet. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 4 bis 7 dieses Geschäftsberichts.

#### VERGÜTUNGSBERICHT

Wie bereits im Vorjahr folgten wir auch im Berichtsjahr in vollem Umfang den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, die Vergütung aller Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats individualisiert auszuweisen. Somit erhöhen wir entsprechend den Bestrebungen des Deutschen Corporate Governance Kodex die Transparenz bezüglich der Vergütungsbestandteile und setzen das im August 2005 in Kraft getretene Vorstandsvergütungs-offenlegungsgesetz um. Die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütungen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2006 (Seiten 184). Auf den Seiten 183 bis 185 finden Sie darüber hinaus Erläuterungen zu den Grundzügen des Vergütungssystems des Vorstands sowie zur Ausgestaltung des Aktienoptionsprogramms. Als Bestandteil des Konzernabschlusses wurden alle Angaben in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen.

## RISIKOMANAGEMENT

Unsere besondere Aufmerksamkeit gilt auch dem sorgsamem Umgang mit potenziellen Risiken für das Unternehmen. Durch ein systematisches Risikomanagement werden Risiken aufgedeckt und Risikopositionen optimiert. In einem dynamischen Prozess passen wir das Risikomanagement-System des Volkswagen Konzerns kontinuierlich den veränderten Rahmenbedingungen an. Im Kapitel Risikobericht (Seiten 102 bis 107) werden weitere Einzelheiten zum Risikomanagement dargestellt.

Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Holger P. Härter, Mitglied des Vorstands Finanzen und Betriebswirtschaft der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, verfügt entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

## KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ

Der Volkswagen Konzern veröffentlicht in seinem Geschäftsbericht, in seinen Zwischenberichten und auf seiner Internetseite [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) einen Finanzkalender, in dem auch alle für unsere Aktionäre wichtigen Termine aufgeführt werden. Bei der jährlichen Hauptversammlung bieten wir den Aktionären die Möglichkeit, das Stimmrecht selbst auszuüben oder dieses Recht nach ihrer Wahl von einem weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft oder von einem von ihnen bevollmächtigten Dritten ausüben zu lassen. Darüber hinaus hatten unsere Aktionäre bei der Hauptversammlung am 3. Mai 2006 erstmals die Möglichkeit, die gesamte Hauptversammlung über das Internet zu verfolgen.

Auf unserer Investor-Relations-Website [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) veröffentlichen wir auch die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens. Dort stellen wir außerdem weitere Hinweise und Informationen zu Volkswagen zur Verfügung. Alle Mitteilungen und Informationen werden auch in englischer Sprache veröffentlicht. Eine detaillierte Auflistung aller im Jahr 2006 veröffentlichten kapitalmarktbezogenen Mitteilungen enthält das Jährliche Dokument nach § 10 WpPG, das ebenfalls auf dieser Website abrufbar ist.

Im Geschäftsjahr 2006 sind keine Mitteilungen von Führungspersonen über Wertpapiergeschäfte (§ 15a WpHG) eingegangen. Die im Berichtszeitraum gemäß den §§ 21 ff. WpHG erfolgten Meldungen (Mitteilungen und Veröffentlichungen bei Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG) sind auf der Internetseite [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) veröffentlicht.

Die Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats in Aufsichtsorganen finden Sie auf den Seiten 192 bis 195 dieses Geschäftsberichts.

Die Volkswagen AG hat im Januar 2006 weltweit ein Antikorruptionssystem eingeführt. Damit verbunden war die Bestellung von unabhängigen Rechtsanwälten als Ombudsmänner und die Ernennung eines internen Antikorruptionsbeauftragten. Sie sind zusätzliche Anlaufstellen für Hinweisgeber zu Korruptionsverdachtsfällen im Konzern. Zusätzlich wurden die internen Richtlinien durch eine Organisationsanweisung zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption ergänzt.

Unter dem Motto „forward to the roots“ hat Volkswagen seine traditionellen Stärken neu interpretiert. Der Volkswagen Tiguan, ein dynamisch-kompakter SUV, der 2007 auf den Markt kommt, verkörpert diesen Aufbruch der Marke. Mit der perfekten Symbiose aus Fahrdynamik und Komfort, Variabilität und Wirtschaftlichkeit repräsentiert er die zentralen Werte der Marke.





# Geschäftssparten und Märkte

## Erfolg durch starke Marken und innovative Finanzdienstleistungen

### DIE KONZERNSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern gliedert sich in zwei Konzernbereiche: Automobile und Finanzdienstleistungen. Die Aktivitäten im Konzernbereich Automobile sind die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren sowie die Produktion und der Vertrieb von Pkw, Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen. Im Finanzdienstleistungsbereich umfasst das Angebot des Konzerns die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagementgeschäft.

Auf den nächsten Seiten werden die wesentlichen Mengen- und Finanzaufgaben der einzelnen Geschäftssparten entsprechend der Konzernstruktur des Jahres 2006 erläutert. Außerdem betrachten wir unsere Märkte Europa/Übrige Märkte, Nordamerika, Südamerika/Südafrika und Asien-Pazifik hinsichtlich der Umsatzerlöse und des Operativen Ergebnisses.

Grundlage der Ausführungen zum Operativen Ergebnis nach Geschäftssparten und Märkten sind zur besseren Vergleichbarkeit die Werte vor Sondereinflüssen.

### WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 104,9 Mrd. € und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 11,6 %. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen erhöhte sich um 51,7 % auf 4,4 Mrd. €.

In Europa/Übrige Märkte verzeichneten wir im Jahr 2006 einen deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse um 9,8 % auf 74,8 Mrd. €. Die Verbesserung resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Absatzvolumen und dem anhaltenden Trend zu höherwertigen Fahrzeugen. Zusammen mit den erfolgreich umgesetzten Maßnahmen des Leistungssteigerungsprogramms ForMotion-plus führte dies zu einem Anstieg des Operativen Ergebnisses im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Mrd. € auf 4,8 Mrd. €.

### VOLKSWAGEN KONZERN

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

Geschäftssparten und Märkte  
 Markengruppe Volkswagen  
 Markengruppe Audi  
 Nutzfahrzeuge  
 Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse in Nordamerika übertrafen mit 14,6 Mrd. € den Vorjahreswert um 6,5 %. Neben der nun vollen Verfügbarkeit der Modelle Passat und Jetta war auch hier der anhaltende Trend zu höherwertigen Fahrzeugen für diese Entwicklung verantwortlich. Aufgrund gestiegener Verkaufsförderungskosten und nach wie vor ungünstiger Wechselkursrelationen ergab sich für das Geschäftsjahr 2006 ein Operativer Verlust, der mit 607 Mio. € jedoch geringer ausfiel als im Vorjahr.

In Südamerika/Südafrika setzte sich die positive Entwicklung des Jahres 2005 auch im Berichtsjahr fort. Die Umsatzerlöse stiegen deutlich um 27,6 % auf

8,8 Mrd. €. Ausschlaggebend dafür waren vor allem die Aufwertung des brasilianischen Real und der höhere Absatz, insbesondere in Argentinien und Südafrika. Das Operative Ergebnis für das Geschäftsjahr 2006 hat sich mit 337 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt.

Die Umsatzerlöse in Asien-Pazifik lagen im Berichtszeitraum mit 6,7 Mrd. € um 26,8 % über denen des Jahres 2005. Das Operative Ergebnis verschlechterte sich aufgrund der verschärften Wettbewerbssituation und der anhaltend ungünstigen Wechselkursrelationen auf – 115 (–95) Mio. €.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH GESCHÄFTSSPARTEN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	Absatz <sup>1)</sup>		Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2006	2005	2006	2005 <sup>2)</sup>	2006	2005 <sup>2)</sup>
Markengruppe Volkswagen	3.941	3.557	54.871	49.681	1.424	516
Markengruppe Audi	1.334	1.241	32.673	28.432	1.991	1.387
Nutzfahrzeuge	445	395	8.343	7.297	101	96
Übrige Gesellschaften <sup>3)</sup>			117	270	24	61
Finanzdienstleistungen			8.871	8.316	843	829
Geschäftssparten vor Sondereinflüssen	5.720	5.193	104.875	93.996	4.383	2.889
Sondereinflüsse					– 2.374	– 351
<b>Volkswagen Konzern</b>	<b>5.720</b>	<b>5.193</b>	<b>104.875</b>	<b>93.996</b>	<b>2.009</b>	<b>2.538</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 Volkswagen Group Services SCS, Volkswagen International Finance N.V., Volkswagen Investments Ltd., VW Kraftwerk GmbH, Volkswagen Immobilien, VW Retail-Gruppe, gedas-Gruppe bis einschließlich März 2006.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Mio. €	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2006	2005 <sup>1)</sup>	2006	2005 <sup>1)</sup>
Europa/Übrige Märkte	74.755	68.087	4.768	3.695
Nordamerika	14.611	13.724	– 607	– 866
Südamerika/Südafrika	8.835	6.924	337	155
Asien-Pazifik <sup>2)</sup>	6.674	5.261	– 115	– 95
Märkte vor Sondereinflüssen	104.875	93.996	4.383	2.889
Sondereinflüsse			– 2.374	– 351
<b>Volkswagen Konzern<sup>2)</sup></b>	<b>104.875</b>	<b>93.996</b>	<b>2.009</b>	<b>2.538</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 fahrzeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen werden at Equity konsolidiert und erzielten ein Operatives Ergebnis (quotat) von 108 (– 119) Mio. €.

# Markengruppe Volkswagen

## Positive Entwicklung der Marke Volkswagen Pkw setzt sich fort

Jedes fünfte im Jahr 2006 in Deutschland zugelassene Fahrzeug ist ein Volkswagen. Verkaufsrekord von Škoda trägt zum Absatzanstieg der Markengruppe Volkswagen bei. Umsetzung von ForMotionplus zeigt Wirkung.

### GESCHÄFTSVERLAUF

Der Absatz der Markengruppe Volkswagen mit ihren Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Bentley und Bugatti belief sich im Geschäftsjahr 2006 auf 3,9 Mio. Fahrzeuge. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 10,8 %. Die Marke Volkswagen Pkw steigerte ihren Absatz deutlich um 11,5 % auf 3,4 Mio. Fahrzeuge. Der Anteil am Gesamtabsatz der Markengruppe betrug damit 85,2 (84,7) %. Die Modelle Fox und Polo erfreuten sich im Berichtsjahr besonderer Beliebtheit bei den Kunden und führten in der deutschen Zulassungsstatistik ihre Segmente an. Der Golf wurde unverändert stark nachgefragt und ist weiterhin das meist zugelassene Fahrzeug in Deutschland. Der Eos setzte sich nach seiner erfolgreichen Markteinführung im Mai 2006 schnell an die Spitze des Cabrio-Segments. Darüber hinaus trug auch der Touran dazu bei, dass jedes fünfte im Jahr 2006 in Deutschland zugelassene Fahrzeug ein Volkswagen Modell war.

Der Absatz der Marke Škoda lag im Berichtsjahr bei 573 Tsd. Fahrzeugen. Dies bedeutet eine Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr um 13,7 % und den zwölften Zulassungsrekord in Folge. Neben den Modellen Fabia, Octavia und Superb leistete auch der neu in den Markt eingeführte Škoda Roomster einen wesentlichen Beitrag zu dieser positiven Entwicklung.

Die Marke Bentley verzeichnete mit 8.916 Fahrzeugen einen Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. Das neue Bentley Continental GT Cabriolet wurde gut im Markt aufgenommen.

Die Markengruppe Volkswagen steigerte ihre Produktion im abgelaufenen Jahr um 8,3 % auf 3,9 Mio. Fahrzeuge. Davon fertigte die Marke Volkswagen Pkw 3,3 Mio. Einheiten (+8,8 %). Unsere chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften schafften dabei den deutlichsten Anstieg der Produktionszahlen. Die Fertigungszahlen der Marke Škoda lagen mit 556 Tsd. Einheiten um 12,6 % über denen des Vorjahres. Die Marke Bentley erzielte im Geschäftsjahr 2006 mit 10.036 hergestellten Fahrzeugen erneut einen Produktionsrekord.

### MARKENGRUPPE VOLKSWAGEN

	2006	2005	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	3.955	3.589	+ 10,2
Absatz	3.941	3.557	+ 10,8
Produktion	3.887	3.588	+ 8,3
Umsatzerlöse (Mio. €)	54.871	49.681*	+ 10,4
Operatives Ergebnis	1.424	516*	+ 176,1
in % der Umsatzerlöse	2,6	1,0*	

\* Angepasst.

Geschäftssparten und Märkte  
 Markengruppe Volkswagen  
 Markengruppe Audi  
 Nutzfahrzeuge  
 Finanzdienstleistungen

**UMSATZ UND ERGEBNIS**

Die Markengruppe Volkswagen erwirtschaftete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 54,9 Mrd. €. Der Wert des Vorjahres wurde damit um 10,4 % übertroffen. Die wesentliche Ursache dafür waren die höheren Absatzzahlen, die sich aus der nun vollen Verfügbarkeit der Modelle Passat und Jetta, dem Markterfolg des Eos sowie dem Verkaufsrekord von Škoda ergaben. Das Operative Ergebnis verbesserte sich im Jahr 2006

um 908 Mio. € auf 1,4 Mrd. €. Dank der Maßnahmen des Leistungssteigerungsprogramms ForMotionplus haben wir eine gute Ausgangsposition geschaffen, um unsere mittelfristigen Ziele zu erreichen. Die Operativen Ergebnisse der Marken Volkswagen Pkw, Škoda und Bentley erhöhten sich deutlich. Das war vor allem auf die gestiegenen Absatzzahlen und optimierte Kostenstrukturen zurückzuführen.

**PRODUKTION**

Fahrzeuge	2006	2005
<b>Volkswagen Pkw</b>		
Passat/Santana	701.074	578.141
Golf	693.376	732.715
Jetta/Bora	533.499	431.280
Polo	401.551	352.120
Gol	278.051	284.069
Fox	201.888	204.435
Touran	178.122	191.207
Polo Classic/Sedan	67.237	59.623
Touareg	60.802	81.003
New Beetle	43.653	35.485
Eos	39.437	207
Suran	32.601	-
New Beetle Cabriolet	30.007	30.531
Sharan	26.852	32.575
Parati	25.994	26.744
Phaeton	5.024	6.001
Lupo	-	5.742
	<b>3.319.168</b>	<b>3.051.878</b>
<b>Škoda</b>		
Octavia	269.774	246.781
Fabia	240.051	224.990
Roomster	25.055	-
Superb	20.403	21.182
Fabia Praktik	1.064	1.174
	<b>556.347</b>	<b>494.127</b>
<b>Bentley</b>		
Continental Flying Spur	4.042	4.271
Continental GT Coupé	3.611	4.733
Continental GT Cabriolet	1.742	-
Arnage	464	556
Azure	177	-
	<b>10.036</b>	<b>9.560</b>
<b>Markengruppe Volkswagen*</b>	<b>3.886.789</b>	<b>3.587.542</b>

\* Inklusive der nicht vollkonsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. sowie 1.194 (31.972) Ford-Galaxy-Modelle und 44 (5) Bugatti Veyron 16.4.

# Markengruppe Audi

## Elfter Absatzrekord in Folge bei der Marke Audi

Die Marke Audi setzt ihre Erfolgsgeschichte fort.  
Neuer Audi Q7 nach Markteinführung besonders gefragt.  
Lamborghini erzielt deutlichen Zuwachs beim Absatz.

### GESCHÄFTSVERLAUF

Die Markengruppe Audi, die sich aus den Marken Audi, SEAT und Lamborghini zusammensetzt, erhöhte ihren Absatz im Geschäftsjahr 2006 um 7,5 % auf 1,3 Mio. Fahrzeuge. Dabei konnten alle Marken ihre Vorjahreswerte übertreffen. Die Marke Audi setzte mit 907 Tsd. Fahrzeugen 10,1 % mehr Einheiten ab und erzielte damit den elften Absatzrekord in Folge. Die größten Wachstumsraten wiesen dabei die Modelle Audi A3 Sportback, Audi A6 Limousine, Audi allroad und das Audi A4 Cabriolet auf. Der neue Audi Q7 ist seit seiner Markteinführung im März 2006 bei den Kunden stark gefragt. Der Absatz der Marke SEAT erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,3 % auf 425 Tsd. Einheiten. Vor allem die Nachfrage nach dem SEAT Leon entwickelte sich sehr positiv. Die Marke Lamborghini erzielte eine deutliche Absatzsteigerung von 35,9 % auf 2.029 Einheiten.

Im Geschäftsjahr 2006 produzierte die Markengruppe Audi 1,3 Mio. Fahrzeuge. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Erhöhung um 9,4 %. Die Marke Audi fertigte 921 Tsd. Modelle (+ 11,9 %), das entspricht einem Anteil am Produktionsvolumen der Markengruppe von 68,4 (66,9) %. Die Produktionszahl der Marke SEAT lag im Berichtsjahr bei 423 Tsd. Fahrzeugen (+ 4,4 %). Lamborghini fertigte 2.095 Einheiten, der Vorjahreswert wurde damit nahezu verdoppelt.

### UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Markengruppe Audi erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 14,9 % auf 32,7 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den verbesserten Absatzzahlen der Marken, wobei sich der Trend zu höherwertigen Fahrzeugen fortsetzte. Dank des Absatzanstiegs, insbesondere der margenstarken Audi Modelle, und verbesserter Kostenstrukturen lag das Operative Ergebnis der Markengruppe Audi im Geschäftsjahr 2006 mit 2,0 Mrd. € um 43,5 % über dem Vorjahreswert. Belastend wirkte sich dabei das weiterhin unbefriedigende Operative Ergebnis der Marke SEAT aus.

### MARKENGRUPPE AUDI

	2006	2005	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.337	1.253	+ 6,7
Absatz	1.334	1.241	+ 7,5
Produktion	1.346	1.230	+ 9,4
Umsatzerlöse (Mio. €)	32.673	28.432*	+ 14,9
Operatives Ergebnis	1.991	1.387*	+ 43,5
in % der Umsatzerlöse	6,1	4,9*	

\* Angepasst.

Geschäftssparten und Märkte  
 Markengruppe Volkswagen  
**Markengruppe Audi**  
 Nutzfahrzeuge  
 Finanzdienstleistungen

PRODUKTION

Fahrzeuge	2006	2005
<b>Audi</b>		
A4	312.786	315.606
A3	231.752	224.961
A6	217.183	211.142
Q7	72.169	1.185
Cabriolet	28.324	22.089
A8	22.468	21.509
TT Coupé	21.461	8.368
Allroad	11.838	4.295
TT Roadster	2.214	3.939
A5 Coupé	487	10
R8	164	6
A2	-	10.026
	<b>920.846</b>	<b>823.136</b>
<b>SEAT</b>		
Ibiza	183.848	168.645
Leon	126.511	98.130
Altea	58.288	65.174
Cordoba	31.058	37.568
Alhambra	14.352	14.902
Toledo	8.613	20.600
	<b>422.670</b>	<b>405.019</b>
<b>Lamborghini</b>		
Gallardo Spyder	1.025	25
Gallardo	626	947
Murciélago	323	230
Murciélago Roadster	121	234
	<b>2.095</b>	<b>1.436</b>
<b>Markengruppe Audi*</b>	<b>1.345.611</b>	<b>1.229.591</b>

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

# Nutzfahrzeuge

## Geschäftssparte Nutzfahrzeuge erzielt neuen Verkaufsrekord

Nachfrage nach Großraumlimousinen, Freizeitfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen von Volkswagen wächst weiterhin. Der neue Crafter tritt die Nachfolge des LT an.

### GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge entwickelte sich im Geschäftsjahr 2006 weiter positiv. Der Absatz an die Handelsorganisation stieg gegenüber dem Vorjahr um 12,7 % auf 445 Tsd. Einheiten. Der Caddy erfreute sich weiterhin großer Beliebtheit und verzeichnete auch im abgelaufenen Jahr steigende Absatzzahlen. Von dem sowohl als Nutzfahrzeug als auch in der Pkw-Version Caddy Life angebotenen Modell wurden weltweit insgesamt 137.738 Einheiten (+ 9,4 %) nachgefragt. Die Modelle Caravelle/Multivan und Transporter erzielten insgesamt einen Absatzanstieg um 13,4 % und verteidigten in ihrem Segment erfolgreich die Spitze der deutschen Zulassungsstatistik. Sie leisteten damit erneut einen wesentlichen Beitrag zur positiven Entwicklung der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge. Der neue Crafter, das Nachfolgemodell des LT, wurde nach seiner Einführung sehr positiv im Markt aufgenommen.

Der Absatz der überwiegend in Brasilien gefertigten schweren Nutzfahrzeuge erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 6,5 % auf weltweit insgesamt 37.347 Einheiten. Von den schweren Lkw der Klasse 5 bis 45 Tonnen setzten wir 30.964 Einheiten ab; das waren 2,6 % mehr als im Vorjahr.

Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge blieb damit Marktführer in Brasilien. Der Absatz von Bussen erhöhte sich auf 6.383 (4.882) Tsd. Einheiten.

Im Berichtsjahr produzierte die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge mit 427 Tsd. Einheiten rund 6,2 % mehr Fahrzeuge als im Jahr 2005. Die Fertigungszahlen des Crafter sind darin nicht enthalten, da dieser in den DaimlerChrysler Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde hergestellt wird. Im Stammwerk in Hannover lag die Produktion der Modelle Caravelle/Multivan, Transporter und LT insgesamt bei 170 (162) Tsd. Fahrzeugen. Der Standort Poznan fertigte im Berichtsjahr 167 Tsd. Fahrzeuge (+ 6,9 %). Das brasilianische Werk in Resende produzierte 35.223 Lkw und Bus-Chassis, das waren 7,7 % weniger als im Vorjahr.

### NUTZFAHRZEUGE

	2006	2005	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	442	402	+ 10,0
Absatz	445	395	+ 12,7
Produktion	427	402	+ 6,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	8.343	7.297*	+ 14,3
Operatives Ergebnis	101	96*	+ 5,6
in % der Umsatzerlöse	1,2	1,3*	

\* Angepasst.

Geschäftssparten und Märkte  
 Markengruppe Volkswagen  
 Markengruppe Audi  
**Nutzfahrzeuge**  
 Finanzdienstleistungen

**UMSATZ UND ERGEBNIS**

Im Berichtsjahr übertrafen die Umsatzerlöse der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge mit 8,3 Mrd. € den Vorjahreswert um 14,3 %. Dies war insbesondere auf die positive Entwicklung der Absatzzahlen bei den Modellen Caddy, Caravelle/Multivan und Transporter zurückzuführen.

Das Operative Ergebnis belief sich im Geschäftsjahr 2006 auf 101 Mio. €. Der Vergleichswert des Vorjahres wurde damit um 5 Mio. € übertroffen. Der Ergebnisanstieg resultierte im Wesentlichen aus den deutlichen Volumenzuwächsen. Belastend wirkten sich Vorleistungen für die Markteinführung des Crafter sowie für die Erweiterung der Modellpalette aus.

**PRODUKTION**

<b>Fahrzeuge</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Caravelle/Multivan, Kombi	119.583	100.986
Transporter	84.568	76.970
Caddy Kombi	70.349	67.060
Caddy	69.736	60.785
Lkw	28.624	32.563
LT	18.068	32.359
Saveiro	26.574	21.794
Omnibus	6.444	5.499
LT Kombi	2.316	3.512
Golf Pickup	916	817
<b>Nutzfahrzeuge</b>	<b>427.178</b>	<b>402.345</b>

# Finanzdienstleistungen

## Innovative Paket-Lösungen unterstützen erfolgreich die Vertriebsstrategie

---

Mobilitätspakete aus Leasing oder Finanzierung plus Versicherungen und Service sind bei den Kunden sehr beliebt.

### STRUKTUR DES KONZERNBEREICHS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Nach der Veräußerung von Europcar im März 2006 umfasst der Konzernbereich Finanzdienstleistungen nunmehr ausschließlich die Geschäftssparte Finanzdienstleistungen. Anfang des Jahres 2006 wurde der Konzernbereich neu geordnet. Die Volkswagen Financial Services AG, bisher zuständig für die Regionen Europa und Asien-Pazifik, ist nun für die Koordination der weltweiten Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns verantwortlich. Die lateinamerikanischen Finanzdienstleistungsgesellschaften der Volkswagen AG gehen damit in die Verantwortung der Volkswagen Financial Services AG über. Die rechtliche Selbstständigkeit der nordamerikanischen Tochtergesellschaften bleibt davon unberührt. Ziele der Neuordnung sind die Anwendung weltweit einheitlicher Steuerungsprinzipien, die Förderung des Know-how-Transfers sowie die Erschließung weiterer Wachstumspotenziale.

### GESCHÄFTSVERLAUF

Die Volkswagen Bank GmbH, eine Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, startete im Geschäftsjahr 2006 mit ihren Mobilitätspaketen eine Produktoffensive. Die Pakete kombinieren Produktangebote mit Leasing oder Finanzierung sowie Versicherungen und Service. Dieses innovative Angebot wurde

entsprechend den individuellen Wünschen der Kunden mehrfach weiterentwickelt. Es ist mittlerweile nicht nur für Modelle der Marke Volkswagen Pkw, sondern in Form des „emoción-Pakets“ auch für alle SEAT Modelle erhältlich.

Die Volkswagen Financial Services AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die Gründung einer Rückversicherungsgesellschaft mit der Eintragung ins Handelsregister abgeschlossen. Die entstandene Volkswagen Reinsurance AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG. In Kooperation mit einem langjährigen Partner, der Allianz Versicherungs-AG, kann die Volkswagen Reinsurance AG über die Volkswagen Versicherungsdienst GmbH den Kunden der Konzernmarken intelligente Tarife und Kfz-Versicherungsprodukte anbieten.

Die Rating-Agenturen Moody's Investors Service und Standard & Poor's haben im Jahr 2006 turnusgemäß ihre aktualisierten Bonitätseinschätzungen abgegeben. Standard & Poor's hob sowohl die kurzfristige als auch die langfristige Kreditwürdigkeit der Volkswagen Bank GmbH um eine Rating-Klasse an und würdigte damit die anhaltend positive Entwicklung der Gesellschaft. Nach Moody's stuft nun auch Standard & Poor's die Bonität der Volkswagen Bank GmbH um eine Rating-Klasse höher ein als die der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG. Die Volks-

Geschäftssparten und Märkte  
 Markengruppe Volkswagen  
 Markengruppe Audi  
 Nutzfahrzeuge  
 Finanzdienstleistungen

wagen Bank GmbH besitzt damit ein vom Volkswagen Konzern differenziertes Rating.

Mit rund 2,5 Mio. Kontrakten lag die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft im Geschäftsjahr 2006 über dem Vorjahreswert. Zum 31. Dezember 2006 betrug der Vertragsbestand 6,3 Mio. Kontrakte. Die Bereiche Kundenfinanzierung/Leasing und Service/Versicherung verzeichneten im Vergleich zum Vorjahresstichtag Steigerungsraten von 3,7 % bzw. 14,3 %. Der Anteil der finanzierten oder geleasteten Fahrzeuge am gesamten Auslieferungsvolumen des Volkswagen Konzerns betrug bei unveränderten Vergabegrundsätzen 32,0 (30,3) %. Das Direktbankgeschäft der Volkswagen Bank setzte seine positive Entwicklung ebenfalls fort. Das Einlagevolumen wuchs zum 31. Dezem-

ber 2006 auf 8,8 Mrd. € (+ 1,0 %). Die Zahl der durch die Volkswagen Bank *direct* betreuten Konten lag bei 883.287; das sind 4,0 % mehr als ein Jahr zuvor.

Im Flottenmanagementgeschäft lag der Gesamtvertragsbestand am 31. Dezember 2006 leicht über dem Vorjahr. Die Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan betreute zum Jahresende 2006 rund 1,3 Mio. Fahrzeuge (+ 3,3 %).

**UMSATZ UND ERGEBNIS**

Die Geschäftssparte Finanzdienstleistungen erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 8,9 Mrd. €. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 6,7 %. Das Operative Ergebnis betrug 843 Mio. €. Damit leistete der Finanzdienstleistungsbereich erneut einen wesentlichen Beitrag zum Ergebnis des Volkswagen Konzerns.

**FINANZDIENSTLEISTUNGEN**

		2006	2005 <sup>1)</sup>	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	6.337	5.938	+ 6,7
Kundenfinanzierung		3.155	3.072	+ 2,7
Leasing		1.256	1.182	+ 6,3
Service/Versicherung		1.926	1.685	+ 14,3
Forderungen <sup>2)</sup> aus	Mio. €			
Kundenfinanzierung		26.718	25.596	+ 4,4
Händlerfinanzierung		9.623	9.282	+ 3,7
Leasingverträgen		13.275	12.311	+ 7,8
Direktbankeinlagen	Mio. €	8.827	8.735	+ 1,0
Bilanzsumme	Mio. €	64.518	64.268	+ 0,4
Eigenkapital	Mio. €	6.185	6.256	- 1,1
Schulden <sup>3)</sup>	Mio. €	55.734	55.596	+ 0,2
Eigenkapitalquote	%	9,6	9,7	
Eigenkapitalrendite vor Steuern <sup>4)</sup>	%	16,9	18,2	
Leverage <sup>5)</sup>		9,0	8,9	
Operatives Ergebnis	Mio. €	843	829	+ 1,7
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	Mio. €	1.019	1.001	+ 1,8
Mitarbeiter am 31.12.		7.154	7.093	+ 0,9

<sup>1)</sup> Angepasst.  
<sup>2)</sup> Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.  
<sup>3)</sup> Ohne Rückstellungen und latente Steuern.  
<sup>4)</sup> Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).  
<sup>5)</sup> Schulden : Eigenkapital.

Ein Meilenstein in der Geschichte der Marke Škoda: die Einführung des Škoda Roomster. Clevere Lösungen für ein aktives Leben mit Familie und Freunden und dazu ein unkonventionelles Design. Kein Wunder, dass sich für die Marke Škoda nicht nur der Verstand der Kunden entscheidet, sondern auch ihr Bauch.





# Geschäftsverlauf

## Neue Modelle stärken den Aufwärtstrend

---

Sowohl das Wachstum der Weltwirtschaft als auch die positive Tendenz auf den weltweiten Automobilmärkten setzten sich im Jahr 2006 fort. Dank seiner attraktiven neuen Modelle profitierte der Volkswagen Konzern überdurchschnittlich von dieser positiven Entwicklung.

### WELTWIRTSCHAFT WEITER IM AUFSCHWUNG

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2006 fortgesetzt. Mit 3,6 % lag das Weltwirtschaftswachstum um 0,4 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau. Weiter gestiegene Rohstoff- und Energiepreise sowie die in vielen Ländern restriktivere Geldpolitik führten allerdings zu einem im Laufe des Jahres nachlassenden Expansionstempo.

### NORDAMERIKA

Die konjunkturelle Dynamik der US-Wirtschaft hat sich nach dem kräftigen Aufschwung zu Beginn des Jahres 2006 deutlich vermindert. Im Gesamtjahr lag das Wachstum dennoch mit 3,4 (3,2) % leicht über dem des Vorjahres. Der US-Dollar schwächte sich im Jahresverlauf erheblich gegenüber dem Euro ab, konnte sich jedoch gegenüber dem Yen in der zweiten Jahreshälfte erholen. Die kanadische Wirtschaft wuchs um 2,7 (2,9) %. Als Folge der stabilen Konjunktorentwicklung in den USA und der hohen Ölpreise stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Mexiko um 4,9 (3,0) %.

### SÜDAMERIKA/SÜDAFRIKA

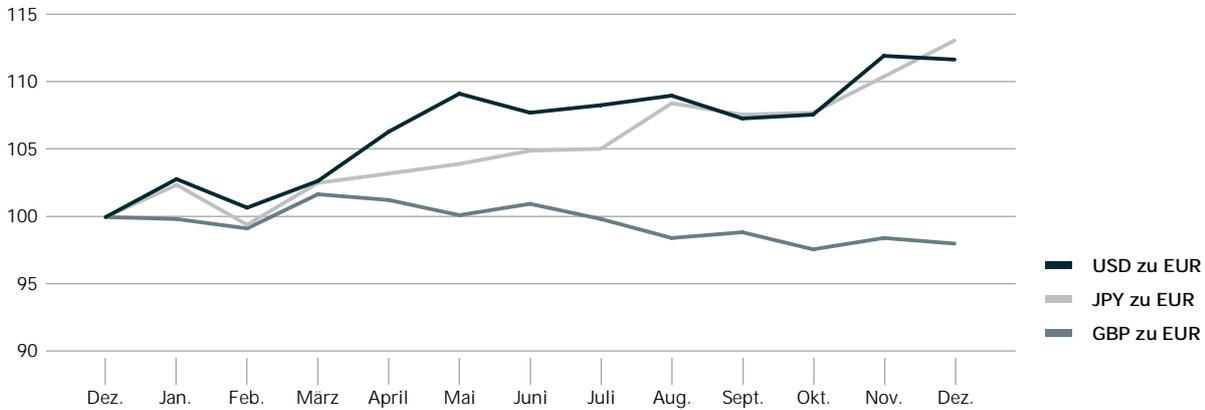
Nach einem deutlichen Rückgang des Wirtschaftswachstums im Vorjahr erhöhte sich das BIP in Brasilien 2006 um 2,7 (2,3) %. Trotz einer zweistelligen Inflationsrate entwickelte sich die argentinische Volkswirtschaft mit 8,8 (9,2) % weiter sehr dynamisch. In Südafrika lag das BIP-Wachstum mit 4,9 (5,1) % leicht unter dem des Vorjahres. Die stark angestiegenen außenwirtschaftlichen Defizite führten zu einer deutlichen Abwertung des Rand.

### ASIEN-PAZIFIK

Die Wirtschaftsdynamik ließ in den meisten asiatischen Schwellenländern im zurückliegenden Jahr nach. China erreichte jedoch mit einem Wachstum von 10,7 (10,4) % die höchste Steigerung seit elf Jahren. Das sowohl von der Binnen- als auch von der Auslandsnachfrage getragene Wirtschaftswachstum Japans lag mit 2,1 % auf dem Niveau von 2005. Indien setzte mit einer Erhöhung des BIP um 8,5 (8,4) % seine kräftige wirtschaftliche Expansion fort.

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

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2005 BIS DEZEMBER 2006  
 INDEX AUF BASIS DER MONATSENDKURSE, STAND: 31.12.2005 = 100



EUROPA

In Westeuropa verstärkte sich 2006 der Aufschwung. Sowohl die Exporte als auch die Binnennachfrage, insbesondere nach Investitionsgütern, lieferten Wachstumsimpulse. Die Zuwachsrate des BIP erhöhte sich im Euroraum auf 2,6 (1,4) %. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote verminderte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte auf 7,9 %. Der Euro festigte sich gegenüber dem US-Dollar und dem Yen. In Zentral- und Osteuropa wuchs die Wirtschaft mit 6,0 (5,7) % weiterhin sehr kräftig.

DEUTSCHLAND

Die deutsche Wirtschaft erreichte im vergangenen Jahr mit 2,7 (0,9) % die höchste Wachstumsrate seit sechs Jahren. Neben den Exporten als wesentlicher Konjunkturstütze wurde der Aufschwung auch von der steigenden Inlandsnachfrage nach Investitionsgütern getragen. Der private Konsum dagegen belebte sich trotz der Vorzieheffekte aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 nur zögerlich. Die Arbeitslosenquote sank auf durchschnittlich 10,8 (11,7) %.

WELTWEITE PKW-VERKÄUFE ERNEUT GESTIEGEN

Im Berichtsjahr erhöhte sich die weltweite Pkw-Nachfrage um 2,6 % auf 54,4 Mio. Fahrzeuge. Überdurchschnittliche Zuwächse wiesen dabei insbesondere die südamerikanischen und osteuropäischen Märkte sowie China und Indien auf. Der weltweit größte Markt USA verzeichnete einen Rückgang der Neuzulassungen. In Westeuropa bewegte sich die Pkw-Nachfrage leicht über dem Vorjahresniveau. Die Weltautomobilproduktion erhöhte sich um 3,4 % auf 67,2 Mio. Einheiten, davon waren 56,8 Mio. Pkw (+ 3,4 %).

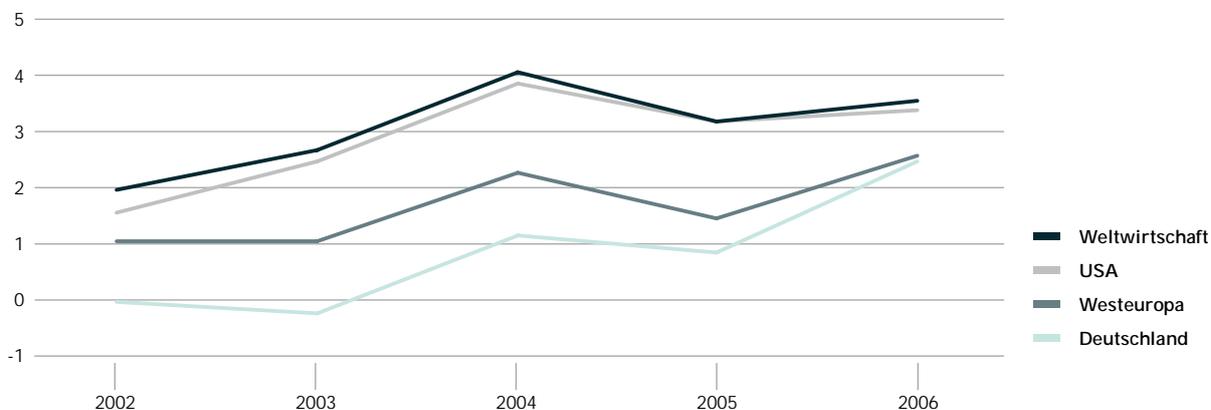
NORDAMERIKA

In Nordamerika lag das Marktvolumen im Berichtsjahr insgesamt um 2,5 % unter dem des Vorjahres. Der US-amerikanische Markt war wie in den Jahren zuvor von Verkaufsförderungsaktionen geprägt; dennoch schwächte sich die Nachfrage im Berichtszeitraum insgesamt ab. Während leichte Nutzfahrzeuge vor allem aufgrund der hohen Benzinpreise weniger gefragt waren, stiegen die Pkw-Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % auf 7,8 Mio. Fahrzeuge. Auch in Kanada nahmen die Pkw-Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr zu, und zwar um 2,1 % auf 863 Tsd. Einheiten. In Mexiko verringerte sich hingegen die Zahl der Pkw-Neuzulassungen um 4,8 % auf 680 Tsd. Einheiten.

SÜDAMERIKA/SÜDAFRIKA

Die Pkw-Neuzulassungen in Südamerika wuchsen im Berichtszeitraum dynamisch. In Brasilien wurden im Berichtsjahr 1,8 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen (+ 13,1 %). Diesem Anstieg stand ein Rückgang von 5,1 % bei den Lkw-Verkäufen gegenüber. Die Fahrzeugexporte unterschritten mit 845 Tsd. Einheiten (- 5,8 %) den Rekordwert des Geschäftsjahres 2005 deutlich. In Argentinien wurden im Berichtsjahr 312 Tsd. Pkw und damit 16,1 % mehr Fahrzeuge als im Jahr zuvor nachgefragt. Das Pkw-Gesamtmarktvolumen in Südafrika erreichte mit 482 Tsd. Fahrzeugen (+ 14,0 %) im dritten Jahr in Folge einen neuen Höchstwert.

## WIRTSCHAFTSWACHSTUM BIP-VERÄNDERUNG IN PROZENT



### ASIEN-PAZIFIK

Das überproportionale Nachfragewachstum im asiatisch-pazifischen Raum setzte sich insbesondere aufgrund der positiven Gesamtmarktentwicklung in China und Indien im Jahr 2006 fort. Mit einem Zuwachs von 861 Tsd. auf 4,2 Mio. Fahrzeuge verzeichnete der Pkw-Markt in China erneut die weltweit höchste absolute Nachfragesteigerung. Damit ist China hinter den USA und Japan zum drittgrößten Pkw-Markt der Welt aufgestiegen. Der japanische Automobilmarkt schwächte sich insbesondere aufgrund höherer Kraftstoffpreise leicht ab. Mit 4,6 Mio. verkauften Einheiten lag das Pkw-Marktvolumen dort um 2,2 % unter dem Niveau des Vorjahres. Auf dem zweitgrößten asiatischen Wachstumsmarkt Indien führte vor allem die Senkung der Verbrauchsteuer auf Kleinwagen dazu, dass im Vergleich zum Vorjahr 19,9 % mehr Fahrzeuge verkauft wurden.

### EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE

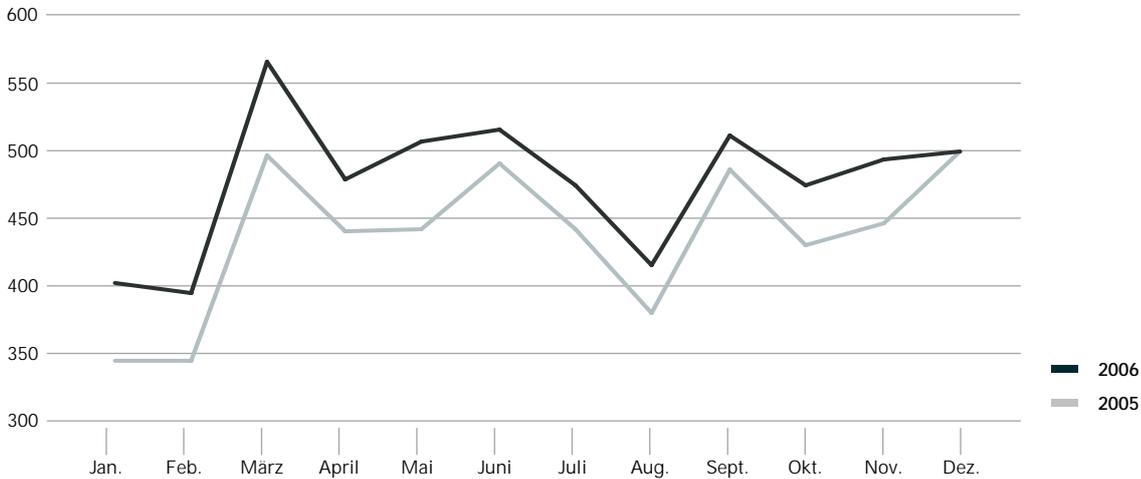
Im Berichtszeitraum lag die Pkw-Nachfrage in Westeuropa mit 14,7 Mio. Fahrzeugen (+ 0,7 %) insgesamt nur leicht über dem Vorjahresniveau. Der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Pkw-Neuzulassungen überschritt dabei erstmals die Marke von 50 %. Während in den großen Märkten Italien und Deutschland das Zulassungsvolumen gegenüber dem Vorjahr wuchs, verringerte es sich in Großbritannien, Frankreich und Spanien. Dort wirkten sich die erhöhten Zinsen und die

gegenüber 2005 nochmals gestiegenen Kraftstoffpreise dämpfend auf die Nachfrage aus. In Zentral- und Osteuropa wurden 2006 wesentlich mehr Pkw neu zugelassen als im Vorjahr. Das insgesamt hohe Marktwachstum ist jedoch fast ausschließlich auf die starken Steigerungen in der Ukraine (+ 39,7 %), in Russland (+ 26,6 %) und in Rumänien (+ 16,2 %) zurückzuführen. Die Pkw-Verkäufe in der Türkei gingen deutlich zurück (- 14,9 %).

### DEUTSCHLAND

Im Berichtsjahr erhöhte sich die Automobilnachfrage in Deutschland um 4,4 % auf 3,8 Mio. Fahrzeuge. Sowohl gestiegene Pkw-Neuzulassungen als auch eine deutliche Belebung auf dem Nutzfahrzeugmarkt trugen zum besten Gesamtergebnis der vergangenen sieben Jahre bei. Neben der Vielzahl der im Berichtsjahr neu in den Markt eingeführten Modelle ist der Anstieg der Pkw-Nachfrage um 3,8 % auf 3,5 Mio. Fahrzeuge hier auch auf vorgezogene Käufe im Hinblick auf die Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 zurückzuführen. Die Neuzulassungen von Lkw bis zu einem Gesamtgewicht von sechs Tonnen erhöhten sich um 12,3 % auf 204 Tsd. Einheiten. Insgesamt fertigten die inländischen Hersteller im vergangenen Jahr 5,8 Mio. Automobile (+ 1,1 %), von denen 4,2 Mio. exportiert wurden (+ 2,4 %); damit erzielten sie neue Höchstwerte.

**AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN  
 IN TSD. FAHRZEUGE**



**MODELLNEUHEITEN 2006**

Weltweit umfasst das Fahrzeugangebot des Volkswagen Konzerns mehr als 100 Pkw- und Nutzfahrzeug-Modelle. Bei den Pkw reicht es vom Fox bis zum Bugatti Veyron und bei den Nutzfahrzeugen vom Caddy bis zu den schweren Lkw der Constellation-Baureihe. Die Volkswagen Financial Services AG ergänzt das Angebot mit zahlreichen Produkten und Dienstleistungen rund um die Automobilität.

Zu den wichtigsten Modellneuheiten des Jahres 2006 der Markengruppe Volkswagen zählten: der Eos – das weltweit erste viersitzige Cabriolet mit fünfteiligem CSC-Dach –, der Golf GT, der CrossPolo und der Škoda Roomster sowie die zwei Cabrios Bentley Continental GTC und Bentley Azure. Die Markengruppe Audi überzeugte mit dem Oberklasse-SUV Q7 sowie dem Nachfolger des Audi TT Coupé, einem Sportwagen mit klarer, kompromissloser Form und fortschrittlicher Technik. Weitere neue Modelle waren der SEAT Altea XL und der Lamborghini Gallardo Spyder. Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge präsentierte den Crafter, das Nachfolgemodell des LT. Die Volkswagen Financial Services AG leistete mit dem „Volkswagen-Sorglos-Paket“ ihren innovativen Beitrag: Für eine günstige monatliche Pauschale erhält der Kunde neben der Finanzierung und der Versicherung umfangreiche Dienstleistungen.

**FAHRZEUGAUSLIEFERUNGEN WELTWEIT**

Der Volkswagen Konzern steigerte im Geschäftsjahr 2006 die Auslieferungen an Kunden um 9,4 % auf 5.733.600 Fahrzeuge und erzielte damit einen neuen Verkaufsrekord. Die Grafik oben zeigt, dass die Auslieferungszahlen in allen Monaten des Berichtsjahres, mit Ausnahme des Dezembers, die des jeweiligen Vorjahresmonats übertrafen. Bis auf SEAT erzielten alle Marken des Konzerns neue Rekordwerte. Der Pkw-Weltmarktanteil des Konzerns erhöhte sich dadurch auf 9,7 (9,1) %.

Einen Überblick über die Auslieferungszahlen auf unseren wesentlichen Märkten und die dort erzielten Pkw-Marktanteile geben wir in der Tabelle auf Seite 56. Nachfolgend erläutern wir die besonderen Gegebenheiten der einzelnen Märkte.

**AUSLIEFERUNGEN IN EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE**

Auch im Geschäftsjahr 2006 lieferten wir mit 54,2 (56,0) % den größten Teil unserer Fahrzeuge auf den westeuropäischen Märkten (einschließlich Deutschland) an Kunden aus. Alle Marken des Konzerns konnten hier die Verkaufszahlen des Vorjahres übertreffen. Vor allem die Modelle Fox, Jetta, Passat Variant und SEAT Leon erzielten überdurchschnittliche Zuwachsraten. Zudem wurden Audi A3, Audi A4 Cabriolet, Audi A6 sowie Škoda Octavia und Caddy verstärkt nachgefragt.

Die neuen Modelle Eos, Škoda Roomster, Audi Q7, Audi TT Coupé und Crafter wurden ebenfalls sehr positiv im Markt aufgenommen. Mit einem Anstieg des Pkw-Marktanteils auf 19,9 (18,9) % baute der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft in Westeuropa aus.

In Zentral- und Osteuropa wurden die Konzernmodelle auf den einzelnen Märkten unterschiedlich stark nachgefragt: Gesamtmarktbedingt rückläufigen Verkäufen in Ungarn standen deutliche Steigerungen der Auslieferungen an Kunden in Russland und Rumänien gegenüber. Insgesamt erhöhten sich die Verkaufszahlen auf diesen Märkten um 16,7 %. Dabei wurden vor allem mehr Fahrzeuge der Modelle Polo, Jetta, Passat Limousine und Passat Variant, Touareg, Škoda Octavia und Audi A6 an Kunden ausgeliefert.

Die Nachfrage nach Konzernmodellen auf den übrigen Märkten stieg im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 %.

#### AUSLIEFERUNGEN IN DEUTSCHLAND

Der Volkswagen Konzern konnte von dem leichten Anstieg der Nachfrage in Deutschland überproportional profitieren und seine Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr um 7,3 % steigern. Der Marktanteil erhöhte sich dementsprechend auf 32,6 (30,8) %. Für den Zuwachs sorgten vor allem die neuen Modelle Fox, Jetta, Passat Variant, Audi A4 Cabriolet und SEAT Leon. Darüber hinaus erzielten Golf Plus, Touran, Škoda Fabia, Škoda Octavia und Audi A3 überdurchschnittliche Zuwachsraten. In sieben von elf Segmenten der deutschen Zulassungsstatistik des Jahres 2006 lagen Konzernmodelle an der Spitze: Fox, Polo, Golf, Passat, Audi A6, Touran und Multivan/Transporter. Der Golf führte erneut die Liste aller in Deutschland neu zugelassenen Pkw an.

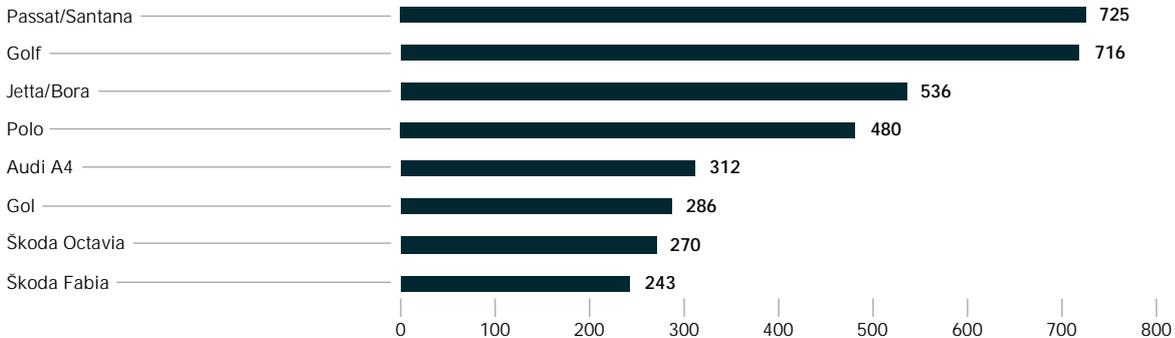
#### AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN<sup>1)</sup>

	Auslieferungen (Fahrzeuge)		Veränderung (%)	Pkw-Marktanteil (%)	
	2006	2005		2006	2005
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>3.668.161</b>	<b>3.431.011</b>	<b>+ 6,9</b>		
<b>Westeuropa</b>	<b>3.107.322</b>	<b>2.937.088</b>	<b>+ 5,8</b>	<b>19,9</b>	<b>18,9</b>
davon: Deutschland	1.108.055	1.032.804	+ 7,3	32,6	30,8
Großbritannien	376.614	357.931	+ 5,2	14,8	13,8
Spanien	362.859	352.988	+ 2,8	22,5	21,8
Italien	275.648	265.414	+ 3,9	10,8	11,1
Frankreich	255.716	243.632	+ 5,0	11,9	11,0
<b>Zentral- und Osteuropa</b>	<b>410.813</b>	<b>351.951</b>	<b>+ 16,7</b>	<b>12,0</b>	<b>12,1</b>
davon: Tschechische Republik	85.019	84.362	+ 0,8	64,7	62,5
Polen	56.710	54.316	+ 4,4	21,5	20,7
<b>Übrige Märkte</b>	<b>150.026</b>	<b>141.972</b>	<b>+ 5,7</b>		
davon: Türkei	73.914	82.415	- 10,3	11,3	11,3
<b>Nordamerika</b>	<b>534.140</b>	<b>525.573</b>	<b>+ 1,6</b>	<b>2,9<sup>2)</sup></b>	<b>2,8<sup>2)</sup></b>
davon: USA	330.162	311.653	+ 5,9	2,0 <sup>2)</sup>	1,8 <sup>2)</sup>
Mexiko	160.574	174.937	- 8,2	22,0	23,1
Kanada	43.404	38.983	+ 11,3	4,9	4,5
<b>Südamerika/Südafrika</b>	<b>683.365</b>	<b>594.676</b>	<b>+ 14,9</b>	<b>18,5</b>	<b>18,6</b>
davon: Brasilien	440.484	382.761	+ 15,1	24,1	24,0
Argentinien	92.905	80.048	+ 16,1	26,8	27,1
Südafrika	110.424	94.329	+ 17,1	22,0	21,5
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>847.934</b>	<b>691.947</b>	<b>+ 22,5</b>	<b>6,3</b>	<b>5,5</b>
davon: China	711.186	572.301	+ 24,3	17,1	17,3
Japan	69.732	68.986	+ 1,1	1,5	1,5
<b>Weltweit</b>	<b>5.733.600</b>	<b>5.243.207</b>	<b>+ 9,4</b>	<b>9,7</b>	<b>9,1</b>
Markengruppe Volkswagen	3.954.526	3.588.690	+ 10,2		
Markengruppe Audi	1.337.393	1.252.955	+ 6,7		
Nutzfahrzeuge	441.681	401.562	+ 10,0		

<sup>1)</sup> Die Auslieferungen und Marktanteile von 2005 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

<sup>2)</sup> Gesamtmarkt USA enthält Pkw und Light Trucks.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2006  
 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLE  
 IN TSD. FAHRZEUGE



AUSLIEFERUNGEN IN NORDAMERIKA

Auf dem von Verkaufsförderungsmaßnahmen geprägten US-amerikanischen Pkw-Markt konnten wir im vergangenen Jahr unsere Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr um 5,9 % steigern. Gegen Ende des Berichtsjahres war die Entwicklung jedoch rückläufig, da die Markteinführung und der Erfolg des neuen Passat 2005 zu einem hohen Verkaufsvolumen und damit zu einer Trendwende unserer Absatzsituation geführt hatten. Die Modelle Golf und Audi A3 wurden verstärkt nachgefragt. Deutliche Steigerungen erzielten auch Bentley- und Lamborghini-Modelle. Moderate Zuwächse verzeichneten wir beim Passat, beim New Beetle und beim Audi A4. Auf dem kanadischen Pkw-Markt lieferten wir 11,3 % mehr Einheiten aus als im Jahr 2005. Vor allem unsere Modelle Jetta, Golf und Audi A3 trugen zu dieser Entwicklung bei. Unsere Verkäufe auf dem rückläufigen Pkw-Markt in Mexiko verringerten sich um 8,2 %. Zuwächsen bei den Modellen Fox, New Beetle, Jetta und Passat standen hier Rückgänge beim Gol und Polo gegenüber.

AUSLIEFERUNGEN IN SÜDAMERIKA/SÜDAFRIKA

Im Geschäftsjahr 2006 setzte sich auf den wesentlichen Pkw-Märkten in Südamerika/Südafrika die positive Entwicklung der vergangenen Jahre fort. Die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns stiegen um 14,9 %.

In Brasilien blieb das Einstiegsmodell Fox das beliebteste Konzernmodell mit einem Anteil von 27,0 % am Gesamtauslieferungsvolumen. Insgesamt stiegen die Verkaufszahlen von Konzernmodellen hier um 15,1 %. Die in den Auslieferungen enthaltenen Verkäufe der leichten Nutzfahrzeuge Saveiro und T2 nahmen um

38,7 % zu. Die Nachfrage nach schweren Nutzfahrzeugen aus brasilianischer Fertigung (Lkw der Gewichtsklassen 5 bis 45 Tonnen) verringerte sich um 4,0 %. Die Verkäufe von Bussen erhöhten sich auf 4.906 (3.499) Einheiten.

Die Auslieferungen des Konzerns auf dem argentinischen Pkw-Markt lagen um 16,1 % über dem Vorjahreswert. Überdurchschnittliche Zuwachsraten wiesen dabei die Modelle Fox, Jetta, Passat Limousine und Audi A3 auf. Mit einem Marktanteil von 26,8 % konnte der Konzern seine Marktführerschaft in Argentinien bestätigen. Dort wurden im Berichtsjahr 2.917 (3.251) schwere Lkw und Busse des Konzerns ausgeliefert.

In Südafrika lieferte der Volkswagen Konzern im Vergleich zum Vorjahr 17,1 % mehr Einheiten an Kunden aus. Damit konnten wir unseren Marktanteil auf 22,0 % ausbauen und die Marktführerschaft behaupten. Die Modelle Polo, Jetta, Passat und Audi A3 verzeichneten die höchsten Zuwächse.

AUSLIEFERUNGEN IN ASIEN-PAZIFIK

Die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns auf den Pkw-Märkten im Raum Asien-Pazifik stiegen im Geschäftsjahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr um 22,5 %. Vor allem die lebhaftere Nachfrage nach Konzernmodellen auf dem chinesischen Pkw-Markt trug zu dieser positiven Entwicklung bei. Die Modelle Polo, Jetta Sagitar, Passat Lingyu, Audi A4 und Audi A6 wiesen hier die deutlichsten Steigerungsraten auf. Trotz des anhaltenden Wettbewerbsdrucks aufgrund verstärkter Kaufanreize anderer Hersteller blieb der Volkswagen Konzern mit einem Anteil von 17,1 % Pkw-Marktführer in China. Unsere Verkäufe auf dem Pkw-Markt in Japan stiegen

im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 %. Daran hatten die Modelle Polo, Jetta, Passat, Audi A3 und Bentley Continental GT den größten Anteil. Auf den weiteren Märkten Asien-Pazifiks, wie Australien und Taiwan, erzielten vor allem die Modelle Polo und Golf hohe Zuwachsraten.

#### AUFTRAGSLAGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN WESTEUROPA

Die Nachfrage in Westeuropa (einschließlich Deutschland) entwickelte sich 2006 für den Konzern sehr positiv. Das spiegelte sich auch in den Auftragseingängen wider, die gegenüber dem Vorjahr um 6,3 % anstiegen. Besonders erwähnenswert sind die Ordereingänge aus Deutschland (+ 7,4 %), Großbritannien (+ 12,5 %), Schweden (+ 12,0 %) und Irland (+ 15,5 %).

Alle Konzernmarken erhielten mehr Aufträge als im Vorjahr. Dabei wiesen die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge (+ 11,5 %) und die Marke Škoda (+ 11,4 %) die größten Steigerungsraten auf.

Die Auftragsbilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2006: inländischer Auftragsbestand 128.240 Fahrzeuge und 258.245 vorliegende Fahrzeugbestellungen aus dem westeuropäischen Ausland. Dies entspricht einem gegenüber dem Vorjahr um 10,6 % höheren Auftragsbestand.

Dabei sind in Deutschland vorgezogene Käufe aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 zu berücksichtigen, die den Auftragsbestand zum 31. Dezember 2006 verringert haben.

#### ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Der Volkswagen Konzern steigerte im Geschäftsjahr 2006 den weltweiten Absatz an die Handelsorganisation im Vergleich zum Vorjahreswert um 10,2 % auf 5.720.096 Fahrzeuge.

Mit 80,9 (80,4) % setzten wir den überwiegenden Teil unserer Modelle im Ausland ab. Insbesondere durch die Verkaufszuwächse in China, Brasilien sowie Zentral- und Osteuropa erhöhte sich der Auslandsabsatz um 10,9 % auf 4.627.322 Fahrzeuge. In Deutsch-

land setzte sich der positive Trend des Vorjahres ebenfalls fort. Hier verzeichneten wir einen Anstieg der Verkäufe um 7,2 % auf 1.092.774 Fahrzeuge.

Mit 718.467 weltweit abgesetzten Einheiten war der Golf erneut unser Hauptvolumenträger. Das entspricht einem Anteil von 12,6 % am Konzernabsatz. Die deutlichsten Steigerungsraten erzielten der Audi allroad mit 86,5 %, das Audi TT Coupé (+ 77,1 %), der Passat Variant (+ 53,8 %) und der Audi A3 Sportback (+ 31,0 %). Auch bei unseren Modellen Jetta, Golf Plus, Škoda Octavia Kombi, SEAT Leon, Lamborghini Murciélago, Crafter und Saveiro konnten wir beträchtliche Zuwächse verzeichnen. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise anstehenden Modellwechsel und -pflegen war der Absatz der Modelle Phaeton, Touareg, Sharan, Golf Variant, Audi A4 Limousine, Audi A3 Limousine und Audi TT Roadster rückläufig.

#### PRODUKTION

Weltweit produzierte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 5.659.578 Fahrzeuge. Dies entspricht einem Anstieg von 8,4 % gegenüber dem Vorjahr. Insbesondere die steigende Nachfrage nach unseren neuen Modellen verbesserte die Auslastung der betreffenden Werke. Dies galt vor allem für die Fertigungen bei Volkswagen Slovakia a.s., Volkswagen de Mexico S.A., Škoda a.s. und Audi Hungaria Motor Kft. Aufgrund der positiven Absatzentwicklung in China stieg auch das Produktionsvolumen der chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften gegenüber dem Vorjahr deutlich um 44,8 % auf 697.458 Fahrzeuge. Die Gesamtfertigungszahl enthält 1.194 Modelle des Ford Galaxy, die in den Absatz, jedoch nicht in die Auslieferungen an Kunden einbezogen werden. Nicht in den Produktionszahlen enthalten sind die gefertigten Modelle des Crafter, der in den DaimlerChrysler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde produziert wird. Der Inlandsanteil der Produktion verringerte sich auf 34,2 (36,6) %. Pro Arbeitstag produzierten die Werke weltweit durchschnittlich 24.521 Einheiten; das entspricht einem Anstieg von 9,0 % gegenüber dem Vorjahr.

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

### LAGERBESTÄNDE

Im Vergleich zum Vorjahr bewegten sich im Geschäftsjahr 2006 die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation auf einem niedrigeren Niveau. Auch am Jahresende 2006 lagen sie unter denen des Vorjahres. Die Versorgung unserer Kunden war weiterhin sichergestellt.

### MITARBEITERZAHL

Der Volkswagen Konzern beschäftigte im Berichtsjahr einschließlich der fahrzeugproduzierenden Joint-Venture-Gesellschaften in China durchschnittlich 328.599 Personen (-4,8%). 173.790 Mitarbeiter waren bei unseren inländischen Gesellschaften tätig, was einem Anteil von 52,9 (52,0) % entsprach. Zum Bilanzstichtag beschäftigte der Volkswagen Konzern 324.875 Mitarbeiter (-5,8%). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem Verkauf der gedas-Gruppe und der Europcar-Gruppe sowie der im Rahmen der Leistungssteigerungsmaßnahmen eingeleiteten Reduzierung der Belegschaft, insbesondere bei der Volkswagen AG. Zum 31. Dezember 2006 waren 168.940 Personen bei Gesellschaften im Inland (-5,5 %) angestellt. Die Zahl der im Ausland beschäftigten Mitarbeiter betrug 155.935 (-6,2 %). Konzernweit erhöhte sich die Zahl der Auszubildenden um 2,2 % auf 9.199.

### RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie entwickelt einerseits Fahrzeuge und Motoren für den Konzern, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Volkswagen Financial

Services AG sowie zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Eine Übersicht der wesentlichen Beteiligungen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses auf den Seiten 187 bis 189.

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

Informationen zur Vergütungsstruktur des Vorstands und des Aufsichtsrats finden Sie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf den Seiten 183 bis 185 sowie im Anhang des Abschlusses der Volkswagen AG. Dieser ist im Internet auf der Website [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de) abrufbar oder kann unentgeltlich bei der Volkswagen AG unter der im Impressum des Berichts genannten Adresse angefordert werden.

### ERGÄNZENDE ANGABEN NACH § 289 ABS. 4 HGB BEZIEHUNGSWEISE § 315 ABS. 4 HGB

Mit dem In-Kraft-Treten des Übernahmerichtlinien-Umsetzungsgesetzes am 14. Juli 2006 wurde die Richtlinie 2004/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 betreffend Übernahmeangebote („EU-Übernahmerichtlinie“) in deutsches Recht umgesetzt. Das Gesetz sieht unter anderem Änderungen im HGB vor und erfordert hier ergänzende Angaben im Lagebericht, die wir nachfolgend darstellen.

### KAPITALVERHÄLTNISSE

Am 31. Dezember 2006 betrug das Grundkapital der Volkswagen AG 1.004.078.968,32 € (1.093.550.284,80 €) und setzte sich aus 286.980.067 Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen. Eine Aktie gewährt einen anteiligen Betrag des Grundkapitals von 2,56 €.

#### AKTIONÄRSRECHTE UND -PFLICHTEN

Dem Aktionär stehen Vermögens- und Verwaltungsrechte zu.

Zu den Vermögensrechten gehören vor allem das Recht auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG).

Zu den Verwaltungsrechten gehören das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen und das Recht, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie die Stimmrechte auszuüben. Der Aktionär kann diese Rechte insbesondere durch Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

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

Den Vorzugsaktionären steht in der Regel kein Stimmrecht zu. Soweit jedoch den Vorzugsaktionären nach dem Gesetz ausnahmsweise ein Stimmrecht zwingend zusteht (so zum Beispiel bei Ausfall des Vorzugsbetrags in einem Jahr und nicht vollständiger Nachzahlung im folgenden Jahr), gewährt auch jede Vorzugsaktie eine Stimme in der Hauptversammlung. Darüber hinaus sind die Vorzugsaktien mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien ausgestattet (weitere Einzelheiten dieses Rechtes auf Vorzugsdividende ergeben sich aus § 28 Abs. 2 der Satzung).

§ 3 Volkswagen-Gesetz und § 25 der Satzung der Volkswagen AG sehen für die Vertretung bei der Stimmrechtsausübung Folgendes vor:

Niemand darf das Stimmrecht im eigenen Namen für Aktien ausüben, die ihm nicht gehören. Wer das Stimmrecht für Aktien ausübt, die ihm nicht gehören, bedarf, sofern er nicht gesetzlicher Vertreter des Aktionärs ist, einer schriftlichen Vollmacht des Aktionärs. Die Vollmacht gilt nur für die jeweils nächste Hauptversammlung.

Wer Aktionäre geschäftsmäßig vertritt, darf das Stimmrecht aufgrund einer Vollmacht nur ausüben, wenn der Aktionär ihm gleichzeitig mit der Vollmacht schriftlich Weisungen zu den einzelnen Gegenständen der Tagesordnung erteilt hat. Vollmacht und Weisungen dürfen frühestens mit den Mitteilungen nach § 128 AktG eingeholt werden.

Die Hauptversammlung fasst ihre Beschlüsse in der Regel mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Beschlüsse der Hauptversammlung, für die nach dem Aktiengesetz eine Mehrheit erforderlich ist, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst, bedürfen einer Mehrheit von mehr als vier Fünftel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals der Gesellschaft.

#### STIMMRECHTSBESCHRÄNKUNG

Gehören einem Aktionär mehr als der fünfte Teil der Aktien der Gesellschaft, so beschränkt sich sein Stimmrecht auf die Anzahl von Stimmen, die der fünfte Teil der Aktien gewährt (§ 2 Abs. 1 Volkswagen-Gesetz in Verbindung mit § 24 der Satzung). Zu den Aktien, die einem Aktionär gehören, rechnen auch die Aktien, die ein Dritter für Rechnung des Aktionärs hält. Ist ein Unternehmen Aktionär, so rechnen zu den Aktien, die ihm gehören, auch die Aktien, die ein beherrschendes, ein von ihm abhängiges oder ein mit ihm konzernverbundenes Unternehmen innehat. Zur Umgehung der Stimmrechtsbeschränkung dürfen Aktien der Gesellschaft nicht übertragen werden.

**BETEILIGUNGEN AM KAPITAL, DIE 10% DER STIMMRECHTE ÜBERSCHREITEN**

Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang der Volkswagen AG sowie im Anhang des Volkswagen Konzerns auf den Seiten 181 bis 182 dargestellt.

**BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS**

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur einen Hälfte aus Kapitaleignervertretern. Gemäß § 4 Volkswagen-Gesetz in Verbindung mit § 12 der Satzung sind die Bundesrepublik Deutschland und das Land Niedersachsen berechtigt, je zwei der Kapitaleignervertreter zu entsenden, solange ihnen Aktien der Volkswagen AG gehören. Dies trifft derzeit nur auf das Land Niedersachsen zu. Die übrigen Kapitaleignervertreter werden von der Hauptversammlung gewählt. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern, die von den Arbeitnehmern nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählt werden. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer vertreten die Gewerkschaften. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, in der Regel ein vom Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählter Kapitaleignervertreter, hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmgleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

**GESETZLICHE VORSCHRIFTEN UND BESTIMMUNGEN DER SATZUNG ÜBER DIE ERNENNUNG UND ABBERUFUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND ÜBER DIE ÄNDERUNG DER SATZUNG**

Die Bestellung und die Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind in § 84 und § 85 AktG geregelt. Danach werden Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat auf höchstens fünf Jahre bestellt. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Ergänzend hierzu

bestimmt die Satzung in § 6, dass die Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird und dass der Vorstand aus mindestens drei Personen bestehen muss.

Für Satzungsänderungen ist gemäß § 4 Abs. 3 Volkswagen-Gesetz und § 26 Abs. 2 der Satzung eine Mehrheit von über 80 % der in der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen erforderlich.

**BEFUGNISSE DES VORSTANDS INSBESONDERE ZUR AUSGABE NEUER AKTIEN UND ZUM RÜCKERWERB EIGENER AKTIEN**

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

Der Erwerb eigener Aktien bestimmt sich nach § 71 AktG. Auf der letzten Hauptversammlung am 3. Mai 2006 in Hamburg wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Stammaktien und/oder stimmrechtslose Vorzugsaktien der Volkswagen AG einmalig oder mehrmals bis zu einem Anteil von höchstens 10 % des Grundkapitals – das heißt insgesamt bis zu 38.554.872 Aktien – über die Börse oder mittels eines an alle Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots zu erwerben. Diese Ermächtigung wurde am 22. Oktober 2006 wirksam und gilt bis zum 3. November 2007, soweit die Hauptversammlung vorher keinen anderen Beschluss fasst. Einzelheiten zur Ausgabe neuer Aktien und zur Einziehung eigener Aktien sind im Anhang auf Seite 159 dargestellt.

#### WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTERUNTERNEHMENS, DIE UNTER DER BEDINGUNG EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS STEHEN

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG am 14. Juni 2005 eine syndizierte Kreditlinie über 12,5 Mrd. € eingeräumt. Diese Kreditlinie besteht bis Juni 2011 und kann um ein Jahr verlängert werden. Die Kreditgeber können die Kreditlinie mit sofortiger Wirkung kündigen und die Rückzahlung in Anspruch genommener Beträge verlangen, wenn die Kontrolle (im Sinne der EU-Übernehmerichtlinie) über die Volkswagen AG erlangt wird. Ein solches Kündigungsrecht ist marktüblich (vgl. Empfehlung der Loan Market Association).

#### RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN AUF DAS GESCHÄFT

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

Im Geschäftsjahr 2006 wirkte sich vor allem die für das Jahr 2007 beschlossene Erhöhung der deutschen Umsatzsteuer positiv auf den Verkauf von Fahrzeugen im Inland aus.

Die Berichterstattung über die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Braunschweig im Zusammenhang mit den Vorkommnissen (Tarnfirmen, Veruntreuung), die Volkswagen Ende Juni 2005 zur Anzeige gebracht hatte, sowie die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Frankfurt wegen Schmiergeldzahlungen von Zulieferfirmen hatten bislang keinen wesentlichen Einfluss auf das Geschäft.

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.

#### ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Basis der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet. Danach bedürfen bestimmte Geschäfte der Zustimmung des Aufsichtsrats. Darüber hinaus nimmt der Vorstand im Gremium Konzernleitung bestimmte Umfänge seiner Konzernleitungsverantwortung wahr. Dieses Gremium besteht aus den Mitgliedern des Vorstands und Top-Managern, denen der Vorstand bestimmte Leitungsfunktionen übertragen hat.

Informationen zur zukünftigen Struktur von Vorstand und Leitungsgremien finden Sie im Prognosebericht auf der Seite 115.

Im Geschäftsjahr 2006 wurde die Konzernleitung um folgende Funktionen erweitert: Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Financial Services AG (Herr Burkhard Breiing), Konzern Komponente (Herr Dr. Werner Neubauer), Konzernsteuerung China (Herr Dr. Winfried Vahland), Konzernsteuerung Nordamerika (Herr Frank Witter) und Konzernsteuerung Südamerika (Herr Dr. Viktor Klima). Die Konzernleitung trägt im gesetzlichen Rahmen Sorge dafür, dass das Konzerninteresse bei Entscheidungen der Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns beachtet wird, und koordiniert wichtige markenübergreifende Themen.

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

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG beziehungsweise von der Konzernleitung festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen; gleichzeitig sind die jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Aufsichtsgremien der betreffenden Markengesellschaft bleiben unberührt. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden der Konzernleitung vorgelegt.

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

#### WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Im Zuge der Fokussierung auf das Kerngeschäft hat die Volkswagen AG am 31. März 2006 ihre 100-prozentige Tochter gedas Aktiengesellschaft an die T-Systems AG, eine Tochtergesellschaft der Deutsche Telekom AG, verkauft. Außerdem hat die Volkswagen AG am 31. März 2006 ihre 50%-Beteiligung an der Volkswagen Bordnetze GmbH an die japanische Sumitomo-Gruppe veräußert.

Am 31. Mai 2006 hat die Volkswagen AG die Europcar International S.A.S.U. an die Eurazeo-Gruppe verkauft.

Im Mai 2006 hat die Volkswagen AG die 000 Volkswagen RUS mit Sitz in Kaluga, 160 Kilometer südwestlich von Moskau, gegründet. Zweck der Gesellschaft ist zunächst die Errichtung einer Fabrik in Kaluga, deren Grundsteinlegung am 28. Oktober 2006 stattfand. Für 2007 ist die Aufnahme der Produktion von Fahrzeugen der Marken Volkswagen und Škoda in der Russischen Föderation geplant.

Im November 2006 wurde die Global Automotive C.V. in Amsterdam, Niederlande, gegründet. Sie soll die Beteiligungen verschiedener ausländischer Konzerngesellschaften halten.

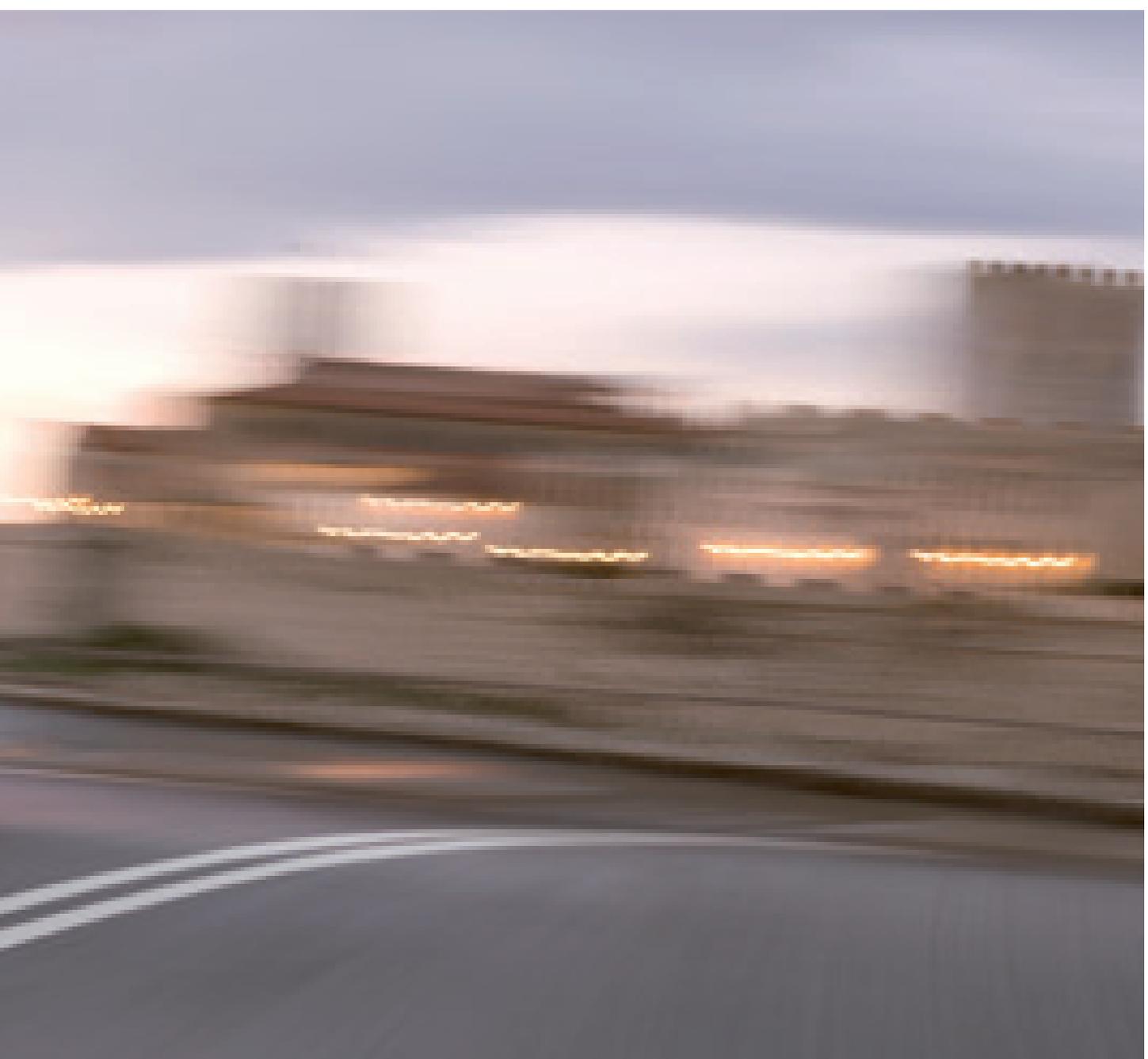
Die Autogerma S.p.A. firmiert seit 1. Januar 2007 als Volkswagen Group Italia S.p.A.

#### GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Für das Geschäftsjahr 2006 hatten wir uns das Ziel gesetzt, bei einem leichten Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage unsere Auslieferungen an Kunden zu steigern. Diese Erwartung hat sich mehr als bestätigt. Von der positiven Nachfrageentwicklung auf den Weltautomobilmärkten konnte der Volkswagen Konzern überproportional profitieren. Sämtliche Marken des Konzerns steigerten ihre Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr. Außerdem gelang es uns, die Auslieferungszahlen des Vorjahres in allen wesentlichen Regionen zu übertreffen und somit einen neuen Rekordwert zu erzielen. Dabei konnten wir insbesondere auf dem westeuropäischen und dem deutschen Pkw-Markt unsere Spitzenposition noch weiter ausbauen. Dies ist vor allem auf den Erfolg unserer neuen Modelle zurückzuführen, die wir im Rahmen der Produktoffensive auf den Markt gebracht haben.

Beim Bentley Continental GTC\* gehen noble Herkunft, sportliche Tradition, erlesenes Design und moderne Technologie eine perfekte Verbindung ein. Das leistungsstarke, sportliche Cabriolet bietet ein Fahrerlebnis, das in diesem Segment seinesgleichen sucht. A modern icon. [\*Kraftstoffverbrauch l/100 km: 26,2 innerorts; 11,9 außerorts; 17,1 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 410.]





# Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

## Erfolge von ForMotionplus steigern nachhaltig die Leistungskraft

---

Belastungen aus der Restrukturierung, eine Körperschaftsteuergutschrift sowie Unternehmensverkäufe beeinflussen das Ergebnis des Konzerns. Operatives Ergebnis vor Sonderinflüssen und Liquidität des Volkswagen Konzerns deutlich verbessert. Kostenstruktur des Automobilbereichs optimiert.

### ANPASSUNGEN VON VORJAHRESZAHLEN

Der im Geschäftsjahr 2006 durchgeführte Verkauf der Europcar-Gruppe sowie eine vorgenommene Ausweisänderung machten es erforderlich, die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2005 entsprechend anzupassen.

Die Europcar-Gruppe ist Ende Mai 2006 aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Die bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt aus dem kurzfristigen Vermietgeschäft entstandenen Aufwendungen und Erträge sowie den Überschuss aus der Veräußerung haben wir gemäß IFRS 5 „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“ als auf „nicht fortgeführte Aktivitäten“ entfallende Werte gesondert in der Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Zur besseren Vergleichbarkeit weisen wir ab dem Jahresabschluss 2006 die erwarteten Erträge aus der

Anlage von Planvermögen (IAS 19) im Finanzergebnis aus. Für das Vorjahr wurden die ursprünglich in den Funktionsbereichen erfassten erwarteten Erträge aus dem Planvermögen ebenfalls in das Finanzergebnis umgliedert.

### BILANZSTRUKTUR DES KONZERNES

Im Jahr 2006 stieg die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns um 2,6 % auf 136,6 Mrd. €. Die Zunahme ergab sich fast ausschließlich im Automobilbereich. Im Finanzdienstleistungsbereich ist der Vorjahresvergleich durch den Verkauf der Europcar-Gruppe beeinflusst.

Die Struktur der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2006 ist aus der Grafik auf Seite 68 zu ersehen.

Da das Eigenkapital am Bilanzstichtag mit 27,0 Mrd. € um 14,0 % über dem des Vorjahres lag, verbesserte sich die Eigenkapitalquote des Volkswagen Konzerns auf 19,7 (17,8) %.

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

**BILANZSTRUKTUR IM AUTOMOBILBEREICH**

Im Konzernbereich Automobile lag die Bilanzsumme am Ende des Berichtszeitraums mit 72,1 Mrd. € um 4,8 % über dem Stand zum Jahresende 2005. Bei den Langfristigen Vermögenswerten gingen die Sachanlagen aufgrund unserer disziplinierten Investitionstätigkeit um 10,9 % zurück. Insgesamt jedoch lagen die Langfristigen Vermögenswerte am Bilanzstichtag um 3,0 % über dem Vorjahreswert. Dies ist zum einen auf den Erwerb von Anteilen an der MAN Aktiengesellschaft

zurückzuführen, der unter den at Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen wird. Zum anderen war die aufgrund des geänderten deutschen Körperschaftsteuergesetzes entstandene Steuerforderung von 1,0 Mrd. € hier auszuweisen. Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 6,7 %. Die Zunahme resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln sowie gestiegenen Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten. Dagegen lagen die Vorräte unter Vorjahresniveau.

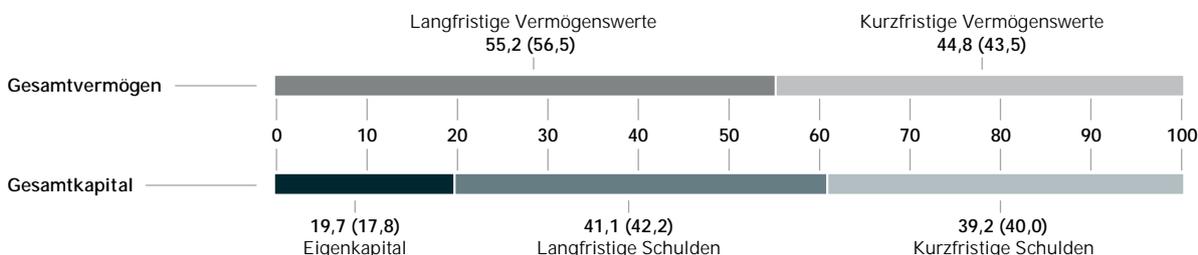
**BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER**

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile <sup>1)</sup>		Finanzdienstleistungen	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
<b>Aktiva</b>						
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>75.374</b>	<b>75.235</b>	<b>37.817</b>	<b>36.701</b>	<b>37.557</b>	<b>38.534</b>
Immaterielle Vermögenswerte	7.193	7.668	7.110	7.540	83	128
Sachanlagen	20.340	22.884	20.148	22.609	192	275
Vermietete Vermögenswerte	7.886	9.882	61	57	7.825	9.825
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.450	24.958	322	243	26.128	24.715
Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte <sup>2)</sup>	13.505	9.843	10.176	6.252	3.329	3.591
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>61.229</b>	<b>57.846</b>	<b>34.268</b>	<b>32.112</b>	<b>26.961</b>	<b>25.734</b>
Vorräte	12.463	12.643	12.377	12.569	86	74
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	23.426	22.412	179	177	23.247	22.235
Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte <sup>2)</sup>	10.882	10.811	8.571	8.242	2.311	2.569
Wertpapiere	5.091	4.017	5.024	3.939	67	78
Zahlungsmittel	9.367	7.963	8.117	7.185	1.250	778
<b>Bilanzsumme</b>	<b>136.603</b>	<b>133.081</b>	<b>72.085</b>	<b>68.813</b>	<b>64.518</b>	<b>64.268</b>
<b>Passiva</b>						
<b>Eigenkapital</b>	<b>26.959</b>	<b>23.647</b>	<b>20.774</b>	<b>17.391</b>	<b>6.185</b>	<b>6.256</b>
Eigenkapital vor Minderheiten	26.904	23.600	20.719	17.344	6.185	6.256
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	55	47	55	47	-	-
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>56.159</b>	<b>56.125</b>	<b>28.861</b>	<b>28.662</b>	<b>27.298</b>	<b>27.463</b>
Finanzschulden	28.734	31.014	4.539	6.545	24.195	24.469
Rückstellungen für Pensionen	13.854	14.003	13.719	13.816	135	187
Sonstige Schulden <sup>2)</sup>	13.571	11.108	10.603	8.301	2.968	2.807
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>53.485</b>	<b>53.309</b>	<b>22.450</b>	<b>22.760</b>	<b>31.035</b>	<b>30.549</b>
Finanzschulden	30.023	30.992	1.759	4.266	28.264	26.726
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.190	8.476	7.288	6.913	902	1.563
Sonstige Schulden	15.272	13.841	13.403	11.581	1.869	2.260
<b>Bilanzsumme</b>	<b>136.603</b>	<b>133.081</b>	<b>72.085</b>	<b>68.813</b>	<b>64.518</b>	<b>64.268</b>

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

<sup>2)</sup> Inklusive latente Steuern.

## STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2006 IN PROZENT



Das Eigenkapital des Automobilbereichs erhöhte sich zum 31. Dezember 2006 um 19,5 %. Der Anstieg ist insbesondere auf das Ergebnis 2006 zurückzuführen, in dem auch der Sonderertrag in Höhe von 1,0 Mrd. € aufgrund der Änderung des deutschen Körperschaftsteuergesetzes enthalten ist. Darüber hinaus wirkten sich die positive Entwicklung der Zeitwerte von Sicherungsgeschäften (Cash-flow-Hedges) sowie die Ausübung von Wandelschuldverschreibungen mehrerer Tranchen unseres Aktienoptionsprogramms erhöhend aus. Die Eigenkapitalquote betrug 28,8 (25,3) %. Sowohl die Langfristigen als auch die Kurzfristigen Schulden lagen zum Bilanzstichtag auf dem Niveau des Vorjahres. Innerhalb der Schulden gelang es, die Langfristigen Finanzschulden um 2,0 Mrd. € und die kurzfristigen Finanzschulden um 2,5 Mrd. € zu reduzieren. Dagegen führten unter anderem die umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen (siehe Seite 71) zu einem deutlichen Anstieg der in den Sonstigen Schulden enthaltenen lang- und kurzfristigen Rückstellungen.

### BILANZSTRUKTUR IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Die Bilanzsumme des Finanzdienstleistungsbereichs lag am 31. Dezember 2006 mit 64,5 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahresstichtages. Der Verkauf von Europcar führte dazu, dass sich auf der Aktivseite das Vermietvermögen und damit die Langfristigen Vermögenswerte verringerten. Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen aufgrund höherer Forderungen infolge der gewachsenen Geschäftstätigkeit um 4,8 % im Vergleich zum Stand vom 31. Dezember 2005. Zum Ende des Berichtsjahres entfielen 47 % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lag am 31. Dezember 2006, bedingt durch den Verkauf von Europcar, um 1,1 % unter dem Wert vom Vorjahresstichtag. Die Eigenkapitalquote blieb mit 9,6 % nahezu konstant. Die kurzfristigen Finanzschulden erhöhten sich infolge der Geschäftsausweitung um 1,5 Mrd. €; das Einlagevolumen der Volkswagen Bank *direct* stieg leicht auf 8,8 Mrd. €. Insgesamt nahmen die kurzfristigen Schulden um 1,6 % zu. Das Verhältnis von Kreditstand zu Eigenkapital (debt-to-equity ratio) betrug unverändert gegenüber dem Vorjahr 8:1.

### FINANZIELLE SITUATION UND ZAHLUNGSMITTELBESTAND DES KONZERNS

Die positive Entwicklung der finanziellen Situation des Volkswagen Konzerns setzte sich 2006 fort. Nachfolgend geben wir einen Überblick über die Liquiditätsentwicklung des Konzerns und stellen anschließend die operativen Ursachen nach Konzernbereichen dar.

Der im Jahr 2006 erwirtschaftete Cash-flow aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns lag mit 14,5 Mrd. € um 3,8 Mrd. € über dem Vorjahreswert.

Dabei verzeichnete die Mittelbindung im Working Capital einen deutlichen Abbau um 4,4 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit stieg im Geschäftsjahr 2006 um 14,9 % auf 11,9 Mrd. €. Der Netto-Cash-flow konnte um 2,2 Mrd. € auf 2,6 Mrd. € verbessert werden.

Der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns erhöhte sich um 17,6 % auf 9,4 Mrd. €. Die Brutto-Liquidität lag mit 16,5 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert. Die Netto-Liquidität des Konzerns betrug – 42,3 Mrd. € nach – 48,2 Mrd. € im Vorjahr.

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

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile <sup>1)</sup>		Finanzdienstleistungen	
	2006	2005 <sup>2)</sup>	2006	2.005	2006	2005 <sup>2)</sup>
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	1.793	1.621	774	620	1.019	1.001
Ertragsteuerzahlungen	- 888	- 354	- 742	- 83	- 146	- 271
Abschreibungen	9.398	8.654	7.762	7.011	1.636	1.643
Veränderung der Pensionsrückstellungen	248	137	246	127	2	10
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen <sup>3)</sup>	- 517	485	- 384	514	- 133	- 29
<b>Brutto-Cash-flow</b>	<b>10.034</b>	<b>10.543</b>	<b>7.656</b>	<b>8.189</b>	<b>2.378</b>	<b>2.354</b>
<b>Veränderung Working Capital</b>	<b>4.436</b>	<b>166</b>	<b>4.089</b>	<b>- 77</b>	<b>347</b>	<b>243</b>
Veränderung der Vorräte	- 147	- 720	- 118	- 740	- 29	20
Veränderung der Forderungen	736	- 757	701	- 598	35	- 159
Veränderung der Verbindlichkeiten	700	429	431	88	269	341
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	3.147	1.214	3.075	1.173	72	41
<b>Cash-flow laufendes Geschäft</b>	<b>14.470</b>	<b>10.709</b>	<b>11.745<sup>4)</sup></b>	<b>8.112<sup>4)</sup></b>	<b>2.725</b>	<b>2.597</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>- 11.911</b>	<b>- 10.365</b>	<b>- 6.114</b>	<b>- 5.721</b>	<b>- 5.797</b>	<b>- 4.644</b>
davon: Sachinvestitionen	- 3.728	- 4.434	- 3.644	- 4.316	- 84	- 118
Entwicklungskosten (aktiviert)	- 1.478	- 1.432	- 1.478	- 1.432	-	-
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	- 2.528	- 2.950	- 50	- 43	- 2.478	- 2.907
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 3.563	- 1.948	- 114	0	- 3.449	- 1.948
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	- 1.139	16	- 1.040	40	- 99	- 24
<b>Netto-Cash-flow</b>	<b>2.559</b>	<b>344</b>	<b>5.631</b>	<b>2.391</b>	<b>- 3.072</b>	<b>- 2.047</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	- 987	- 820	- 998	- 813	11	- 7
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>- 114</b>	<b>- 1.794</b>	<b>- 3.650</b>	<b>- 1.147</b>	<b>3.536</b>	<b>- 647</b>
Wechselkurs- und konzernkreisbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	- 54	12	- 51	44	- 3	- 32
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>1.404</b>	<b>- 2.258</b>	<b>932</b>	<b>475</b>	<b>472</b>	<b>- 2.733</b>
<b>Zahlungsmittel am 31.12.<sup>5)</sup></b>	<b>9.367</b>	<b>7.963</b>	<b>8.117</b>	<b>7.185</b>	<b>1.250</b>	<b>778</b>
Wertpapiere und Darlehensforderungen	7.097	5.843	5.314	4.332	1.783	1.511
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>16.464</b>	<b>13.806</b>	<b>13.431</b>	<b>11.517</b>	<b>3.033</b>	<b>2.289</b>
Kreditstand	- 58.757	- 62.006	- 6.298	- 10.811	- 52.459	- 51.195
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>- 42.293</b>	<b>- 48.200</b>	<b>7.133</b>	<b>706</b>	<b>- 49.426</b>	<b>- 48.906</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, Equity-Bewertung sowie Umgliederung der Gewinne/Verluste aus dem Abgang langfristiger Vermögenswerte der fortgeführten Aktivitäten in die Investitionstätigkeit.

<sup>4)</sup> Vor Konsolidierung der konzerninternen Beziehungen 12.253 (8.719) Mio. €.

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

#### FINANZIELLE SITUATION IM AUTOMOBILBEREICH

Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft des Automobilbereichs erhöhte sich im Berichtsjahr um 44,8 % auf 11,7 Mrd. €. Dabei führte insbesondere die Veränderung der Forderungen sowie der Sonstigen Rückstellungen zu einer geringeren Mittelbindung im Working Capital. Der Anstieg der Rückstellungen ist unter anderem auf Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen, die erst in der Zukunft zu Zahlungsmittelabflüssen führen werden. Höhere Ertragsteuerzahlungen wirkten sich dagegen negativ auf den Cash-flow aus dem laufenden Geschäft aus.

Die Sachinvestitionen im Automobilbereich konnten wir um 15,6 % auf 3,6 Mrd. € senken. Das ist zurückzuführen auf die disziplinierte Investitionstätigkeit, die unsere Modelloffensive jedoch nicht beeinträchtigt. Die Sachinvestitionsquote belief sich auf 3,8 (5,0) %. Wir haben insbesondere in Modelle investiert, die in den Jahren 2006 und 2007 in den Markt eingeführt worden sind oder deren Markteinführung noch bevorsteht. Dies sind vor allem der Eos, der neue Kompakt SUV Tiguan, der Audi A5, der SEAT Altea XL, der Caddy Maxi und das Bentley Continental Cabriolet sowie die Nachfolger des Gol, des Audi TT, des Audi A4 und des Skoda Fabia. Die aktivierten Entwicklungskosten erhöhten sich um 3,2 % auf 1,5 Mrd. €. Aus dem Erwerb beziehungsweise Verkauf von Beteiligungen ergab sich im Saldo ein Mittelabfluss. Dies führte dazu, dass die Investitionstätigkeit des Automobilbereichs im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt leicht über dem Niveau des Vorjahres lag. Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile konnte auf 5,6 Mrd. € gesteigert werden.

Im Berichtsjahr war der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit aufgrund der Rückzahlung von Krediten infolge der deutlich verbesserten Liquiditätssituation höher als 2005. Insgesamt stiegen die Zahlungsmittel um 0,9 Mrd. € und führten am Ende des Berichtszeitraums zu einem Zahlungsmittelbestand von 8,1 (7,2) Mrd. €. Unter Berücksichtigung der Wertpapiere, der Darlehensforderungen und des Kreditstands ergab sich am 31. Dezember 2006 im Automobilbereich eine Netto-Liquidität in Höhe von 7,1 Mrd. €; das entspricht einer deutlichen Steigerung um 6,4 Mrd. € im Vergleich zum Wert am Jahresende 2005.

#### FINANZIELLE SITUATION IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen steigerte im Berichtsjahr den Cash-flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit um 4,9 % auf 2,7 Mrd. €. Durch den Verkauf von Europcar fielen die Investitionsausgaben für Vermietete Vermögenswerte geringer aus als im Vorjahr. Aufgrund gestiegener Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierung erhöhte sich jedoch die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts im Finanzdienstleistungsbereich auf 5,8 (4,6) Mrd. €. In der Finanzierungstätigkeit führte vor allem die Begebung von Anleihen der Volkswagen Bank GmbH und der Volkswagen Leasing GmbH zu einem Mittelzufluss von 3,5 Mrd. €. Insgesamt erhöhten sich die Zahlungsmittel um 472 Mio. € auf 1,3 Mrd. € am Berichtsjahresende. Einschließlich der Wertpapiere und Darlehensforderungen lag die Brutto-Liquidität zum 31. Dezember 2006 bei 3,0 (2,3) Mrd. €. Der Kreditstand stieg um 1,3 Mrd. € auf 52,5 Mrd. €. Die Netto-Liquidität des Geschäftsbereichs Finanzdienstleistungen lag bei –49,4 (–48,9) Mrd. €.

#### GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themengebiete Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken sowie Bonitäts- und Länderausfallrisiken. Das Finanzmanagement wird für alle Konzerngesellschaften zentral vom Bereich Konzern-Treasury auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter gesteuert.

Mit dem Liquiditätsmanagement stellen wir die jederzeitige Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen des Volkswagen Konzerns sicher. Die Basis für das Liquiditätsmanagement bildet eine Vorausschaurechnung, die alle kommerziellen Zahlungsströme des Automobil- und Finanzdienstleistungsgeschäfts erfasst und täglich auf rollierender Basis aktualisiert wird. Liquiditätsüberschüsse werden im internationalen Geld- und Kapitalmarkt rendite- und risikooptimiert angelegt. Neben der Liquidität werden auch eine bestätigte syndizierte Kreditlinie in Höhe von 12,5 Mrd. € als strategische Liquiditätsreserve und weitere bestätigte Kreditlinien im Konzern vorgehalten.

Das Management von Marktpreisrisiken dient dazu, Preisschwankungen auf den Devisen-, Zins- und Rohstoffmärkten zu reduzieren. Das jeweilige Risiko wird anhand des Planvolumens ermittelt. Wir begrenzen die Risiken durch den in der Regel fristenkongruenten Einsatz marktgängiger Derivate. Sicherungsentscheidungen werden in regelmäßig tagenden Ausschüssen für Devisen und Rohstoffe sowie von einem separaten Asset-Liability-Komitee getroffen.

Die Bonitäts- und Länderfinanzrisiken werden in der Regel mittels eines internen Limitsystems gesteuert, das sich im Wesentlichen an Rating-Klassifizierungen und Bilanzkennzahlen der Kontrahenten orientiert. Insbesondere ist hier das Adressenausfallrisiko für Kreditinstitute und Emittenten von Wertpapieren abgedeckt. Das Risiko von Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures wird bei Bedarf über Investitionsschutzgarantien des Bundes abgesichert.

Kundenrisiken aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen wirken wir durch den Einsatz von bestätigten

Akkreditiven, Bankbürgschaften, Garantien oder Kreditversicherungen, zum Beispiel Hermes, entgegen.

**ERTRAGSLAGE DES KONZERNS**

Die Ertragslage des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2006 wurde stark von Sondereinflüssen beeinflusst, insbesondere aus Restrukturierungsmaßnahmen im Automobilbereich, aus einer Körperschaftsteuergutschrift und dem Verkauf von Europcar.

Die Restrukturierungsmaßnahmen umfassen Aufwendungen für Abfindungen und Altersteilzeit sowie kapazitäts- und produktbezogene Maßnahmen.

Die Veräußerung von Europcar führte in der Gewinn- und Verlustrechnung zu einem gesonderten Ausweis als Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten. Infolge dieser Umgliederung und des geänderten Ausweises der erwarteten Erträge aus der Anlage von Planvermögen wurden die Positionen der Erfolgsrechnung 2005 angepasst.

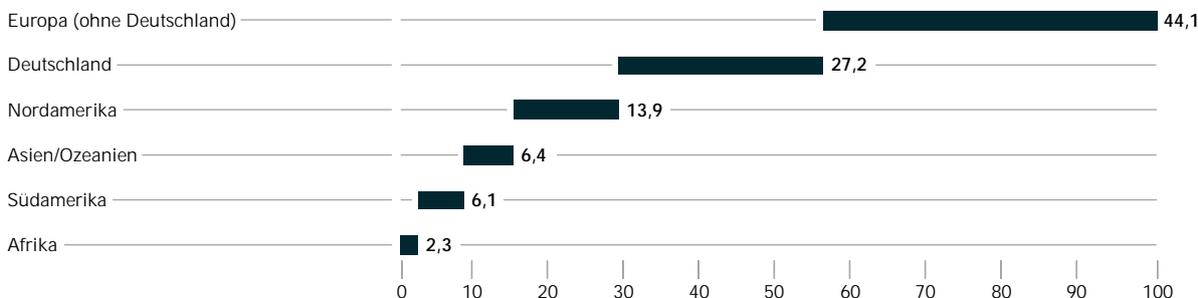
**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN**

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile <sup>1)</sup>		Finanzdienstleistungen	
	2006	2005 <sup>2)</sup>	2006	2005 <sup>2)</sup>	2006	2005 <sup>2)</sup>
Umsatzerlöse	104.875	93.996	96.004	85.680	8.871	8.316
Kosten der Umsatzerlöse	91.020	81.733	84.408	75.643	6.612	6.090
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>13.855</b>	<b>12.263</b>	<b>11.596</b>	<b>10.037</b>	<b>2.259</b>	<b>2.226</b>
Vertriebskosten	9.180	8.628	8.681	8.195	499	433
Verwaltungskosten	2.312	2.225	1.795	1.723	517	502
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-354	1.128	46	1.590	-400	-462
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>2.009</b>	<b>2.538</b>	<b>1.166</b>	<b>1.709</b>	<b>843</b>	<b>829</b>
Finanzergebnis	-216	-917	-392	-1.089	176	172
<b>Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>1.793</b>	<b>1.621</b>	<b>774</b>	<b>620</b>	<b>1.019</b>	<b>1.001</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-162	571	-513	276	351	295
<b>Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>1.955</b>	<b>1.050</b>	<b>1.287</b>	<b>344</b>	<b>668</b>	<b>706</b>
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten	795	70				
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.750</b>	<b>1.120</b>				

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

<sup>2)</sup> Angepasst.

### UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2006 GEMÄSS SEGMENTBERICHTERSTATTUNG IN PROZENT



Von Januar bis Dezember 2006 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 104,9 Mrd. € und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 11,6 %. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse betrug 72,8 (72,5) %. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich um 11,4 %. Die Bruttomarge konnte von 13,0 % auf 13,2 % verbessert werden. Das Operative Ergebnis des Geschäftsjahres 2006 nach Sondereinflüssen betrug 2,0 Mrd. € (-20,8 %), die operative Umsatzrendite lag bei 1,9 % nach 2,7 % im Vorjahr. Vor Sondereinflüssen verbesserte sich das Operative Ergebnis um 51,7 % auf 4,4 Mrd. €.

#### ERTRAGSLAGE IM AUTOMOBILBEREICH

Im Geschäftsjahr 2006 erreichten die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile einen Wert von 96,0 Mrd. € und übertrafen damit die des Vorjahres um 12,0 %. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das höhere Absatzvolumen und den anhaltenden Trend zu höherwertigen Fahrzeugen zurückzuführen. Da das Leistungssteigerungsprogramm ForMotionplus konsequent fortgeführt wurde, konnten wir die Produkt-, Prozess- und Gemeinkosten weiter optimieren. Dadurch ist es uns gelungen, die Bruttomarge auf 12,1 (11,7) % zu verbessern, obwohl die Kosten der Umsatzerlöse durch Restrukturierungsmaßnahmen belastet wurden. Absolut erzielten wir einen Anstieg des Bruttoergebnisses auf 11,6 (10,0) Mrd. €. Die Vertriebskosten nahmen aufgrund des höheren Absatzvolumens um 5,9 % auf 8,7 Mrd. € zu; der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen konnte jedoch auf 9,0 (9,6) % gesenkt werden.

Die Verwaltungskosten des Konzernbereichs Automobile lagen auf dem Niveau des Vorjahres; der Anteil am Umsatz verringerte sich ebenfalls. Die Kostenstruktur des Konzernbereichs Automobile hat sich somit spürbar verbessert.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis fiel mit 46 Mio. € um 1,5 Mrd. € geringer aus als im Vorjahr. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in den traditionellen Werken der Volkswagen AG sowie bei Volkswagen Bruxelles S.A. Entlastend wirkten dagegen die Erträge aus dem Verkauf der gedas AG und der Volkswagen Bordnetze GmbH.

Insgesamt lag das Operative Ergebnis mit 1,2 Mrd. € um 31,8 % unter dem Vorjahreswert. Der Anteil am Umsatz betrug 1,2 (2,0) %. Dank der Aktivitäten zur Verbesserung der Kostenstrukturen wurde jedoch eine gute Ausgangsposition geschaffen, um die mittelfristigen Ziele zu erreichen.

Im Finanzergebnis sind als wesentlicher Posten die Aufwendungen aus der planmäßigen Aufzinsung langfristiger Rückstellungen enthalten. Gegenüber dem Vorjahreswert erzielten wir mit -0,4 Mrd. € ein um 0,7 Mrd. € verbessertes Finanzergebnis. Das war vor allem auf höhere Beteiligungserträge aus den at Equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen, auf ein gestiegenes Zinsergebnis sowie auf positive Effekte aus der stichtagsbezogenen Fair-Value-Bewertung derivativer Finanzinstrumente zurückzuführen.

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

**ERTRAGSLAGE IM FINANZDIENST-LEISTUNGSBEREICH**

Die Umsatzerlöse im Konzernbereich Finanzdienstleistungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 8,9 Mrd. €. Sie übertrafen damit den Vorjahreswert um 6,7%. Insbesondere gestiegene Zinserträge aus der Händler- und Kundenfinanzierung sowie ein verbessertes Operate-Lease-Geschäft wirkten sich positiv aus. Das Bruttoergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs lag mit 2,3 Mrd. € auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Die Vertriebskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 66 Mio. € auf 499 Mio. €; der Anteil am Umsatz wuchs von 5,2% auf 5,6%. Hier schlugen sich im Wesentli-

chen höhere Werbekosten und volumenabhängige Provisionen nieder. Die Verwaltungskosten beliefen sich auf 517 (502) Mio. €; der Anteil am Umsatz konnte auf 5,8 (6,0) % gesenkt werden. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verbesserte sich auf -400 (-462) Mio. €. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwirtschaftete im Berichtszeitraum mit 843 Mio. € ein um 1,7% über dem Vorjahr liegendes Operatives Ergebnis und leistete damit erneut einen wesentlichen Beitrag zum Ergebnis des Volkswagen Konzerns.

Aufgrund einer erhöhten Eigenkapitalbasis aus fortgeführten Aktivitäten liegt die Eigenkapitalrendite bei leicht besserem Ergebnis unter Vorjahr.

**FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN**

%	2006	2005 <sup>1)</sup>	2004	2003	2002
<b>Volkswagen Konzern</b>					
Umsatzrendite vor Steuern (fortgeführte Aktivitäten)	1,7	1,7	1,2	1,6	4,7
Umsatzrendite nach Steuern	2,6	1,2	0,8	1,2	3,0
Eigenkapitalquote	19,7	17,8	17,8	20,2	22,7
Dynamischer Verschuldungsgrad <sup>2)</sup> (in Jahren)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Konzernbereich Automobile<sup>3)</sup></b>					
Absatzveränderung	+ 10,2	+ 1,0	+ 2,5	+ 0,4	- 2,2
Umsatzveränderung	+ 12,0	+ 6,8	+ 5,0	- 1,4	- 3,1
Operatives Ergebnis in % vom Umsatz	1,2	2,0	0,9	0,9	5,2
Kapitalrendite nach Steuern <sup>4)</sup>	2,0	2,4	1,3	2,0	7,4
Cash-flow laufendes Geschäft in % vom Umsatz	12,2	9,5	11,1	7,8	10,6
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % vom Umsatz	6,4	6,7	8,8	11,1	11,9
Sachinvestitionen in % vom Umsatz	3,8	5,0	6,8	8,6	8,7
Anlageintensität	28,0	32,9	35,5	35,7	39,6
Umlaufintensität	17,2	18,3	17,1	17,5	17,6
Umschlaghäufigkeit der Vorräte	7,3	6,8	6,4	6,6	7,3
Eigenkapitalquote	28,8	25,3	26,1	30,2	35,2
<b>Konzernbereich Finanzdienstleistungen</b>					
Wachstum Bilanzsumme	0,4	4,7	17,9	12,8	6,9
Eigenkapitalrendite vor Steuern <sup>5)</sup>	16,9	18,2	20,0	23,8	19,6
Eigenkapitalquote	9,6	9,7	8,8	7,5	7,6

<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 auf der Seite 76.

<sup>5)</sup> Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).

**KONZERNERGEBNIS**

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2006 ein Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten in Höhe von 1,8 Mrd. €. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Verbesserung um 10,6 %. Mit 1,7 % lag die Umsatzrendite vor Steuern auf dem Niveau des Jahres 2005. Aufgrund einer Änderung im deutschen Körperschaftsteuergesetz ergab sich im Berichtszeitraum ein außerordentlicher Steuerertrag von 1,0 Mrd. €. Das Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten beinhaltet den Überschuss aus dem Verkauf sowie das Ergebnis des laufenden Geschäfts von Europcar. Unter Berücksichtigung dieser Erlöse belief sich das Ergebnis nach Steuern für den Volkswagen Konzern auf 2,8 Mrd. € nach 1,1 Mrd. € im Vorjahr.

**GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE**

Die wirtschaftliche Lage des Volkswagen Konzerns hat sich im Geschäftsjahr 2006 weiter verbessert. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass wir unser Leistungssteigerungsprogramm ForMotionplus konsequent umsetzen. Auf dem Weg zu unserer mittelfristigen Ergebniszielsetzung sind wir einen guten Schritt vorangekommen. Allerdings müssen die eingeleiteten

Maßnahmen mit Nachdruck weiter verfolgt werden. Die im Konzernbereich Automobile durchgeführten Restrukturierungsmaßnahmen haben unser Ergebnis 2006 erheblich belastet. Sie tragen jedoch maßgeblich dazu bei, unsere Kostenstrukturen weiter zu verbessern und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns zu sichern. Die erreichten Fortschritte werden auch am erneut höheren Netto-Cash-flow und der stark gestiegenen Netto-Liquidität im Automobilbereich deutlich.

Einen Überblick über die Entwicklung des Volkswagen Konzerns in den vergangenen fünf Jahren vermitteln die Darstellungen auf den Seiten 73 und 75. Die wirtschaftliche Lage des Volkswagen Konzerns nach Geschäftssparten und Märkten ist im Kapitel Konzernbereiche ab Seite 40 ausführlich erläutert.

**WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG**

In der Wertschöpfungsrechnung werden der erwirtschaftete Wertzuwachs als Beitrag des Unternehmens zum Sozialprodukt des jeweiligen Landes und seine Verteilung dargestellt. Der Wertzuwachs des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2006 lag um 20,4 % über dem Vorjahreswert. Pro Mitarbeiter belief sich die Wertschöpfung auf 78,6 Tsd. € (+ 26,8 %).

**WERTSCHÖPFUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNS**

Entstehung in Mio. €	2006		2005*	
Umsatzerlöse	104.875		93.996	
Sonstige Erträge	6.849		6.176	
Materialaufwand	- 66.935		- 62.620	
Abschreibungen	- 9.398		- 8.654	
Sonstige Vorleistungen	- 11.790		- 9.300	
<b>Wertschöpfung</b>	<b>23.601</b>		<b>19.598</b>	

Verteilung in Mio. €	2006	%	2005*	%
an Aktionäre (Dividende)	497	2,1	450	2,3
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	17.400	73,7	14.796	75,5
an den Staat (Steuern, Abgaben)	440	1,9	1.047	5,3
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	3.011	12,8	2.634	13,4
an das Unternehmen (Rücklagen)	2.253	9,5	671	3,5
<b>Wertschöpfung</b>	<b>23.601</b>	<b>100,0</b>	<b>19.598</b>	<b>100,0</b>

\* Angepasst.

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

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

	2006	2005*	2004	2003	2002
<b>Mengendaten in Tsd.</b>					
<b>Absatz (Automobile)</b>	<b>5.720</b>	<b>5.193</b>	<b>5.143</b>	<b>5.016</b>	<b>4.996</b>
im Inland	1.093	1.019	940	916	908
im Ausland	4.627	4.174	4.203	4.100	4.088
<b>Produktion (Automobile)</b>	<b>5.660</b>	<b>5.219</b>	<b>5.093</b>	<b>5.021</b>	<b>5.023</b>
im Inland	1.935	1.913	1.832	1.740	1.781
im Ausland	3.725	3.306	3.261	3.281	3.242
<b>Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)</b>	<b>329</b>	<b>345</b>	<b>343</b>	<b>335</b>	<b>324</b>
im Inland	174	179	179	174	168
im Ausland	155	166	164	161	156
<b>Finanzdaten in Mio. €</b>					
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>					
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>104.875</b>	<b>93.996</b>	<b>88.963</b>	<b>84.813</b>	<b>85.293</b>
Kosten der Umsatzerlöse	91.020	81.733	78.430	74.099	71.082
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>13.855</b>	<b>12.263</b>	<b>10.533</b>	<b>10.714</b>	<b>14.211</b>
Vertriebskosten	9.180	8.628	8.167	7.846	7.560
Verwaltungskosten	2.312	2.225	2.309	2.274	2.155
Sonstiges betriebliches Ergebnis	- 354	1.128	1.585	1.011	265
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>2.009</b>	<b>2.538</b>	<b>1.642</b>	<b>1.605</b>	<b>4.761</b>
Finanzergebnis	- 216	- 917	- 554	- 251	- 775
<b>Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>1.793</b>	<b>1.621</b>	<b>1.088</b>	<b>1.354</b>	<b>3.986</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 162	571	391	351	1.389
<b>Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>1.955</b>	<b>1.050</b>	<b>697</b>	<b>1.003</b>	<b>2.597</b>
<b>Materialaufwand</b>	<b>66.935</b>	<b>62.620</b>	<b>58.239</b>	<b>53.849</b>	<b>51.606</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>17.400</b>	<b>14.796</b>	<b>14.038</b>	<b>13.878</b>	<b>13.313</b>
<b>Bilanzstruktur Stand 31.12.</b>					
Langfristige Vermögenswerte	75.374	75.235	72.212	67.363	65.115
Kurzfristige Vermögenswerte	61.229	57.846	55.391	50.783	43.781
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>136.603</b>	<b>133.081</b>	<b>127.603</b>	<b>118.146</b>	<b>108.896</b>
Eigenkapital	26.959	23.647	22.681	23.863	24.692
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	55	47	47	104	57
Langfristige Schulden	56.159	56.125	56.230	46.270	39.769
Kurzfristige Schulden	53.485	53.309	48.692	48.013	44.435
<b>Gesamtkapital</b>	<b>136.603</b>	<b>133.081</b>	<b>127.603</b>	<b>118.146</b>	<b>108.896</b>
<b>Cash-flow laufendes Geschäft</b>	<b>14.470</b>	<b>10.709</b>	<b>11.457</b>	<b>8.371</b>	<b>10.460</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>11.911</b>	<b>10.365</b>	<b>15.078</b>	<b>15.464</b>	<b>16.016</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>- 114</b>	<b>- 1.794</b>	<b>6.004</b>	<b>11.423</b>	<b>4.623</b>

\* Finanzdaten angepasst.

#### WERTBEITRAG ALS STEUERUNGSGRÖSSE

Die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes des Volkswagen Konzerns bildet den Kern unseres finanziellen Zielsystems. Dieses Ziel ist eng mit der effizienten Nutzung aller Ressourcen im Unternehmen verbunden. Um den Ressourceneinsatz im Automobilbereich so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit mehreren Jahren den Wertbeitrag\*, eine an den Kapitalkosten orientierte Steuerungsgröße.

Das Konzept des Wertbeitrags ermöglicht nicht nur das Messen des Erfolgs im Konzernbereich Automobile, sondern auch der einzelnen Geschäftseinheiten, Projekte und Produkte. Darüber hinaus können Geschäftseinheiten und produktbezogene Investitionsvorhaben mit Hilfe des Wertbeitrags operativ und strategisch gesteuert werden.

#### KOMPONENTEN DES WERTBEITRAGS

Die Höhe des Wertbeitrags wird durch das Operative Ergebnis nach Steuern und die Kapitalkosten des investierten Vermögens bestimmt. Im Operativen Ergebnis spiegelt sich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Automobilbereichs wider. Mit Hilfe eines pauschalen Durchschnittssteuersatzes von 35 %, den wir aus den international unterschiedlichen Gewinnsteuersätzen der Gesellschaften ermittelt haben, wird das Operative Ergebnis auf eine Ergebnisgröße nach Steuern übergeleitet. Die Kapitalkosten als zweite Komponente des

Wertbeitrags ergeben sich aus der Multiplikation des investierten Vermögens mit dem Kapitalkostensatz. Das investierte Vermögen ist die Summe der Vermögenswerte, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen).

Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel werden nicht in die Berechnung des investierten Vermögens einbezogen, sondern über das Finanzergebnis verzinst. Das Konzept der wertorientierten Steuerung ist somit ausschließlich auf das operative Geschäft ausgerichtet.

#### ERMITTLUNG DES AKTUELLEN KAPITALKOSTENSATZES

Der Kapitalkostensatz ist der gewichtete Durchschnitt der Verzinsungsansprüche an das Eigen- und Fremdkapital. Der Eigenkapitalkostensatz wird nach dem Kapitalmarktmodell „CAPM“ (Capital Asset Pricing Model) bestimmt, das als Grundlage den Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämien einer Anlage am Aktienmarkt, heranzieht. Der Fremdkapitalkostensatz wird aus der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite ermittelt. Im Geschäftsjahr 2006 lag der auf diese Weise vom Kapitalmarkt abgeleitete effektive Kapitalkostensatz für den Automobilbereich bei 7,6 %.

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

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

**WERTBEITRAG UND KAPITALRENDITE  
 IM AKTUELLEN GESCHÄFTSJAHR**

Der Wertbeitrag des Konzernbereichs Automobile lag im Berichtsjahr bei – 2.269 (– 1.947) Mio. €. Die Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die hohen Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der sechs traditionellen Werke der Volkswagen AG sowie bei Volkswagen Bruxelles S.A. zurückzuführen. Bereinigt um die Sondereinflüsse, in denen auch entlastende Effekte aus Beteiligungsverkäufen enthalten sind, hat sich der Wertbeitrag des Konzernbereichs Automobile gegenüber dem ebenfalls um Sondereinflüsse bereinigten Vorjahr um 993 Mio. € auf – 726 Mio. € verbessert. Das ist im Wesentlichen auf den Absatzanstieg und die – auch im Rahmen von ForMotionplus – erzielten Kosteneinsparungen zurück-

zuführen. Die Kapitalkosten erreichten mit 3.053 Mio. € das Niveau des Vorjahres. Dabei wurden die Verbesserungen aufgrund einer deutlichen Reduzierung des investierten Vermögens durch den gestiegenen Kapitalkostensatz aufgezehrt.

Im Geschäftsjahr 2006 belief sich die Kapitalrendite nach Sondereinflüssen – als periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens (RoI) – auf 2,0 (2,4) %. Die um Sondereinflüsse bereinigte Kapitalrendite hat sich mit 5,8 % gegenüber dem Vorjahr zwar um 2,9 Prozentpunkte verbessert und damit verdoppelt, liegt aber noch deutlich unter dem Mindestverzinsungsanspruch von 9 %, an dem unverändert festgehalten wird.

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

**KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN  
 KONZERNBEREICH AUTOMOBILE**

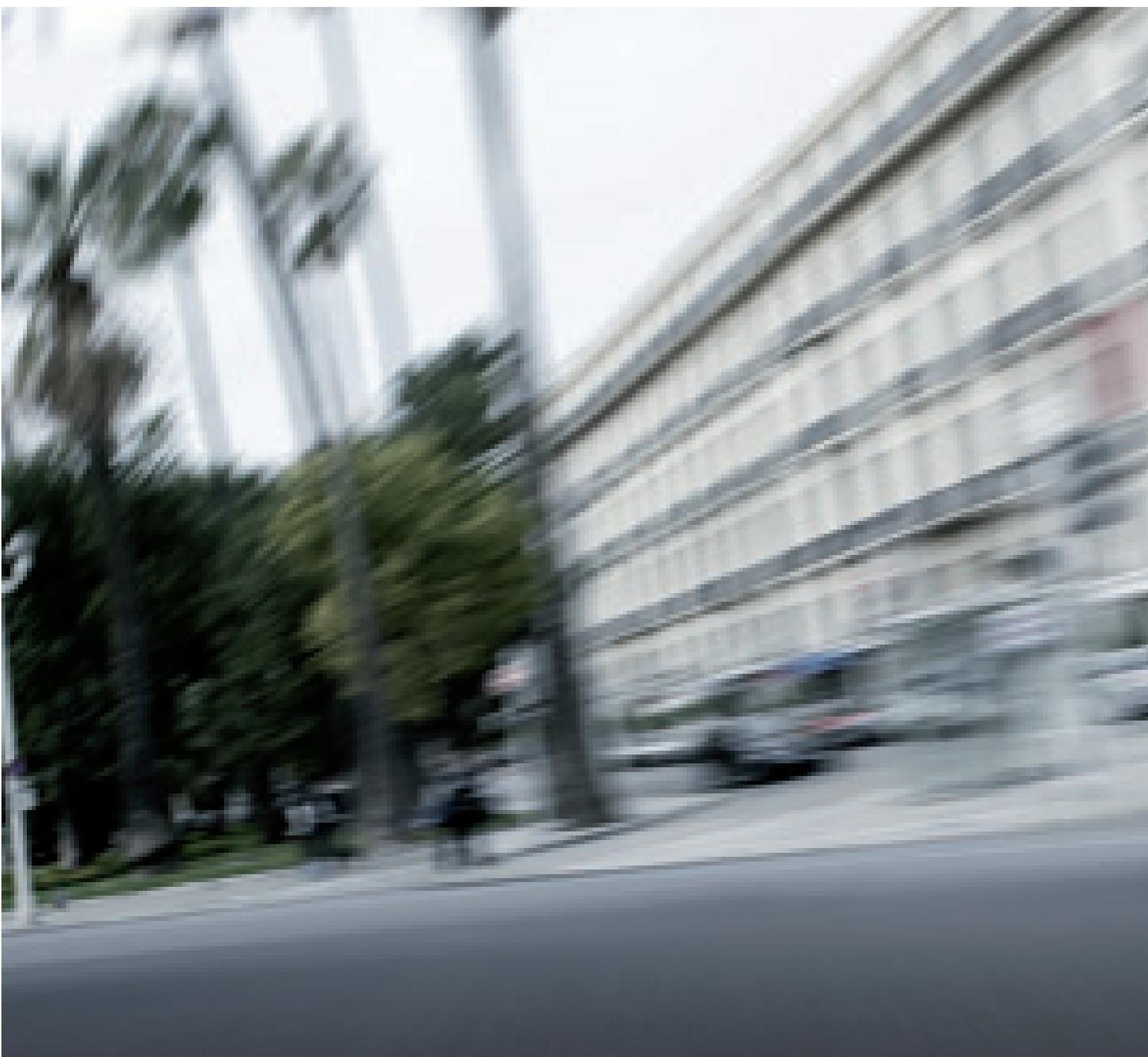
%	2006	2005
Zinssatz für risikofreie Anlagen	3,8	3,3
Marktrisikoprämie DAX	6,0	6,0
Spezifische Risikoprämie Volkswagen (Beta-Faktor Volkswagen)	0,2 (1,03)	– (1,00)
<b>Eigenkapitalkostensatz nach Steuern</b>	<b>10,0</b>	<b>9,3</b>
Fremdkapitalzinssatz	4,3	3,7
Steuervorteil (pauschal 35 %)	– 1,5	– 1,3
<b>Fremdkapitalkostensatz nach Steuern</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
<b>Kapitalkostensatz nach Steuern</b>	<b>7,6</b>	<b>7,0</b>

**WERTBEITRAG  
 KONZERNBEREICH AUTOMOBILE**

Mio. €	2006	2005 <sup>1)</sup>
Operatives Ergebnis laut Segmentberichterstattung <sup>2)</sup>	1.097	1.657
Quotales Operatives Ergebnis der fahrzeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	109	– 119
Steueraufwand (pauschal 35 %)	– 422	– 538
<b>Operatives Ergebnis nach Steuern</b>	<b>784</b>	<b>1.000</b>
Investiertes Vermögen	40.166	42.105
<b>Kapitalrendite (RoI) in %</b>	<b>2,0</b>	<b>2,4</b>
Kapitalkostensatz in %	7,6	7,0
<b>Kapitalkosten des investierten Vermögens</b>	<b>3.053</b>	<b>2.947</b>
<b>Wertbeitrag</b>	<b>– 2.269</b>	<b>– 1.947</b>

<sup>1)</sup> Angepasst.  
<sup>2)</sup> Siehe Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf Seite 140 und 141.

Ästhetik, Sportlichkeit und technische Raffinesse verschmelzen im Veyron 16.4 zu einem automobilen Traum. Das schnellste jemals auf öffentlichen Straßen zugelassene Automobil setzt mit 736 kW (1.001 PS)\* und einer Beschleunigung von 0 auf 100 in 2,5 Sekunden neue Maßstäbe. Mit diesem Supersportwagen überschreitet Bugatti einmal mehr die Grenzen dessen, was bisher als machbar galt. [\*Kraftstoffverbrauch l/100 km: 40,4 innerorts; 14,7 außerorts; 24,1 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 574.]





# Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

## Weltweit höhere Fahrzeugverkäufe lassen Umsatzerlöse steigen

### JAHRESERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2006 steigerte die Volkswagen AG ihre Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr um 5,6 % auf 53,0 Mrd. €. Dieser Anstieg resultierte vor allem aus weltweit höheren Fahrzeugverkäufen. 60,4 (60,5) % der Umsatzerlöse wurden im Ausland erwirtschaftet. Die insbesondere aufgrund durchgeführter Restrukturierungsmaßnahmen erhöhten Herstellungskosten führten zu einem Bruttoergebnis von – 1,2 Mrd. €. Der Anstieg der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungs-

kosten um 10,8 % ist überwiegend auf die wettbewerbsbedingt intensivierten Verkaufsförderungsmaßnahmen zurückzuführen. Der Anteil der Vertriebs- und Allgemeinen Verwaltungskosten am Umsatz erhöhte sich demzufolge leicht. Insbesondere positive Wechselkurseffekte im Zusammenhang mit dem Lieferungs- und Leistungsverkehr bewirkten, dass das Sonstige betriebliche Ergebnis um 34,7 % auf 1,2 Mrd. € anstieg. Das Finanzergebnis erhöhte sich um 11,3 % auf 4,1 Mrd. €.

### GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2006	2005
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>53.036</b>	<b>50.245</b>
Herstellungskosten	54.238	50.225
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>– 1.202</b>	<b>+ 20</b>
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	3.979	3.591
Sonstiges betriebliches Ergebnis	+ 1.175	+ 873
Finanzergebnis*	+ 4.051	+ 3.639
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>+ 45</b>	<b>+ 941</b>
Steuern	– 900	200
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>945</b>	<b>741</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	11	10
Einstellung in Gewinnrücklagen	450	290
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>506</b>	<b>461</b>

\* Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

### BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2006	2005
Anlagevermögen	23.583	21.351
Vorräte	2.785	3.146
Forderungen	10.663	9.056
Flüssige Mittel	8.571	10.110
<b>Bilanzsumme</b>	<b>45.602</b>	<b>43.663</b>
Eigenkapital	10.335	11.064
Langfristiges Fremdkapital	8.348	7.634
Mittelfristiges Fremdkapital	6.088	5.863
Kurzfristiges Fremdkapital	20.831	19.102

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

Insgesamt lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Volkswagen AG bei 45 (941) Mio. €. Vor allem aufgrund einer Änderung im deutschen Körperschaftsteuergesetz ergab sich für die Volkswagen AG ein Steuerertrag von 900 Mio. €, so dass der Jahresüberschuss im Vergleich zum Vorjahr um 27,5 % auf 945 Mio. € stieg.

**VERMÖGENS- UND FINANZLAGE**

Im Berichtsjahr wuchs die Bilanzsumme der Volkswagen AG um 4,4 % auf 45,6 Mrd. €. Insbesondere das konsequent fortgeführte Leistungssteigerungsprogramm ForMotionplus, die noch effizienter umgesetzten Produktvorhaben sowie Einsparungen im Nicht-Produktbereich führten dazu, dass sich die Investitionen in Sachanlagen um 34,7 % reduzierten. Die Investitionen entfielen im Wesentlichen auf neue Produkte in den Werken Kassel und Wolfsburg sowie auf Spezialbetriebsmittel bei Lieferanten. Die Finanzinvestitionen lagen insbesondere durch die erworbene Beteiligung an der MAN Aktiengesellschaft um 34,2 % über denen des Vorjahres. Insgesamt erhöhte sich das Anlagevermögen im Vergleich zum 31. Dezember 2005 um 10,5 % auf 23,6 Mrd. €.

Das Umlaufvermögen blieb mit 22,0 Mrd. € nahezu unverändert. Gestiegenen Forderungen standen gesunkene Vorräte und Flüssige Mittel gegenüber.

Da die Volkswagen AG im Berichtsjahr ihren Bestand an eigenen Aktien eingezogen hat, reduzierte sich das Eigenkapital (einschließlich Sonderposten mit Rücklageanteil) um 6,6 % auf 10,3 Mrd. €. In der Folge ging die Eigenkapitalquote um 2,6 Prozentpunkte auf 22,7 % zurück. Zum Jahresende erhöhten sich die Rückstellungen gegenüber dem Vorjahreswert um 11,8 % auf 18,8 Mrd. €. Die Verbindlichkeiten nahmen auf 16,4 Mrd. € (+ 4,3 %) zu, davon waren 12,0 (11,5) Mrd. € verzinslich.

**DIVIDENDENVORSCHLAG**

Gemäß § 58 Abs. 2 AktG wurden aus dem Jahresergebnis insgesamt 450 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von 497 Mio. €, das bedeutet 1,25 € je Stammaktie und 1,31 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

**GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG**

€	2006
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.004 Mio. €)	496.587.230,55
davon auf: Stammaktien	358.725.083,75
Vorzugsaktien	137.862.146,80
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	9.207.287,87
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>505.794.518,42</b>

**LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG**

Mio. €	2006	%	2005	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	6.126*	72,9	4.334	63,0
Soziale Abgaben	898	10,7	965	14,0
Bezahlte Ausfallzeiten	757	9,0	800	11,6
Altersversorgung	620	7,4	780	11,4
<b>Gesamtaufwand</b>	<b>8.401</b>	<b>100,0</b>	<b>6.879</b>	<b>100,0</b>

\* Einschließlich der Aufwendungen für Abfindungen und Altersregelungen.

**ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION**

Die Volkswagen AG setzte im Berichtsjahr 2.268.830 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab. Das waren 5,4 % mehr als im Vorjahr. Der Auslandsanteil blieb mit 66,5 (66,6) % nahezu unverändert.

**PRODUKTION**

In den fahrzeugproduzierenden Werken der Volkswagen AG (Emden, Hannover und Wolfsburg) ging die Produktion leicht um 0,3 % auf 953.131 Fahrzeuge zurück. Erhöhten Fertigungszahlen insbesondere beim Passat und Multivan/Transporter standen dabei rückläufige Zahlen beim Touran, Golf Plus und Golf Variant gegenüber. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die durchschnittliche Tagesproduktion der Volkswagen AG bei einer gegenüber dem Vorjahr verringerten Anzahl von Arbeitstagen um 6,6 % auf 4.402 Einheiten.

**MITARBEITERZAHL**

Zum 31. Dezember 2006 waren an den Standorten der Volkswagen AG – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 94.000 Personen beschäftigt. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich die Belegschaft um 7,0 %. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 4.445.

Der Anteil der weiblichen Arbeitnehmer an der Gesamtbelegschaft der Volkswagen AG lag bei 13,3 (13,8) %. In Teilzeit waren 2.249 Personen (2,4 %) beschäftigt. Die Quote der ausländischen Mitarbeiter lag bei 6,4 (6,9) %. Insgesamt hatten 64,9 (64,8) % der Mitarbeiter im gewerblichen Bereich eine abgeschlossene Volkswagen-relevante Ausbildung. Einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss besaßen 11,1 (11,2) % der Beschäftigten. Im Berichtsjahr lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 41,7 Jahren.

**FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG**

Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB um 4,6 % auf 2,1 Mrd. €. Am 31. Dezember 2006 waren 8.980 Personen in diesem Bereich tätig.

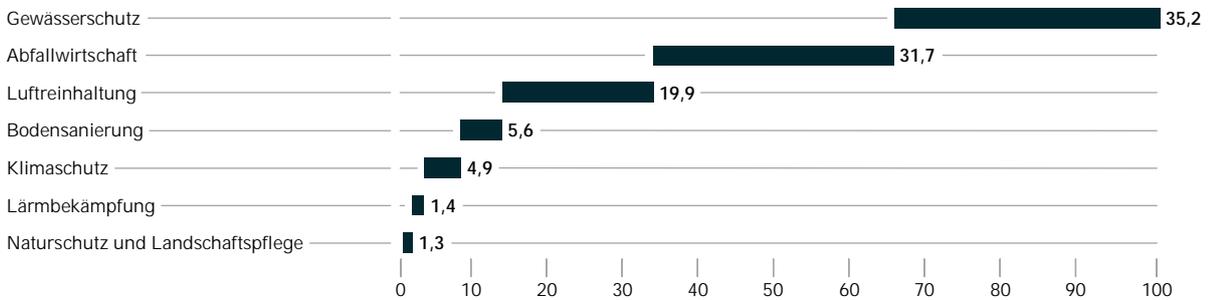
**BESCHAFFUNGSVOLUMEN**

An den sechs inländischen Standorten der Volkswagen AG weitete sich das Einkaufsvolumen 2006 auf 23,9 Mrd. € aus (+0,7 %); der Inlandsanteil betrug 71,9 (74,8) %. Vom gesamten Beschaffungsvolumen entfielen 20,6 (20,4) Mrd. € auf Produktionsmaterial und 2,7 (2,7) Mrd. € auf Investitionsgüter und Dienstleistungen.

**AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ**

Mio. €	2006	2005	2004	2003	2002
Investitionen	19	27	16	24	32
Betriebskosten	170	194	202	195	187

**BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2006**  
 ANTEIL DER UMWELTSCHUTZBEREICHE IN PROZENT



**AUSGABEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ**

Die Investitionen für den Umweltschutz betreffen sowohl produktbezogene als auch produktionsbezogene Maßnahmen. Bei den produktbezogenen Maßnahmen investierten wir hauptsächlich in die Reduzierung von Abgasemissionen. Ausgaben für den Gewässerschutz und für die Abfallwirtschaft bildeten die Schwerpunkte der Investitionen für den Umweltschutz in der Produktion. Die Betriebskosten für den Umweltschutz resultierten ausschließlich aus produktionsbezogenen Maßnahmen. Sie teilen sich auf in Ausgaben für den Betrieb von Anlagen, die dem Schutz der Umwelt dienen und in nicht anlagenbezogene Ausgaben. Durch Prozessoptimierungen sanken die Betriebskosten für den Umweltschutz um 12,3 % auf 170 Mio. €.

**RISIKEN DER GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG**

Die Geschäftsentwicklung der Volkswagen AG ist im Wesentlichen den gleichen Risiken ausgesetzt wie die Entwicklung des Volkswagen Konzerns. Diese Risiken erläutern wir im Risikobericht auf den Seiten 102 bis 107 dieses Geschäftsberichts.

**RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN**

Für die Volkswagen AG bestehen grundsätzlich die gleichen Risiken bei der Verwendung von Finanzinstrumenten wie für den Volkswagen Konzern. Die Erläuterung dieser Risiken finden Sie auf der Seite 106 dieses Geschäftsberichts.

Die langjährige Rennsporterfahrung von Audi ist in die Entwicklung des Audi R8 eingeflossen, dem ersten Audi Sportwagen mit einem 309 kW (420 PS)\* starken V8-FSI-Mittelmotor. Der R8 feierte beim Pariser Automobilsalon seine Weltpremiere. Karosserie, Motor, Fahrwerk und Lenkung des Audi R8 sind von einzigartiger Präzision. Mit diesem Ausnahmefahrzeug wird Audi Mitglied im exklusiven Club der Sportwagenhersteller und beweist einmal mehr seinen „Vorsprung durch Technik“.  
[\*Kraftstoffverbrauch l/100 km: 22,1 innerorts; 10,2 außerorts; 14,6 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 349.]





# Wertsteigernde Faktoren

## Zukunftsweisende Technologien und optimierte Prozesse

---

Nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg setzt wettbewerbsfähige Kosten, innovative Produkte und effiziente Prozesse voraus. Die Zufriedenheit der Kunden steht dabei im Mittelpunkt unserer Bemühungen. Entscheidende Vorteile des Volkswagen Konzerns sind die Kompetenz und die Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter. Dem verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt wird konzernweit eine große Bedeutung beigemessen.

Die Effizienz der Werttreiber eines Unternehmens kann durch finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren gemessen werden. Die für den Volkswagen Konzern wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren haben wir im Kapitel Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ausführlich dargestellt. Nachfolgend berichten wir über die nicht finanziellen Werttreiber, zu denen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb und Qualitätssicherung gehören. Darüber hinaus tragen unsere Mitarbeiter und der verantwortungsvolle Umgang mit der Umwelt zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswertes bei.

### FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Auch 2006 haben wir uns bei den Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf die Verbesserung der Funktionalität, der Qualität, der Sicherheitsstandards und der Umweltverträglichkeit der Konzernprodukte konzentriert. Dabei berücksichtigen wir zunehmend nicht nur die Ideen unserer Mitarbeiter, sondern binden auch externe Partner mit ein.

### NEUE ZUKUNFTSWEISENDE PRODUKTE

Zu den wichtigsten Produkteinführungen gehörten im vergangenen Jahr die folgenden Modelle, Aggregate und Systeme:

Das neue Volkswagen Cabriolet-Coupé Eos. Diese Markteinführung stand ganz im Zeichen unseres hohen Qualitätsanspruchs. Mit dem fünfteiligen Falstahldach haben wir ein einzigartiges und innovatives Dachkonzept entwickelt, das die Eigenschaften eines Coupé-, Schiebe- und Cabriolet-Daches in sich vereint. Die perfekte Funktionalität vom ersten Serienmodell an haben wir durch die konsequente Optimierung von Produkt und Fertigungsprozess erreicht.

Zusätzliche Features bei Touran und Touareg. Die beiden erfolgreichen Modelle haben wir 2006 grundlegend erneuert. Der Touran wurde als erster Volkswagen mit der in dieser technischen Form einzigartigen Lenkautomatik „Park Assist“ ausgestattet, die das automatische Einparken selbst auf engstem Raum ermöglicht. Darüber hinaus sorgen Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht für zusätzliche Sicherheit. Zu den technischen Neuerungen des Touareg gehören das ABSplus,

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

das den Bremsweg auf losem Untergrund deutlich verkürzt, sowie die Fahrerassistenzsysteme FrontScan und SideScan. Das FrontScan-System warnt den Fahrer mit Hilfe von optischen und akustischen Signalen vor einer Kollision mit vorausfahrenden Fahrzeugen und bereitet die Bremsanlage im Fahrzeug auf eine mögliche Notbremsung vor. Beim SideScan wird der Bereich hinter dem fahrenden Fahrzeug überwacht. Warnsignale machen den Fahrer dabei auf kritische Situationen beim Spurwechsel aufmerksam.

TSI-Motor. Den 2005 mit dem Golf GT erfolgreich eingeführten TSI-Motor haben wir im Berichtsjahr erstmals auch für den Golf Plus und den neuen Touran angeboten und dabei um zusätzliche Leistungsvarianten ergänzt.

Neuer Touran mit Erdgasantrieb. Als weiterer Beitrag zur Reduktion von Kraftstoffverbrauch und Emissionen ist aufgrund des großen Erfolgs der Erdgasmodelle Caddy und Touran EcoFuel nun auch der neue Touran optional mit Erdgasantrieb ausgestattet\*.

Audi braking guard und die neue Generation der adaptive cruise control (ACC). Der innovative Audi Q7 wird ab dem Jahr 2007 über eine Weiterentwicklung des ACC verfügen, die den gesamten Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 200 km/h abdeckt. Das System kann den Q7 hinter einem vorausfahrenden Fahrzeug bis in den Stillstand abbremsen. In Kombination mit dem ACC wird der Audi braking guard erhältlich sein. Hier überwacht ein Radarsensor permanent die Fahrspur vor dem Q7. Wird ein abrupt bremsendes oder deutlich langsames Fahrzeug erkannt, warnt das System den Fahrer zunächst durch optische und akustische Signale. Reagiert der Fahrer nicht, wird in der zweiten Stufe ein kurzer Bremsruck ausgelöst. Auf diese Weise kann ein unaufmerksamer Fahrer effektiv gewarnt und gleichzeitig zu einer durch den Bremsassistenten optimal unterstützten Vollbremsung bewegt werden. Die Vollbremsung wird jedoch nie vom System selbst ausgelöst.

#### STUDIEN SORGEN WELTWEIT FÜR AUFSEHEN

Parallel zur Markteinführung zahlreicher Serienmodelle präsentierte der Volkswagen Konzern auch im Jahr 2006 innovative Konzeptfahrzeuge und Studien. Im Februar stellte die Marke Volkswagen Pkw in Berlin erstmals die Studie Concept A vor. Die Mischung aus Sport- und Geländewagen mit Allradantrieb lieferte erste Hinweise auf das Design des neuen Tiguan, der 2007 auf den Markt kommt. Die Weltpremiere der Studie Iroc fand im August ebenfalls in Berlin statt.

Die Neuinterpretation des legendären Scirocco setzt sich mit eigenständigem Design deutlich von der Formensprache bestehender Modelle ab. Das lange Dach und ein vergleichsweise steiles Heck machen den Iroc zu einem echten Sportwagen.

Auf der Mondial de l'Automobil in Paris zog die Marke Škoda mit der Designstudie Joyster die Blicke auf sich. Der kompakte Dreitürer demonstriert die Weiterentwicklung der Designelemente der Marke und folgt dem Anspruch der einfachen, aber cleveren Lösungen.

Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge überraschte im September auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Nutzfahrzeuge in Hannover mit dem Crafter Atacama. Dieses Konzeptfahrzeug ist ein markanter Offroader, der sich durch originelle optische Modifikationen sowie Allradantrieb und höher gelegtes Fahrwerk vom Ursprungsmodell, dem Crafter, abhebt.

#### INNOVATIONSMANAGEMENT IST STRATEGISCH AUSGERICHTET

Das Innovationsmanagement des Volkswagen Konzerns richtet sich konsequent an den Kundenwünschen aus und bereitet so die Basistechnologien auf zukünftige Kundenanforderungen vor. Dabei treten revolutionäre Themen und Gesamtfahrzeugkonzepte in den Vordergrund, ohne dass evolutionäre Entwicklungen vernachlässigt würden.

Die Innovationsportfolios der Markengruppen Volkswagen und Audi sowie der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge werden kontinuierlich synchronisiert. Ziel ist hier, markenübergreifende Schwerpunkte in der Entwicklungsarbeit zu setzen und Aktivitäten zu bündeln. Einerseits werden Innovationen bewusst intern als strategische Themen entwickelt, um Alleinstellungsmerkmale im Markt zu sichern. Andererseits werden durch das frühe Einbeziehen ausgewählter Lieferanten in den Entwicklungsprozess externe Innovationsquellen erschlossen.

#### MITARBEITER SIND MIT PATENTEN ERFOLGREICH

Für den Volkswagen Konzern haben wir im Berichtsjahr 1.320 Patente gesichert, davon 1.064 in Deutschland und 256 im Ausland. Der überwiegende Teil der Patente entfiel auf den Bereich der interaktiven Systeme, die Schnittstellen zwischen Mensch und Technik bilden. Die hohe Innovationskraft unserer Mitarbeiter wird einmal mehr durch die Vielzahl der Patentanmeldungen dokumentiert.

\* Caddy Life EcoFuel: Kraftstoffverbrauch kg/100 km: 8,2 innerorts; 4,7 außerorts; 6,0 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 157.  
 Touran EcoFuel: Kraftstoffverbrauch kg/100 km: 8,1 innerorts; 4,5 außerorts; 5,8 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 153.

#### KOOPERATIONEN SCHAFFEN SYNERGIEN

Bei der Erschließung kleinerer Marktsegmente gewinnen Kooperationen mit anderen Fahrzeugherstellern an Bedeutung. Durch die Zusammenarbeit können wir Entwicklungskosten und Investitionen niedrig halten und Geschäftsrisiken minimieren. Bestehende Kooperationen, beispielsweise mit Porsche bei der Produktion der Modelle Volkswagen Touareg, Audi Q7 und Porsche Cayenne, haben wir im Berichtsjahr erfolgreich fortgeführt. Um die Zusammenarbeit mit anderen Herstellern bei zukünftigen Projekten zu optimieren, haben wir Zuständigkeiten klar geregelt und neue Organisationsstrukturen etabliert.

#### EINBINDUNG VON EXTERNEM F&E-KNOW-HOW

Der Volkswagen Konzern wird auch in den kommenden Jahren intensiv an neuen Modellen arbeiten. Dies stellt nicht nur erhebliche Anforderungen an unsere eigenen Entwicklungskapazitäten, sondern unterstreicht auch die Notwendigkeit, das Know-how unserer Lieferanten und einzelner Entwicklungspartner noch stärker als bisher in unsere Innovationstätigkeit zu integrieren. Nur so ist es möglich, die erhöhte Anzahl der Projekte trotz kürzerer Entwicklungszeiten bei gleichzeitig steigenden Qualitätsanforderungen erfolgreich abzuschließen. Zugleich können wir mit diesem Ansatz die eigenen Ressourcen auf die Kernkompetenzen der technischen Entwicklung konzentrieren. Insbesondere bei der Entwicklung von Modulen und Komponenten

nutzen wir die Kompetenz der späteren Serienlieferanten. Bei der Entwicklung von Fahrzeugderivaten besteht die Möglichkeit, dass ein Generalpartner – natürlich in enger Zusammenarbeit mit den Volkswagen Projektteams – die komplette Serienentwicklung übernimmt. Mit dieser Bündelung der Kräfte können wir die technische Entwicklung künftig noch flexibler an die sich verändernden Kundenanforderungen, Marktbedürfnisse oder Gesetzesanforderungen anpassen.

#### AKTIVIERTE ENTWICKLUNGSKOSTEN LIEGEN ÜBER VORJAHRESWERT

Im Berichtsjahr lagen die Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzernbereich Automobile über denen des Vorjahres. Auch die aktivierten Entwicklungskosten stiegen gegenüber dem Vorjahr an, allerdings nur unterproportional. Aus diesem Grund sank die Aktivierungsquote auf 34,9 (35,1) %. Der Anteil der nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Automobilbereichs betrug im Vergleich zum Vorjahr unverändert 4,8 %.

Konzernweit waren zum 31. Dezember 2006 im Bereich Forschung und Entwicklung 21.447 Mitarbeiter (– 1,9 %) beschäftigt. Das entspricht einem Anteil von 6,6 % an der Gesamtbelegschaft. In diesem Wert sind die Mitarbeiter der at Equity konsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. enthalten.

#### FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2006	2005	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.240	4.075	+ 4,0
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.478	1.432	+ 3,2
Aktivierungsquote in %	34,9	35,1	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.826	1.438	+ 27,0
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV</b>	<b>4.588</b>	<b>4.081</b>	<b>+ 12,4</b>

**BESCHAFFUNG**

Im Berichtsjahr haben wir das Lieferantenmanagement weiterentwickelt und noch enger mit unseren Zulieferern zusammengearbeitet, um Prozesse, Kosten und die Lieferqualität zu optimieren. Ein weiterer Schwerpunkt war die weltweite Sondierung von Beschaffungsquellen.

**INTENSIVIERUNG DES LIEFERANTENMANAGEMENTS**

Die 2005 eingeführten Lieferantenklausuren haben sich erfolgreich etabliert. Auf zwei im Jahr 2006 durchgeführten Veranstaltungen haben Mitarbeiter aus den Bereichen Beschaffung und Technische Entwicklung zusammen mit ausgewählten Lieferanten wieder vielversprechende Verbesserungspotenziale identifiziert. Dazu gehören technische Maßnahmen zur Kostenreduzierung sowie Ansätze zur Prozessoptimierung, die kontinuierlich umgesetzt werden.

Ergänzend zu den Lieferantenklausuren wurde die Plattform für die Zusammenarbeit mit Lieferanten, ausgehend vom Schwerpunkt der Materialkostenoptimierung, auch hinsichtlich der Themen Qualität und Innovationsmanagement ausgeweitet.

Im neu geschaffenen Forum „Lieferantenqualität“ erarbeiten Mitarbeiter aus den Bereichen Beschaffung, Qualitätssicherung und Technische Entwicklung gemeinsam mit ausgewählten Lieferanten Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der gelieferten Teile und Komponenten. Dabei konnten innerhalb kürzester Zeit erhebliche Qualitätsfortschritte erzielt werden.

Mit dem Forum „Innovation“ haben wir ein weiteres Instrument für die strategische Zusammenarbeit mit ausgewählten Lieferanten etabliert. Die offenen und

von gegenseitigem Vertrauen geprägten Dialoge bei diesem Forum tragen dazu bei, neue partnerschaftliche Ansätze für die Entwicklung von Innovationen zu finden. Die Lieferanten werden frühzeitig in den Produktentstehungsprozess eingebunden, damit der größtmögliche Nutzen für den Kunden erzielt wird.

**WELTWEITE BESCHAFFUNGSAKTIVITÄTEN**

Neben den traditionellen Märkten Deutschland und Westeuropa werden Länder wie China, Indien und Russland als Beschaffungsquelle immer attraktiver. Einerseits können sie unsere lokalen Fertigungen direkt beliefern, andererseits bieten sie Kostenvorteile für in Europa gefertigte und zum Export vorgesehene Fahrzeuge. Ausschlaggebend für die Beurteilung der Beschaffungsmärkte sind die Faktorkosten, die Wechselkursentwicklung sowie das Know-how der lokalen Lieferanten hinsichtlich Qualität und Entwicklung. Um die Potenziale dieser Märkte noch besser nutzen zu können, haben wir konzernweit unsere Research- und Scouting-Aktivitäten verstärkt. Die bisher lokal agierenden Beschaffungsteams wurden neu strukturiert und zu so genannten Regional Sourcing Offices weiterentwickelt.

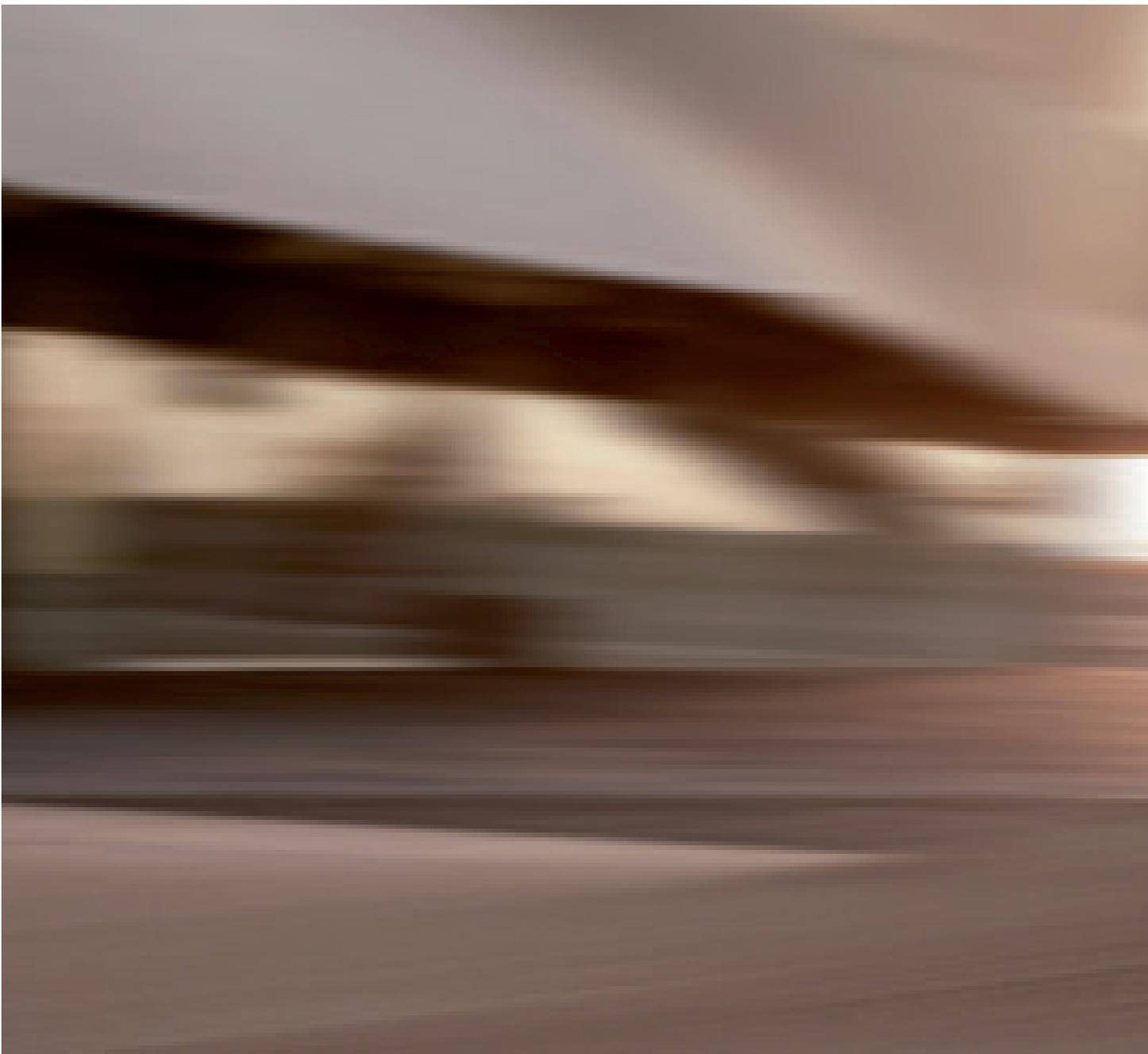
**BESCHAFFUNGSVOLUMEN**

Das Beschaffungsvolumen des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtszeitraum um 4,1 % auf 68,8 Mrd. €. Der Anteil deutscher Zulieferer lag im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei 52,1 %.

**BESCHAFFUNGSVOLUMEN NACH GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTEN**

Mrd. €	2006	2005	%
Markengruppe Volkswagen	43,0	43,2	-0,4%
Markengruppe Audi	23,2	20,8	11,6%
Nutzfahrzeuge	2,6	2,1	22,9%
<b>Volkswagen Konzern</b>	<b>68,8</b>	<b>66,1</b>	<b>4,1%</b>
Europa/Übrige Märkte	56,3	53,7	4,8%
Nordamerika	3,0	2,8	7,1%
Südamerika/Südafrika	5,0	5,1	-2,2%
Asien-Pazifik	4,5	4,5	0,4%

Ein Spirit ist zum Leben erwacht. Jedes unserer Automobile verkörpert ihn. Er wurde aus drei unverwechselbaren Werten geboren: Sportlichkeit, Design und Lebendigkeit. Kein Automobil vereint diese Werte so perfekt wie der SEAT Leon Cupra\*. Das Vorbild aller zukünftigen Generationen, mit dem unbedingten Ziel, ein Gefühl zu erzeugen: auto emoción. [\*Kraftstoffverbrauch l/100 km: 11,4 innerorts; 6,5 außerorts; 8,3 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 199.]





## FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS ANTEIL AN DER GESAMTPRODUKTION 2006 IN PROZENT



### PRODUKTION

Auch im vergangenen Jahr meisterte die Produktion zahlreiche Neuanläufe. Parallel dazu wurden die Fertigungsprozesse im Sinne einer höheren Effizienz weiter optimiert und neue Produktionsstandards entwickelt, um die Qualität unserer Fahrzeuge auf hohem Niveau zu verankern.

### ZAHLREICHE NEUANLÄUFE ERFOLGREICH GEMEISTERT

Die Fortsetzung der Modelloffensive brachte auch im Jahr 2006 zahlreiche Neuanläufe mit sich: Neben einer Vielzahl von Produktaufwertungen startete weltweit die Fertigung von 13 neuen Modellen. Zu den wichtigsten Neuerscheinungen des Jahres zählten bei der Markengruppe Volkswagen der Volkswagen Eos, der Škoda Roomster sowie die Bentley-Cabriolets Azure und Continental GTC. Bei der Markengruppe Audi waren das Audi TT Coupé und der Audi R8 die wichtigsten Neulinge im Produktportfolio. Der Produktionsanlauf des Crafter, der in den DaimlerChrysler Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde hergestellt wird, zählte für Volkswagen Nutzfahrzeuge zu den wichtigsten Ereignissen des Jahres.

### FLEXIBLE PRODUKTIONSSTÄNDORTE

Der Volkswagen Konzern verfügt weltweit über 46 Fertigungsstandorte. An insgesamt 32 Konzernstandorten stellen wir Fahrzeuge her. Dabei profitieren wir von dem seit Jahren bewährten Drehscheibenkonzept, das je nach Bedarf die Fertigung unterschiedlicher

Fahrzeugtypen auf der gleichen Produktionslinie vorsieht. Zusammen mit der Modulstrategie, die die Verwendung gleicher Module und Baugruppen in verschiedenen Fahrzeugen ermöglicht, und dem Konzept der „Mehr-Marken-Standorte“ erreichen wir die nötige Flexibilität, um jederzeit auf Bedarfsschwankungen reagieren zu können.

### FERTIGUNGSPROZESSE WEITERENTWICKELT

Die Produktionsprozesse des Volkswagen Konzerns werden laufend auf Verbesserungspotenziale hin überprüft. Um die Produktivität zu steigern und Produktionskosten zu senken, haben wir die Standardisierung der Fertigung mit Hilfe der Modulstrategie vorangetrieben. Die erarbeiteten Standards bei Produktkonzepten, Fertigungsprozessen und Betriebsmitteln bilden die Grundlage für ein konzernweit gültiges Produktionssystem. Zusätzlich werden in der Fertigung Benchmark-Analysen eingesetzt, um Best-Practice-Ansätze zu identifizieren. Daraus ermittelte Optimierungspotenziale setzen wir unmittelbar um.

Auch im Jahr 2006 haben wir die Entwicklung neuer Fertigungstechnologien konzernweit forciert. So konnte zum Beispiel das Schweiß- und Lötverfahren CMT (Cold Metal Transfer) in der Serienfertigung eingesetzt werden. Der Vorteil hier: Durch die geringere Wärmeeinwirkung bleiben die Metallteile deutlich formstabiler. Neue Erkenntnisse tauschen die Bereiche Technische Entwicklung und Produktion über eigens dafür eingerichtete elektronische Plattformen oder auf Projekttagen an den einzelnen Standorten des Konzerns aus.

NEUE VEREINBARUNGEN FÜR  
 OPTIMIERTE PROZESSE

Die im Juli 2006 verabschiedete Betriebsvereinbarung „Volkswagen-Weg“ bildet die Grundlage für tiefgreifende Veränderungen in den Arbeitsabläufen und Prozessen der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Für die Standorte in Deutschland wird im ersten Schritt ein einheitliches Produktionssystem etabliert, das jedem einzelnen Standort verbindliche Ziele setzt sowie hohe Standards und Methoden vorgibt, deren Einhaltung fortlaufend überprüft wird. Durch eine noch effektivere Zusammenarbeit aller Bereiche im Produktentstehungsprozess wird die Prozess- und Produktqualität weiter erhöht, die Produktivität gesteigert und so die Zufriedenheit von Kunden und Mitarbeitern verbessert.

Die Entwicklung und Fertigung von Komponenten des Konzerns wird künftig weltweit zentral koordiniert. Ziel ist es, technologisch hochwertige und wettbewerbsfähige Komponenten für die Konzernfahrzeuge sicherzustellen sowie die Entwicklung des Drittmarktgeschäfts zu stärken.

PRODUKTIONSJUBILÄEN DES JAHRES 2006

Im April 2006 wurde eine Erfolgsgeschichte der Marke Volkswagen Pkw fortgeschrieben: Der 14-millionste Passat verließ die Werkshallen in Emden. Zwei Monate später lieferte Audi das 1,5-millionste Modell des A3 aus. Im Juli lief bei Škoda das 10-millionste Fahrzeug seit dem Beginn der Automobilproduktion im Jahr 1905 vom Band. Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge meldete im gleichen Monat 7,5 Millionen produzierte Modelle vom Typ Bus in den Bauformen Transporter, Caravelle und Multivan. Das Werk Kassel gab im August den Bau des 500-tausendsten Doppelkupplungsgetriebes (DSG) bekannt. Im September erreichte die Zahl der seit 1953 in Spanien produzierten SEAT-Modelle die 15-Millionen-Grenze.

MARKETING UND VERTRIEB

Das Image und die Stärke unserer Marken leisten einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg des Volkswagen Konzerns. Auch im Jahr 2006 haben wir intensiv an der Positionierung unserer Marken gearbeitet.

KUNDENZUFRIEDENHEIT GESTEIGERT

Die Zufriedenheit der Kunden ist ein zentrales Ziel der Konzernstrategie. Daher führen wir für die Konzernmarken regelmäßig Befragungen in allen wichtigen Märkten der Welt durch. Auf Basis der Umfrageergeb-

nisse erarbeiten wir Verbesserungsmaßnahmen und setzen diese um. 2006 haben wir dadurch bei den Marken Volkswagen Pkw, Audi, Škoda und SEAT erhebliche Fortschritte erzielt. Diesen Weg werden wir konsequent weiterverfolgen.

KUNDENBEZIEHUNGEN AUFBAUEN UND FESTIGEN

Die Autostadt in Wolfsburg ist die Kommunikationsplattform des Volkswagen Konzerns und seiner Marken. Ihre Aufgabe ist, durch den Dialog mit den Kunden den Aufbau von tragfähigen Beziehungen zu fördern. Untersuchungen haben ergeben, dass die Wahrnehmung der einzelnen Marken beim Kunden durch den Besuch der Autostadt gestärkt wird. Die konsequente Serviceausrichtung sowie immer wieder neue Inszenierungen rund um das Thema Mobilität haben die Autostadt zu einem der beliebtesten Reiseziele Deutschlands gemacht. Das ZeitHaus der Autostadt, eines der erfolgreichsten Automuseen weltweit, sowie mehr als 200 Events im Jahr lassen den Stammsitz des Volkswagen Konzerns darüber hinaus zum kulturellen Veranstaltungsort werden. Seit der Eröffnung vor sechs Jahren haben mehr als 13 Millionen Menschen die Autostadt besucht.

Über 160.000 Auslieferungen in der Autostadt pro Jahr bedeuten, dass bereits nahezu jeder dritte Volkswagen Kunde in Deutschland die Möglichkeit nutzt, seinen neuen Wagen direkt an unserem Stammsitz abzuholen. Damit ist die Autostadt das volumenstärkste Auslieferungszentrum weltweit. Neben der Fahrzeugübergabe in der Autostadt bieten wir den Kunden auch an anderen Standorten des Konzerns die erlebnisorientierte Abholung ihres Neufahrzeugs an.

MARKENSTÄRKE SICHERT UNSEREN ERFOLG

Der Volkswagen Konzern ist dank seines klar positionierten Markenportfolios in der Lage, attraktive Fahrzeugkonzepte in allen Segmenten anzubieten. Die hohen Bekanntheitswerte der Marken Volkswagen, Audi, Škoda und SEAT, insbesondere im deutschen Markt, sind ein Beleg für den Erfolg dieser Markenpositionierung. Wegen des intensiven Wettbewerbs auf den Automobilmärkten wird es für die Hersteller immer wichtiger, die reinen Produkteigenschaften einer Marke mit Emotionen und immateriellen Werten zu verbinden, um so eine Abgrenzung zu den übrigen Marktteilnehmern zu erreichen. Mit unserer strategischen Markensteuerung auf Konzernebene, die alle Berührungspunkte zum Kunden betrachtet, haben wir dafür gute Voraussetzungen geschaffen.

Die Marke Volkswagen ist heute wie keine andere Marke weltweit der Inbegriff von Qualität, Zuverlässigkeit und deutscher Ingenieurskunst. Insbesondere in Europa und China haben die Kunden großes Vertrauen in die Leistung der Marke. Kontinuierlich steigende Auslieferungen in diesen Märkten unterstreichen dies.

Das Leistungsversprechen „Vorsprung durch Technik“ steht heute fast synonym für einen stetig wachsenden Erfolg der Marke Audi im anspruchsvollen Premiumsegment. Mit dem hochwertigen, sportlichen und progressiven Markenauftritt ist es uns gelungen, Audi in der Kundenwahrnehmung als Ausdruck fortschrittlicher Technologien und zukunftsweisenden, sportlichen Designs zu verankern.

Mit Škoda verfügt der Volkswagen Konzern über eine Marke, mit der unsere Kunden ein hohes Maß an Verlässlichkeit verbinden. Sie zeichnet sich durch ein ausgesprochen attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis und intelligent-funktionale Fahrzeugkonzepte aus. Das ist auch der Grund dafür, dass die Marke Škoda ihre Marktposition kontinuierlich ausbauen konnte.

Mit dem Slogan „auto emoción“ entwickelt sich SEAT zunehmend zu einer Marke für Kunden, die auf sportliches Design bei gleichzeitig attraktiven Anschaffungs- und Betriebskosten Wert legen.

Die Luxusmarken Bugatti, Bentley und Lamborghini verleihen dem Volkswagen Konzern zusätzliche Attribute wie Eleganz, Exklusivität und Stärke.

Mit ihrem breit aufgestellten Produkt- und Dienstleistungsportfolio bietet die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge für jeden Transport- und Beförderungswunsch die maßgeschneiderte Lösung.

#### REMARKETING VON GEBRAUCHTWAGEN

Das herstellereigene Gebrauchtwagengeschäft gewinnt vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage nach Mobilitätsprodukten wie Leasing zunehmend an Bedeutung. Im vergangenen Jahr haben wir deshalb mit der Umsetzung eines ganzheitlichen Gebrauchtwagengeschäftsmodells für die verschiedenen Marken begonnen. Ziel ist hier, die Restwerte der Fahrzeuge auf hohem Niveau zu stabilisieren, um die Kundeninvestition zu schützen. Stabile Restwerte bilden die Basis für attraktive und wettbewerbsfähige Leasing- und Finanzierungsangebote im Neuwagengeschäft.

#### STRUKTUR DES GROSSKUNDENGESCHÄFTS IM VOLKSWAGEN KONZERN

Mit dem Aufbau der Volkswagen Group Fleet International haben wir im Berichtszeitraum einen bedeutenden Schritt in der Weiterentwicklung des Volkswagen Konzerns hin zum Mobilitätsanbieter getan. Das Ziel dieser neuen Geschäftseinheit ist, den Verkauf aller Konzernfahrzeuge – vom Kleinwagen bis zum Modell der Luxusklasse – mit allen für Großkunden wichtigen Finanzdienstleistungen zu bündeln. Die Vorteile für die Kunden sind die höhere Transparenz sowie Zeit- und Kostenersparnisse. Die Volkswagen Group Fleet International ist zukünftig der zentrale Ansprechpartner für das internationale Flottengeschäft mit Fahrzeugen der Konzernmarken.

#### QUALITÄTSSICHERUNG

Produkt- und Servicequalität sind die Schlüssel zur Kundenzufriedenheit und damit zur Kundenloyalität. Qualität schafft Vertrauen. Sie hat einen entscheidenden Einfluss auf das Image unserer Marken und ist ein wesentliches Kriterium bei der Kaufentscheidung des Kunden.

#### PRODUKTQUALITÄT

Ein Spiegel der Produktqualität, vor allem in der Langzeitperspektive, ist die Zuverlässigkeit. Die Kennzahlen „Schadensfälle pro Fahrzeug im Verlauf der Lebensdauer“ und „Garantie- und Kulanzvergütungen“ sind daher konzernweit die wichtigsten Steuerungselemente in der Qualitätssicherung. Um diese Kennzahlen bewerten zu können, hat die Marke Volkswagen Pkw im Jahr 2005 das Forum Produktqualität gestartet. Hier arbeiten Teams aus Forschung und Entwicklung, Produktion und Qualitätssicherung zusammen, um gemeinsam die Zielvereinbarungen zu den beiden Kennzahlen individuell für jedes Modell zu erreichen. Die monatlichen Reviews schaffen ein Frühwarnsystem und gewährleisten eine schnelle Kommunikation zwischen den Bereichen. Sie bieten einen zeitnahen Überblick über den Stand der Kennzahlen, sodass bei sich abzeichnenden Fehlentwicklungen schnell gegengesteuert werden kann.

Die Wichtigkeit der Qualitätskennzahlen im gesamten Unternehmen verdeutlicht die Tatsache, dass das Bonussystem des Managements an das Erreichen der vereinbarten Ziele gekoppelt ist. Dadurch wird die fortlaufende Qualitätsverbesserung der Produkte im Interesse unserer Kunden beschleunigt.

Das Ziel, die Qualitätskennzahlen kontinuierlich zu verbessern, ist konzernweit verankert und wird durch eine regelmäßige Kommunikation unterstützt. Der

Konzern zeichnet zudem jährlich die Prozesse, die die höchsten Werte bei der Verbesserung der Kennzahlen erreicht haben, mit dem Volkswagen Excellence Preis aus. Im Jahr 2006 ging der Preis an das fahrzeugaufbauende Audi Werk in Ingolstadt und die Getriebefertigung der Marke SEAT im spanischen Prat.

**SERVICEQUALITÄT**

Um auch bei der Servicequalität eine kontinuierliche Verbesserung zu erreichen, unterstützt der Bereich Qualitätssicherung Vertragshändler und -werkstätten bei der Konzeption schneller und kostengünstiger Reparatur- und Serviceleistungen. Bereits im Laufe des Produktentstehungsprozesses werden in Zusammenarbeit mit der Forschung und Entwicklung Reparaturlösungen erarbeitet und im Interesse des Kunden finanziell bewertet.

Von der Übergabe des Fahrzeugs über Serviceintervalle bis hin zu Reparaturen ist die Betreuungsqualität ein wichtiges Instrument zur Steigerung der Kundenloyalität. Der Werkstattbesuch ist nach dem Kauf eine der wenigen Gelegenheiten, mit dem Kunden direkt in Kontakt zu treten. Die Qualitätssicherung stellt den Vertragswerkstätten daher eine weltweit zugängliche Datenbank bereit, die eine schnelle Diagnose und Lösung von Problemen ermöglicht. Im Kundendienst gewonnene Erkenntnisse fließen über den etablierten Prozess der Qualitätssteigerung sowohl in die Serienproduktion als auch in die Entwicklung neuer Produkte ein.

**MITARBEITER**

Zum Ende des Geschäftsjahres 2006 beschäftigte der Volkswagen Konzern 324.875 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie alle haben daran mitgewirkt, dass wir im abgelaufenen Geschäftsjahr zahlreiche neue Modelle in die Märkte eingeführt sowie einen Absatz- und einen Produktionsrekord erzielt haben.

Um im Wettbewerb, der sich stetig verschärft, bestehen zu können, brauchen wir eine Spitzenmannschaft, die sich durch Kompetenz, Engagement, aber auch Fitness auszeichnet. Dies unterstützen wir mit unserer Personalarbeit.

**INVESTITION IN DIE ZUKUNFT**

Die Nachwuchsgewinnung bei Volkswagen ist ein zentraler Baustein unserer Personalpolitik, der wesentlich dazu beiträgt, die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns nachhaltig zu erhöhen. Ausbildung ist eine Investition in die Zukunft und die Berufsausbildung die Grundlage dafür, dass Volkswagen auch künftig qualifizierte und

motiviert Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Zum Jahresende bildete der Konzern weltweit 9.199 junge Menschen als Nachwuchs für unsere Spitzenmannschaft aus.

Unser attraktives und umfangreiches Angebot unterschiedlicher Ausbildungsberufe spiegelt die breit gefächerte Arbeitswelt von Volkswagen wider. In unserem Ausbildungszentrum bei VW do Brasil zum Beispiel bilden wir derzeit 119 junge Menschen innerhalb von zwei Jahren zu qualifizierten Mechanikern aus, um sie später in hoch technisierten Produktionsprozessen einsetzen zu können. In unserem Zentrum für praktische Ausbildung bei VW Slovakia spezialisieren sich 40 Auszubildende im Bereich Mechatronik-Elektronik auf Automatisierungstechnik.

Im Mai 2006 hat der Volkswagen Konzern erneut seine weltbesten Auszubildenden mit dem „Best Apprentice Award“ ausgezeichnet. 20 junge Absolventen aus zehn Ländern und drei Kontinenten wurden geehrt. Für diese Jugendlichen begann im Anschluss ein individuelles Förderprogramm, das von der jeweiligen Konzerngesellschaft gestaltet wird.

Zur Rekrutierung von akademischem Nachwuchs in der Volkswagen AG hat sich das Studium im Praxisverbund etabliert und wird in den kommenden Jahren deutlich ausgeweitet. Diese Personalentwicklungsmaßnahme ist eine eng verzahnte Kombination von Berufsausbildung, Vermittlung von akademischem Wissen an den Hochschulen und Umsetzung des erworbenen Wissens in der betrieblichen Praxis. Während der gesamten Studienzeit wechseln sich Semester an der Hochschule und Einsatzzeiten im Unternehmen ab. So findet bereits in der Ausbildung ein intensiver Wissenstransfer zwischen erfahrenen Fachkräften und jungen Mitarbeitern statt. Die Studenten erlangen in der Regel innerhalb von vier Jahren einen IHK- und einen Bachelor- oder Diplomabschluss und stehen den Fachabteilungen anschließend als sehr gut ausgebildete und teamfähige Mitarbeiter zur Verfügung. Auch zukünftig wird die Volkswagen AG in die Ausbildung investieren und, wie tarifvertraglich vereinbart, bis zum Jahr 2009 jährlich 1.250 Auszubildende einstellen, einschließlich der Studierenden im Praxisverbund.

**WEITERBILDUNG FÖRDERT KOMPETENZEN**

Die schnelle Weiterentwicklung der Technologien und immer effizientere Arbeitsprozesse stellen die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns vor wachsende Herausforderungen. Die Volkswagen Coaching GmbH

bietet den Beschäftigten daher umfangreiche praxis- und bedarfsorientierte Qualifizierungsmaßnahmen an und setzt diese um.

Im Bereich der technischen Qualifizierung bestimmen maßgeschneiderte Konzepte das Weiterbildungsangebot. Beispielhaft zu nennen ist in diesem Zusammenhang der Aufbau der Fahrzeugfertigung in Russland, bei dem die spezifischen technischen und kulturellen Bedingungen sowie der Wissensstand der Beschäftigten zu berücksichtigen sind. Auch für den Produktionsanlauf des Tiguan in Wolfsburg sind umfangreiche Qualifizierungsmaßnahmen erforderlich – unter anderem, um alle Beteiligten mit den neuen Arbeitsprozessen vertraut zu machen.

#### IDEEN ZAHLEN SICH AUS

Unsere Mitarbeiter reichten im Jahr 2006 europaweit 124.391 Verbesserungsideen ein. Die davon umgesetzten 69.840 Vorschläge trugen dazu bei, die Qualität unserer Produkte zu erhöhen, die Prozesse effizienter zu machen und die Kosten um insgesamt 306,8 Mio. € zu reduzieren. Für ihre Kreativität und die aktive Teilnahme am Unternehmensgeschehen erhielten die Ideengeber Prämien in Höhe von insgesamt rund 32,6 Mio. €.

#### MEHR LEISTUNG DURCH GESUNDHEIT UND FITNESS

Der Gesundheitsstand der produzierenden Werke des Volkswagen Konzerns lag im Berichtsjahr mit 97,2% auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr.

Ein erstes wichtiges Element eines umfassenderen „Volkswagen Check Up“ ist der „HerzCheck“, der in allen Werken durchgeführt wird. Das mit diesem Verfahren ermittelte Risikoprofil ist auch für viele andere Erkrankungen relevant. Mit dem Volkswagen Check Up sollen zukünftig bewährte Früherkennungsprogramme systematisiert und um weitere wichtige Programme ergänzt werden. Dabei werden die Erfahrungen bei der Audi AG genutzt, die ein solches Programm bereits eingeführt hat.

Darüber hinaus trägt ein systematisches Integrationsmanagement dazu bei, unsere Mitarbeiter nach Krankheit oder Unfall wieder schnell und wertschöpfend in den Arbeitsprozess zu integrieren. Mit diesen Maßnahmen wollen wir die Arbeitszufriedenheit und Produktivität der Mitarbeiter steigern und die krankheitsbedingte Abwesenheit weiter reduzieren.

#### VERBESSERTE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

2006 lautete die wesentliche Aufgabe im Personalmanagement, die Basis für den noch effizienteren Einsatz der Mitarbeiter zu schaffen.

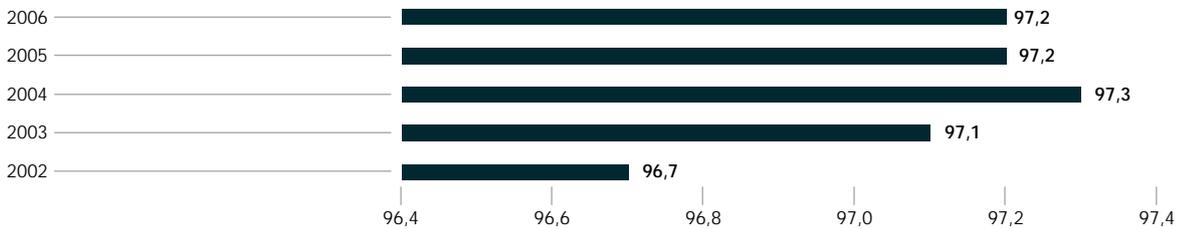
Die Restrukturierungsmaßnahmen für die sechs traditionellen Werke der Volkswagen AG (Wolfsburg, Braunschweig, Salzgitter, Kassel, Hannover, Emden) wurden umgesetzt. Der im Oktober 2006 erzielte Tarifabschluss ist ein weiterer wichtiger Schritt, um Produktivität, Auslastung und Arbeitskosten wieder auf das Niveau des Wettbewerbs zu bringen.

Im Mittelpunkt des Verhandlungsergebnisses steht eine Erhöhung der Arbeitszeit auf bis zu 33 Wochenstunden im direkten und bis zu 34 Wochenstunden im indirekten Bereich. Ein direkter Lohnausgleich findet nicht statt. Für jeden Standort wurden Fertigungsumfänge festgelegt, die die Auslastung und damit die Beschäftigung sicherstellen.

Der Tarifabschluss beinhaltet auch ein neues Modell der Ergebnisbeteiligung der Mitarbeiter. Die an die Beschäftigten ausgeschütteten Beträge können – abhängig vom Unternehmensergebnis – zukünftig deutlich über denen vergangener Jahre liegen. Dieses Modell stärkt das Bewusstsein der Belegschaft für die eigene Leistung und dient als Teilkompensation für die Erhöhung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich. Außerdem sieht der Tarifabschluss eine pauschale Einmalzahlung in das betriebliche Altersversorgungssystem der Mitarbeiter vor.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu verbessern, werden die Arbeitskosten und -prozesse kontinuierlich optimiert. Im Berichtsjahr wurden im Zuge dessen auch Personalanpassungen vorgenommen. Nach dem Prinzip der so genannten doppelten Freiwilligkeit erhielten zunächst alle Tarifmitarbeiter das Angebot, das Unternehmen auf der Basis von Aufhebungsverträgen zu verlassen. Der Abschluss der Verträge stand jedoch unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den jeweiligen Fachbereich. Bis zum 31. Dezember 2006 unterschrieben 5.937 Beschäftigte einen Aufhebungsvertrag. Der überwiegende Teil dieser Mitarbeiter entschied sich für die Selbstständigkeit, fand eine neue Anstellung außerhalb des Konzerns oder begann eine Weiterbildung beziehungsweise ein Studium. Parallel zu den Abfindungsangeboten haben wir 2006 die Möglichkeiten zur Inanspruchnahme der Altersteilzeit erweitert und diese auch den

**GESUNDHEITSSTAND DER PRODUZIERENDEN WERKE DES VOLKSWAGEN KONZERNS  
 IN PROZENT**



Beschäftigten der Jahrgänge 1952 bis 1954 angeboten. Dazu hatten wir die Dauer der Altersteilzeit bereits Ende 2005 auf bis zu sieben Jahre erhöht. Im Berichtsjahr sind 2.013 Mitarbeiter in die passive Phase der Altersteilzeit eingetreten. 6.189 Mitarbeiter der Jahrgänge 1952 bis 1954 haben bereits verbindliche Vereinbarungen zum Abschluss von Altersteilzeitverträgen unterzeichnet. Diese Mitarbeiter werden bis zum Jahr 2013 das Unternehmen verlassen und in die passive Phase der Altersteilzeit eintreten.

**FLEXIBLER PERSONALEINSATZ**

Das Flexibilitätsinstrument „PersonalEinsatzBetrieb – Beschäftigungssicherung“ hat sich im Volkswagen Konzern als Drehscheibe zwischen Arbeitsplatzangebot und Mitarbeiterpotenzialen etabliert. Mit Hilfe der Drehscheibe setzen wir Beschäftigte aus dem Personalüberhang in neue, sowohl interne als auch externe, Beschäftigungsfelder ein. Wir werden dieses Instrument kontinuierlich weiterentwickeln, um dem sich verändernden Bedarf gerecht zu werden.

**INTERNATIONALE  
 RESTRUKTURIERUNGSPROGRAMME**

Auch an unseren internationalen Standorten haben wir Restrukturierungsprogramme zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durchgeführt.

Aufgrund der Überkapazitäten in Europa mussten wir den Standort Brüssel zurückbauen. Hierzu haben wir den Beschäftigten Aufhebungsverträge angeboten, die stark nachgefragt werden, sodass wir den verbleibenden Mitarbeitern auch für den Überbrückungszeitraum 2007 und 2008 Perspektiven aufzeigen konnten. Darüber hinaus wurde den älteren Mitarbeitern ein Angebot zum freiwilligen Vorruhestand unterbreitet.

Ziel des im Herbst 2005 begonnenen und 2006 fortgesetzten Restrukturierungsprogramms bei Shanghai Volkswagen ist die Erhöhung der Produktivität

sowohl im direkten als auch im indirekten Bereich. Schwerpunkte bilden Qualifizierungsmaßnahmen für Fertigungsmitarbeiter und Workshops zur kontinuierlichen Verbesserung der Prozesse. Im indirekten Bereich soll die Produktivität auf das Niveau „Best in Class“ erhöht werden. Mit Personalanpassungen und der Optimierung der Personalstruktur mittels Outsourcing haben wir hier bis Ende 2006 bereits wichtige Fortschritte erzielt. Das Restrukturierungsprogramm steht damit kurz vor dem Abschluss und trägt zum Turn-around von Shanghai Volkswagen bei.

Bei Volkswagen do Brasil wurde im Sommer für die größten Standorte Anchieta und Taubaté ein weitreichendes Restrukturierungsabkommen mit den Gewerkschaften geschlossen – die Basis für eine nachhaltige Sanierung der Gesellschaft. Das Abkommen beendet die Beschäftigungsgarantie, die 2001 gegeben wurde, und ebnet den Weg für die Anpassung der Belegschaft um insgesamt mehr als 4.000 Mitarbeiter bis Ende 2008. Darüber hinaus wurden Grundlagen für Kostensenkungen durch neue Entgeltstrukturen, Arbeitszeitkonten und eine Neudefinition der Sozialleistungen vereinbart. Außerdem sagte die Arbeitnehmerseite zu, dass sie ihren Beitrag zu deutlichen Produktivitätssteigerungen leisten werde.

**UMWELTMANAGEMENT IM KONZERN**

Unsere Konzern-Umweltpolitik zeichnet sich durch einen integrierten Ansatz aus, der die Auswirkungen von Fertigungsprozessen und Produkten auf die Umwelt im Voraus bewertet und somit schon bei deren Planung berücksichtigt. Unser vorrangiges Ziel ist dabei, ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösungen zu erarbeiten, um den Einsatz von Ressourcen zu minimieren und langfristig Kosten zu reduzieren.

Die Konzern-Umweltgrundsätze berücksichtigen sowohl unsere strategischen Leitlinien als auch technische Vorgaben, zum Beispiel in der Produktion.

Sie gewährleisten, dass in den Fertigungsprozessen des Konzerns weltweit vergleichbare Umweltstandards gelten. Alle Marken tragen die Verantwortung für die Umsetzung dieser Standards an ihren Standorten.

#### VIELFÄLTIGE UMWELTSCHUTZPROJEKTE DER MARKEN

Den Konzern-Umweltgrundsätzen folgend haben die Marken im Jahr 2006 verschiedene Projekte zum Schutz der Umwelt vorangetrieben:

Die Marke Volkswagen Pkw hat mit der Markteinführung des Polo BlueMotion eine Nachhaltigkeitsinitiative gestartet, mit deren Hilfe die Ressourcen der Erde geschont werden sollen. Zukünftig wird an der Bezeichnung BlueMotion die jeweils sparsamste Variante einer Baureihe zu erkennen sein. Zahlreiche Detailmaßnahmen wie längere Getriebeübersetzungen, aerodynamischer Feinschliff und innermotorische Modifikationen senken den Verbrauch, die Emissionen und letztlich auch die Unterhaltungskosten, ohne die Fahrzeugdynamik zu beeinträchtigen.

Das Produktionsprogramm im Škoda-Werk in Kvasiny wurde um das Modell Škoda Roomster ergänzt. Dazu mussten die Produktions- und Logistikflächen sowie die Infrastruktur erheblich erweitert werden. Alle in diesem Zusammenhang getätigten Investitionen wurden im Vorfeld auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft, sodass die umweltrelevanten Anlagen und Abläufe die „Beste verfügbare Technik“ (BAT) darstellen. In der Produktionsstätte werden beispielsweise eine Erdgas-Heizanlage mit Wärmerückgewinnung, eine moderne Abwasser-Aufbereitungsanlage und Lärmschutzbarrieren zur Minimierung der Geräuschbelastung der Gemeinde Kvasiny eingesetzt. Die gesetzlichen Umweltschutzaufgaben und die umweltpolitischen Grundsätze des Konzerns werden somit dauerhaft erfüllt.

Audi hat mit dem Sieg im 24-Stunden-Rennen von Le Mans eindrucksvoll unter Beweis gestellt, dass sich sparsamer Verbrauch und Fahrdynamik nicht zwingend gegenseitig ausschließen: Der Audi R10 TDI gewann als erstes Fahrzeug mit Dieselmotor und Partikelfilter das legendäre Rennen und stellte gleichzeitig einen neuen Distanzrekord auf.

Die Marke SEAT hat in ihrem Werk in Martorell die Einführung des Lackierprozesses auf Wasserbasis abgeschlossen. Durch das neue Lackierverfahren werden die Lösungsmittlemissionen um 60 % reduziert. Darüber hinaus verbessert sich die Produktivität und – gemessen an der Qualität und dem Verbrauch von Farbe – auch die Prozesseffizienz.

Der Nutzfahrzeug-Standort Hannover liegt historisch bedingt in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten. Lärm- und Geruchsbelästigungen der Nachbarschaft durch den Fertigungsprozess lassen sich zwar nicht völlig vermeiden, aber vermindern. Um die Interessen von Anwohnern und Unternehmen zusammenzuführen, findet zwei Mal jährlich ein Nachbarschaftsdialog statt, der auch Behörden, Vereinen und Bürgerinitiativen offensteht. Die Veranstaltung fördert Transparenz und Vertrauen auf beiden Seiten. Auch können durch die frühzeitige Erörterung von geplanten Veränderungen Genehmigungsverfahren am Standort beschleunigt werden.

#### PROJEKTE UND INITIATIVEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Das Forschungsprojekt „Lifecycle Engineering für Industriebauten“ verfolgt das Ziel, neben den wirtschaftlichen, sozialen und umweltrelevanten Aspekten auch die technische Relevanz der Errichtung und des Betriebs von Industriebauwerken zu untersuchen und zu bewerten. Die Ergebnisse sollen Konzerngesellschaften und Zulieferern beispielsweise dabei helfen, den besten Standort und die beste Fabrikstruktur für ein Industriegebäude oder eine bestimmte Anlagentechnik auszuwählen. Das Projekt wird von der Deutschen Umweltstiftung gefördert. Volkswagen arbeitet hier eng mit regionalen Unternehmen und Instituten sowie der Stadt Wolfsburg zusammen.

Die Volkswagen AG ist Mitte des Jahres 2006 der Clean Energy Partnership (CEP) beigetreten. Das weltweit angelegte Demonstrationsprojekt für emissionsfreie Mobilität, dem damit insgesamt elf Unternehmen angehören, erprobt die Alltagstauglichkeit und die Systemfähigkeit des Energieträgers Wasserstoff. Mit ihrem Engagement will die Volkswagen AG umweltschonende, nachhaltige Mobilität fördern und wichtige Erkenntnisse aus dem Einsatz der Wasserstofftechnologie unter kundennahen Bedingungen gewinnen. Volkswagen ergänzt die CEP-Flotte durch einen Touran HyMotion. Die CEP ist ein Element der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und auf einen Zeitraum bis Dezember 2007 angelegt. Die Projektergebnisse werden der Öffentlichkeit präsentiert, sobald die Auswertung der Erfahrungen von Testkunden, Technikern und Tankstellenbetreibern abgeschlossen ist.

ANTRIEBS- UND KRAFTSTOFFSTRATEGIE

Volkswagen berücksichtigt die Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität insbesondere bei der Entwicklung von Aggregaten. Wir tragen dazu bei, einerseits die lokalen Emissionen sowie den Ausstoß klimarelevanter Gase zu senken und andererseits die Abhängigkeit vom Rohöl zu reduzieren.

Im Bereich der Ottomotoren knüpfen wir mit der TSI-Technologie, einer Benzin-Direkteinspritzung mit integriertem Kompressor und Turbolader, an das Erfolgskonzept des TDI-Motors an. TSI-Motoren zeichnen sich durch einen gegenüber anderen Einspritzmotoren um bis zu 20 % geringeren Verbrauch aus – bei zugleich unverminderter Fahrdynamik. Ein weiteres Beispiel für hoch effiziente Antriebstechnik ist das Doppelkupplungsgetriebe DSG, das gegenüber einem herkömmlichen Automatikgetriebe einen deutlich besseren Wirkungsgrad bei rund 15 % geringerem Verbrauch aufweist.

Neben Otto- und Dieselmotoren nehmen Hybridantriebe einen zentralen Platz in unserer Antriebsstrategie ein. Gemeinsam mit strategischen Partnern und in Zusammenarbeit mit internationalen Universitäten arbeiten wir intensiv an der Umsetzung von Hybridantrieben in zukünftige Serienprojekte. Mit der Vorstellung des Audi Q7-Hybrid auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 2005 in Frankfurt demonstrierte der Volkswagen Konzern eindrucksvoll sein Potenzial auf diesem Gebiet.

Die im Verlauf des Berichtsjahres in den Markt eingeführten Modelle Touran- und Caddy-EcoFuel werden stark nachgefragt; sie können wahlweise mit Benzin oder Erdgas betrieben werden. Im Erdgasbetrieb emittieren sie bis zu 25 % weniger CO<sub>2</sub>. Der Ausstoß von Schwefeldioxid, Ruß und anderen Partikeln wird nahezu vollständig vermieden.

Langfristig konzentrieren wir uns auf die Entwicklung von regenerativem Wasserstoff für Brennstoffzellen, der hinsichtlich Verbrauch und Emissionen die höchste Nachhaltigkeit besitzt. Bei den Forschungen in Richtung Hochtemperatur-Brennstoffzelle haben wir 2006 einen entscheidenden Fortschritt erzielt: Dank des Einsatzes von Elektroden, die eine höhere Betriebstemperatur für Brennstoffzellen zulassen, ist das neue System effizienter, kleiner und auch preiswerter als bisher bekannte Brennstoffzellen.

Im Mittelpunkt unserer Kraftstoffstrategie steht die Diversifikation der Energiequellen. Das bedeutet, dass eine Vielzahl von Rohstoffen der Erzeugung von Kraftstoffen dienen soll, die an bereits bestehenden Tank-

stellen vertrieben und in heutigen Fahrzeugen weltweit genutzt werden können. Dabei spielt die annähernd CO<sub>2</sub>-neutrale Biomasse eine bedeutende Rolle. Sie kann neben Rohöl und Erdgas zur Erzeugung synthetischer Kraftstoffe eingesetzt werden. Diese Kraftstoffe ähneln den heutigen Dieselmotoren. Sie sind jedoch, insbesondere auf Basis von Biomasse, im Gegensatz zu herkömmlichem Diesel nahezu schwefel- und aromatenfrei. Das bedeutet: volle Kompatibilität mit den übrigen Antriebskomponenten bei gleichzeitig deutlicher Reduktion der Emissionen und der Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen. In einem nächsten Schritt werden wir neue Herstellungsprozesse dazu nutzen, den Kraftstoffen spezielle, auf die Motorenanforderungen abgestimmte Eigenschaften zu verleihen. Damit werden neue Brennverfahren möglich, die den Verbrauch und die Emissionen nochmals reduzieren. Das von Volkswagen entwickelte CCS-Brennwertverfahren stützt sich auf die Verwendung dieser Kraftstoffe. CCS (Combined Combustion System) vereint die Vorteile von Diesel- und Ottomotoren und könnte eines der wichtigsten neuen Motorenkonzepte der kommenden Jahrzehnte werden.

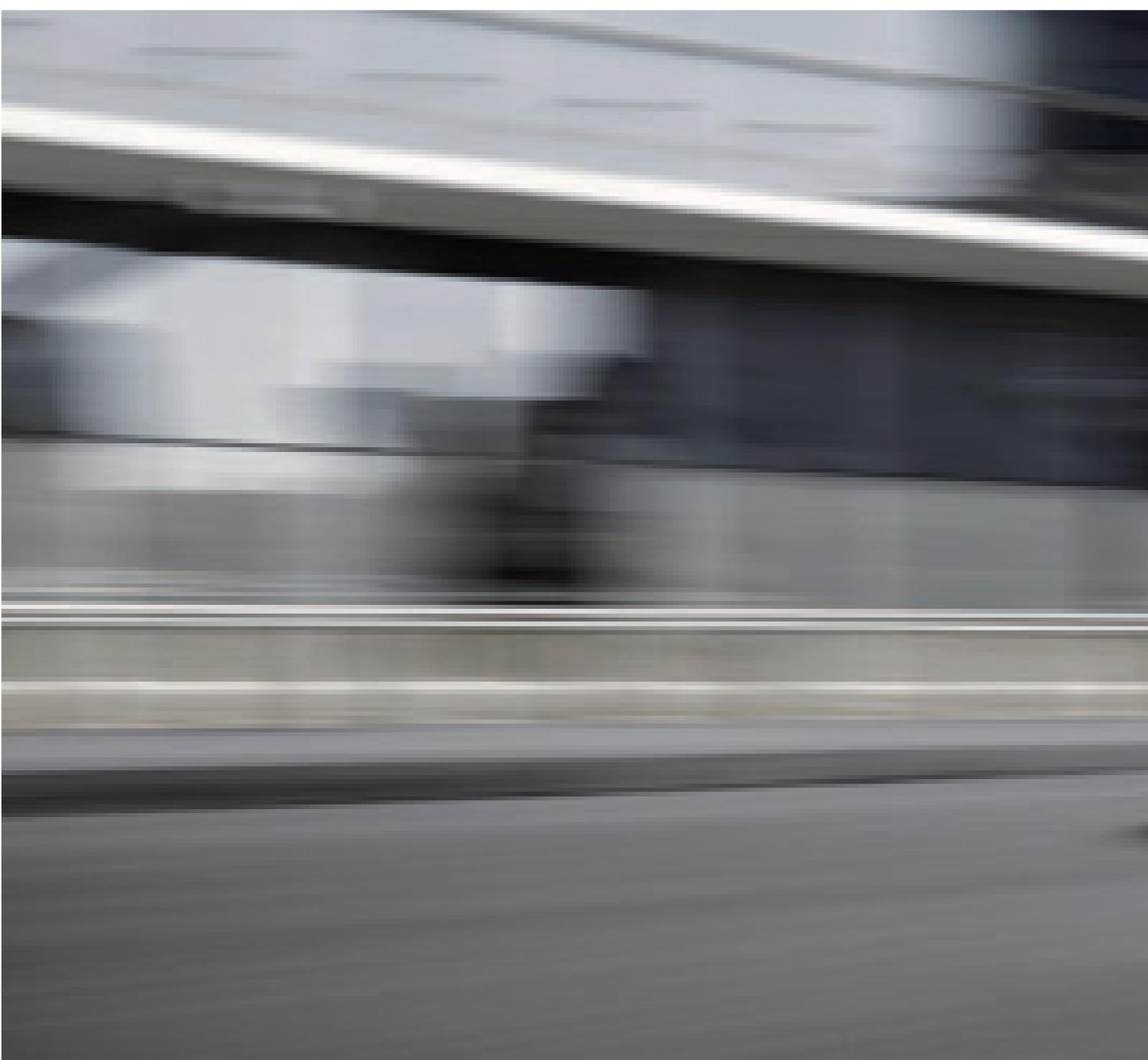
AUSGEZEICHNETER UMWELTSCHUTZ

Aufgrund der niedrigen Emissions- und Verbrauchswerte seiner Modelle ist Volkswagen aus der vom Marktforschungsinstitut J.D. Power im Jahr 2006 erstmals durchgeführten „Alternative Powertrain Study“ als umweltfreundlichster Automobilhersteller hervorgegangen. Das Institut untersuchte 37 in den Vereinigten Staaten vertretene Automarken anhand verschiedener umweltrelevanter Aspekte. Volkswagen überzeugte in der Studie und kam mit den drei Modellen Golf, Jetta und New Beetle in die Top-30 der emissionsärmsten Benzin- und Hybrid-Pkw; zusätzlich konnten wir mit unserer innovativen Dieselflotte punkten.

Für das gemeinsam mit der SiCon GmbH entwickelte Volkswagen-SiCon-Verfahren zeichnete die EU-Kommission Volkswagen im Juni 2006 mit dem „European Business Award for the Environment“ aus. Bei dem Verfahren werden im Altfahrzeug-Recycling-Prozess Wertstoffe gewonnen, die dem Wirtschaftskreislauf als Sekundärrohstoffe wieder zugeführt werden können. Durch diese umweltgerechte Verwertung von Altfahrzeugen als Rohstoffquelle werden die natürlichen Ressourcen geschont.

Weitere Informationen zum Umweltmanagement der Volkswagen AG erhalten Sie auf der Internetseite [www.volkswagen-nachhaltigkeit.de](http://www.volkswagen-nachhaltigkeit.de)

Seit 1963 gilt Lamborghini als einer der kompromisslosesten Automobilhersteller der Welt. Und wird bis heute dem Anspruch seines Gründers Ferruccio Lamborghini gerecht, ultimative Sportwagen zu bauen. In präziser Handarbeit in Sant'Agata Bolognese gefertigt, verbindet der Murciélago LP 640\* höchste Exklusivität und italienische Leidenschaft mit einzigartiger Leistung. Merkmale, die sich nicht nur im Design, sondern auch im unverkennbaren Markenzeichen, dem Stier, widerspiegeln. [\*Kraftstoffverbrauch l/100 km: 32,3 innerorts; 15,0 außerorts; 21,3 kombiniert; CO<sub>2</sub>-Emission g/km: 495.]





# Risikobericht

## Risiken identifizieren und überwachen

---

Der verantwortungsvolle Umgang mit Risiken ist eine Grundvoraussetzung für nachhaltigen geschäftlichen Erfolg. Die Steuerung unserer Aktivitäten folgt konsequent den Vorgaben eines umfassenden Risikomanagement-Systems.

Unternehmerisches Handeln vollzieht sich im Spannungsfeld zwischen Chancen und Risiken. Nachfolgend erläutern wir die Risiken, denen der Volkswagen Konzern aufgrund seines breiten und weltweiten Leistungsangebots ausgesetzt ist. Unsere Chancen stellen wir im Prognosebericht ab Seite 110 dar.

### ZIELE UND MERKMALE DES RISIKOMANAGEMENTS

Das Risikomanagement des Konzerns hat das Ziel, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um durch geeignete Maßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden und eine Bestandsgefährdung auszuschließen.

Durch den Einsatz eines 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, sind wir bereit einzugehen.

Das Risikomanagement des Volkswagen Konzerns ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation innerhalb der Geschäftsprozesse. Es wird zentral vom Konzerncontrolling in Abstimmung mit der Konzernrevision koordiniert und regelmäßig auf seine

Wirksamkeit und Angemessenheit hin überprüft. Das Risikoüberwachungssystem liegt dezentral in der Verantwortung der einzelnen Geschäftsbereiche beziehungsweise der Geschäftsführer der Beteiligungsgesellschaften. Durch standardisierte Abfragen in schriftlicher und mündlicher Form bei den Risikobeauftragten liegt dem Vorstand jeweils zeitnah ein Gesamtbild der Risikolage vor. Im Falle von Abweichungen zur geplanten Entwicklung können so unverzüglich Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

Ablauforganisatorische Regelungen, Richtlinien und Anweisungen sowie Beschreibungen der Arbeitsabläufe sind systematisch niedergelegt und zum größten Teil im Online-Zugriff verfügbar. Interne Kontrollen durch die Leiter der Organisationseinheiten Konzernrevision, Qualitätssicherung, Konzern-Treasury sowie Marken- und Konzerncontrolling stellen die Einhaltung dieser Regelungen sicher.

Die Wirksamkeit und Angemessenheit unseres Risikomanagement-Systems wurde vom Abschlussprüfer beurteilt. Er stellte fest, dass alle Maßnahmen, die für die Einrichtung eines Frühwarnsystems erforderlich sind, in geeigneter Form ergriffen wurden und dass die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dargestellt sind. Damit entsprechen wir den Anforderungen

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

des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus regelmäßigen Sonderprüfungen nach § 44 KWG durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht sowie Kontrollen durch Verbandsprüfer.

**EINZELRISIKEN**

Die folgende Darstellung einzelner Risiken bezieht sich auf den Planungshorizont 2007 bis 2009.

**GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN**

Für die Entwicklung der Weltwirtschaft sehen wir insbesondere Risiken in der Veränderung der Energie- und Rohstoffpreise, wachsendem Protektionismus sowie anhaltend hohen außenwirtschaftlichen Ungleichgewichten. Die genannten Faktoren könnten zu stärkeren Wechselkursänderungen, insbesondere einem Fortdauern der US-Dollar-Schwäche, und einer merklichen Abschwächung des Weltwirtschaftswachstums führen. Darüber hinaus könnten Änderungen in der Gesetzgebung beziehungsweise bei Steuern oder Zöllen einzelner Länder negative Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung haben.

Aus den beschriebenen Szenarien könnten sich auch für den Volkswagen Konzern erhebliche Belastungen ergeben. Wie wir dem begegnen, wird nachfolgend in den einzelnen Risikokategorien beschrieben.

**BRANCHENRISIKEN**

Auch im Jahr 2006 waren die Wachstumstreiber der weltweiten Pkw-Märkte Asien und Südamerika. Die Länder Osteuropas entwickelten sich ebenfalls sehr positiv. In einigen dieser Länder existieren jedoch hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen an die lokale Fertigung. Diese Beschränkungen verhindern eine größere Ausweitung des Absatzvolumens. Aufgrund der hohen Marktabdeckung sind wir auf den traditionellen Märkten Risiken ausgesetzt, die insbesondere das Preisniveau betreffen. Massive Preisnachlässe vor allem auf dem US-amerikanischen Pkw-Markt aber auch in Westeuropa und China haben den Druck auf die gesamte Branche nochmals erhöht. Diese Rahmenbedingungen zwangen uns dazu, unsere verkaufsfördernden Maßnahmen zu intensivieren. Als Anbieter von Volumenmodellen wären wir von einer

weiteren Verstärkung der Kaufanreize anderer Hersteller besonders betroffen. Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Da wir den größten Teil unserer Fahrzeuge in Westeuropa verkaufen, würde uns ein Nachfragerückgang oder ein Preisverfall auf diesem Markt in besonderem Maße belasten. Diesem Risiko treten wir mit einer klaren, kundenorientierten Produkt- und Preispolitik entgegen. Außerhalb Westeuropas ist unser Auslieferungsvolumen breit gestreut auf die Märkte Nordamerika, Südamerika/Südafrika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa. Auf zahlreichen bestehenden und aufstrebenden Märkten haben wir eine führende Position inne. Dadurch sind wir in der Lage, Volumenverschiebungen zwischen den einzelnen Märkten gut auszugleichen. Strategische Partnerschaften verschaffen uns darüber hinaus die Möglichkeit, regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Die im Zuge der zweiten Baseler Eigenkapitalverordnung (Basel II) verschärften Bedingungen bei der Kreditvergabe erschweren unseren Handels- und Vertriebsgesellschaften die Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit über Bankkredite. Mit dem Aufbau eines eigenen Händlersupports, bei dem wir den Händlern über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften attraktive Finanzierungskonditionen anbieten, minimieren wir das Risiko von Händler-Insolvenzen.

**RISIKEN AUS FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG**

Grundsätzlich besteht das Risiko, dass die Kunden neue Produkte nicht annehmen. Diesem Risiko wirken wir durch umfangreiche Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Prozesse entgegen. Auf diese Weise stellen wir sicher, dass Trends frühzeitig erkannt werden können und deren Relevanz für unsere Kunden rechtzeitig überprüft wird.

Des Weiteren besteht das Risiko, Produkte oder Module nicht in der vorgegebenen Zeit, mit der entsprechenden Qualität und unter den vorgegebenen Kosten realisieren zu können. Um dieses Risiko zu vermeiden, überprüfen wir fortlaufend systematisch den Projektfortschritt und gleichen die Ergebnisse mit den ursprünglich gesetzten Zielen ab. So können im

Fälle von Abweichungen rechtzeitig gegensteuernde Maßnahmen ergriffen werden. Darüber hinaus unterstützen wir die frühzeitige Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche durch eine übergreifende Projektorganisation. Den Beteiligten ist somit die Möglichkeit gegeben, zeitnah ihre Anforderungen einzubringen sowie rechtzeitig zu planen.

Aufgrund des breiten Spektrums unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ergeben sich keine Risikokonzentrationen auf bestimmte Patente oder Lizenzen.

#### RISIKEN AUS DER BESCHAFFUNG

Vor dem Hintergrund anhaltend hoher Rohstoffkosten und der begrenzten Verfügbarkeit einzelner Rohstoffe ergeben sich Risiken, denen wir mit gezielten Strategien entgegenwirken. Gemeinsam mit dem Bereich Forschung und Entwicklung untersucht der Bereich Beschaffung den Einsatz alternativer Werkstoffe sowie die Verwendung von Recyclingmaterial. Außerdem arbeiten wir intensiv an der Ausweitung unserer internationalen Lieferantenbasis. Dazu zählen insbesondere Bezugsquellen für Rohstoffe auf den asiatischen und osteuropäischen Märkten. Weitere Risiken ergeben sich aus dem verschärften Wettbewerb in der Zulieferindustrie. Im Falle von Insolvenzen besteht die Gefahr von Störungen in der Produktion. Aus diesem Grund arbeiten wir für den Bezug von Bauteilen mit mehreren Lieferanten zusammen. Zusätzlich treffen wir mit unserem Risikomanagement-System die nötige Vorsorge für Lieferanteninsolvenzen. In dem System erfassen wir die bonitätsrelevanten Daten von Lieferanten aus Europa. So ist es uns möglich, insolvenzgefährdete Zulieferer frühzeitig zu identifizieren und entsprechend zu handeln.

#### NACHFRAGEABHÄNGIGE PRODUKTIONSRIKEN

Aufgrund von Veränderungen der weltweiten Pkw-Nachfrage kommt es zu Stückzahlschwankungen in der Produktion einzelner Fahrzeugtypen. Daraus entstehenden Risiken, wie Überkapazitäten oder Lieferengpässen, begegnen wir mit der dynamischen Belegung unserer Produktionsstandorte. Dies geschieht zum einen über das Drehscheibenkonzept und die „Mehr-Marken-Standorte“ sowie über flexible Arbeitszeitmodelle. Zum anderen haben wir durch die Modulstrategie festgelegte Fahrzeugarchitekturen geschaffen, die es uns erlauben, flexibel auf das Marktgeschehen zu

reagieren. Wirtschaftliche Risiken, die sich aus Unterbrechungen der Produktion ergeben können, sichern wir durch entsprechende Versicherungsverträge angemessen ab.

#### RISIKEN AUS NACHFRAGEVERÄNDERUNGEN

Um den Einfluss von Nachfrageschwankungen oder sich verändernden Marktbedingungen auf unser Geschäft zu begrenzen, analysieren wir kontinuierlich das Kundenverhalten und den Wettbewerb. Auf den weitgehend gesättigten Märkten Europas ist ein Wachstum lediglich über den Verdrängungswettbewerb realisierbar. Die daraus entstehenden Risiken sichern wir durch unsere breite Modellpalette ab, die wir laufend modernisieren und erweitern. Zusätzlich bauen wir mit Hilfe der Produkte der Volkswagen Financial Services AG die Marktabdeckung entlang der Wertschöpfungskette aus.

Nachfragerisiken können sich auch aus weiteren Ölpreissteigerungen ergeben. Dem wirken wir mit der Entwicklung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge im Rahmen unserer Antriebs- und Kraftstoffstrategie entgegen.

#### BEDEUTUNG VON GROSSKUNDEN

Die Bedeutung der gewerblichen Kunden am Gesamtmarkt in Deutschland steigt seit Jahren. Mit einem Anteil von mehr als 44 % im Segment der Großkunden hat der Volkswagen Konzern seine führende Stellung weiter ausgebaut. Mit dem zielgruppenorientierten Kundenbetreuungskonzept der Volkswagen Group Fleet International stärken wir unsere Position im Ausland. Der Volkswagen Konzern konnte hier in den großen Märkten Europas im Vergleich zum Vorjahr die Auslieferungen um gut 10 % steigern und verzeichnet damit ein im Vergleich zum Gesamtmarkt überproportionales Wachstum. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

#### QUALITÄTSRIKEN

Die zunehmende Komplexität der Technologien und die große Anzahl von Lieferanten stellen die Qualitätssicherung vor große Herausforderungen. Um qualitätsrelevante Risiken von Beginn an zu minimieren, werden die Lieferanten bereits in die Entwicklung eines neuen Modells einbezogen. Auch innerhalb der Automobilindustrie entwickeln sich bei den Zulieferern zunehmend Kompetenzen für die Herstellung von Elektronikbauteilen. Damit hier Trends zeitnah erkannt und umgesetzt werden können, ist es wichtig, Know-

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

how zu transferieren und gemeinsam mit den Lieferanten Maßstäbe und Prüfmöglichkeiten für ein Qualitätsniveau zu entwickeln, das den Ansprüchen unserer Kunden genügt. Unsere partnerschaftliche Zusammenarbeit mit allen Lieferanten ist hierfür eine wichtige Voraussetzung.

**PERSONALRISIKEN**

Die persönlichen Fähigkeiten und das Wissen unserer Mitarbeiter sind ein entscheidender Erfolgsfaktor für den Volkswagen Konzern. Durch Fluktuation und Personalabbau besteht das Risiko, diese Kompetenzen zu verlieren und damit Vorteile gegenüber den Wettbewerbern einzubüßen. Die jüngsten Restrukturierungsmaßnahmen haben dieses Risiko im Konzern erhöht. Durch intensives Wissensmanagement sind wir bemüht, das Know-how im Unternehmen zu halten und auf andere Mitarbeiter zu übertragen. Zusätzlich sorgen wir durch unser breites Ausbildungsangebot für qualifizierte Nachwuchskräfte.

**UMWELTSCHUTZRECHTLICHE AUFLAGEN**

Zum 1. Juli 2002 wurde die europäische Richtlinie für Altfahrzeuge durch das Altfahrzeuggesetz in deutsches Recht umgesetzt. Das Gesetz garantiert die kostenlose Entsorgung von Altfahrzeugen über die von den Herstellern und Importeuren benannten Rücknahmestellen. Zunächst betraf dies nur die ab In-Kraft-Treten des Gesetzes in Verkehr gebrachten Fahrzeuge; seit Januar 2007 gilt die kostenlose Entsorgung von Altfahrzeugen für den gesamten Altfahrzeugbestand. Derzeit können wir die Auswirkungen der EU-Ost-Erweiterung auf die Altfahrzeuggrücknahme noch nicht endgültig abschätzen. Daher ist eine eindeutige Aussage zur voraussichtlichen finanziellen Belastung des Volkswagen Konzerns in einzelnen EU-Mitgliedstaaten noch nicht möglich. Die bestehenden Rückstellungen haben wir auf ihre Angemessenheit hin überprüft. Darüber hinaus bieten unsere Konzepte und Kooperationen zur Altfahrzeugentsorgung die Möglichkeit, dieses Risiko zu beherrschen.

Herkömmliche Kälte-Klimaanlagen enthalten als Kältemittel noch teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe (H-FCKW). Aufgrund einer EU-Gesetzgebung darf ab dem 1. Januar 2010 nur noch aufbereitetes H-FCKW als Recyclingmaterial in bereits existierende Anlagen zu Instandhaltungszwecken befüllt werden. Ab dem 1. Januar 2015 ist die Verwendung aller H-FCKW in Europa verboten. Ohne rechtzeitige Ersatzinvestitionen könnte es zu temporären Stilllegungen der Anlagen

und somit zu Produktionsausfällen kommen. Volkswagen wird daher in den kommenden Jahren ein Programm zum Ausstieg aus der Verwendung dieser Mittel erstellen und umsetzen.

Auch die in der Vergangenheit als Ersatzstoffe für die genannten H-FCKWs eingeführten chlorfreien Kältemittel (FKW) sind wegen ihres Treibhauspotenzials Gegenstand von Restriktionen. Ab Mitte 2007 müssen erhöhte Anforderungen an die Wartung und den Nachweis der Dichtigkeit der Anlagen umgesetzt werden. Dies erfordert je nach Größe der Anlagen mehrmalige Prüfungen im Jahr, die von zertifizierten Kälte-Klimafachleuten durchgeführt werden müssen.

Darüber hinaus besteht generell das Risiko verschärfter umweltschutzrechtlicher Auflagen mit dem Ziel, die weltweiten Kohlendioxidemissionen zu begrenzen.

Im Bereich der Abgasgesetzgebung ist mit Verschärfungen der EU-Emissionsgesetzgebung zu rechnen, die vorrangig die Diesel-Technologie betreffen. Bezüglich leichter und mittlerer Pkw werden diese aber über Optimierungen der heutigen Technologie aufgefangen. Bei den schweren Pkw ist der derzeit noch geltende Ausnahmestatus mit seiner Anlehnung an die Grenzwerte der leichten Nutzfahrzeuge in der politischen Diskussion. Da es noch keine Erfahrungen mit Abgasnachbehandlungen für Diesel gibt und die jetzt zu entwickelnden Technologien zusätzliche Betriebsmittel und weitere Wartungen notwendig machen, ist die Kundenakzeptanz schwerer Pkw im Falle der Aufhebung der Sonderregelung noch nicht abzuschätzen. Zusätzlich wird die Kostendifferenz zum Ottomotor weiter steigen. Künftig wird der Dieselmotor sich auch unter dem Gesichtspunkt der Beimischungspflicht von Biokraftstoffen neu positionieren müssen, da die Dieselpartikelfiltertechnologie keine deutlich erhöhte Beimischung erlaubt.

**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. Im Jahr 2002 war die Ermächtigungsfrist abgelaufen, sodass die Anfechtungsklage hinsichtlich des Ermächtigungsbeschlusses von beiden Parteien für erledigt erklärt wurde. Bezüglich des Entlastungsbe-

schlusses hat das Landgericht Braunschweig am 6. November 2006 das Ruhen des Verfahrens angeordnet; eine endgültige Entscheidung steht weiterhin aus.

Die Europäische Kommission hatte am 29. Juni 2001 gegen die Volkswagen AG ein Bußgeld in Höhe von 31,0 Mio. € wegen angeblicher Beeinflussung der Händler bei der Preisfestsetzung im Zuge der Markteinführung des Passat verhängt. Auf die Klage der Volkswagen AG vom 10. September 2001 hin hat das Europäische Gericht erster Instanz am 3. Dezember 2003 die Verhängung des Bußgelds für nichtig erklärt. Das hiergegen eingelegte Rechtsmittel der Europäischen Kommission hat der Europäische Gerichtshof mit Urteil vom 13. Juli 2006 zurückgewiesen und damit die Rechtsauffassung der Volkswagen AG endgültig bestätigt.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat aufgrund von Strafanzeigen, die von der Volkswagen AG im Juni 2005 wegen der Errichtung von Tarnfirmen, missbräuchlicher Spesenabrechnungen und der Begünstigung von Betriebsratsmitgliedern erstattet worden waren, Ermittlungen durchgeführt. Die Volkswagen AG hatte Anfang Juli 2005 zusätzlich die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG mit internen Untersuchungen beauftragt. Es sind bislang noch nicht alle Ermittlungsverfahren abgeschlossen, sodass eine endgültige Prüfung möglicher Regressansprüche gegen die handelnden Personen noch nicht möglich ist. Die Volkswagen AG hat wegen der im KPMG-Bericht festgestellten Sachverhalte bereits Versicherungsleistungen in Höhe von 4,5 Mio. € erhalten.

#### RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Das Risikomanagement des Bereichs Konzern-Treasury legt Grundsätze und Verantwortlichkeiten für die Überwachung, Steuerung und Kontrolle von Risiken fest, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben können. Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) genehmigt Risikolimits, zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren sowie Absicherungshorizonte und entscheidet über die Einführung von Länderrisikolimits. Der VALD informiert regelmäßig den Konzernvorstand über die aktuelle Risikolage.

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit sind wir Finanzrisiken ausgesetzt, die sich aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und Rohstoffpreisen ergeben. Diese Risiken reduzieren wir durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente. Derivative Geschäfte schließen wir nur mit Banken und Rohstoffhandelshäusern ab, die eine gute Bonität auf

weisen. Das Zins- und Währungsmanagement erfolgt im Wesentlichen zentral durch den Bereich Konzern-Treasury.

Zinsrisiken und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten im Konzern begegnen wir durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins- und Währungsswaps sowie sonstigen Zinskontrakten. Die innerhalb des Volkswagen Konzerns an Tochtergesellschaften weitergegebenen Finanzierungen sichern wir in der Regel betrag- und fristenkongruent zur Refinanzierung ab.

Durch die flexible Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten sind wir in der Lage, Währungsrisiken mit Hilfe des „Natural Hedging“ zu reduzieren. Das verbleibende Währungsrisiko sichern wir durch den Einsatz von Cash-flow- und Financial-Hedge-Instrumenten ab, zum Beispiel Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen sowie kombinierte Zins- und Währungsswaps. Mit diesen Geschäften begrenzen wir das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme in Fremdwährung aus dem operativen Geschäft sowie aus konzerninternen Finanzierungen. Erwartete Zahlungsströme aus Umsatzerlösen und Materialeinkäufen in Fremdwährung sichern wir auf Nettobasis durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen ab. In Abhängigkeit von der Markteinschätzung haben diese Kontrakte eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren. Im Wesentlichen sichern wir dadurch den Euro gegenüber dem US-Dollar und dem britischen Pfund, dem Schweizer Franken, dem japanischen Yen sowie der schwedischen Krone ab. Diese fünf Währungen machen zusammen rund 90 % unseres Fremdwährungsrisikos aus Zahlungsströmen aus.

Risiken, die aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehen können, betreffen die Verfügbarkeit und die Preise. Durch den Abschluss von Warentermingeschäften begrenzen wir diese Risiken. Einen Teil unseres Bedarfs an den Rohstoffen Aluminium, Kupfer, Blei, Platin, Rhodium und Palladium haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu 60 Monaten abgesichert.

Angaben zu Finanzanlagen, Wertpapieren, derivativen Finanzinstrumenten, Darlehensverbindlichkeiten sowie Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen finden Sie im Anhang unseres Konzernabschlusses (siehe die Seiten 173 bis 175). Außerdem erläutern wir dort unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien sowie Ausfall- und Liquiditätsrisiken und quantifizieren die genannten Sicherungsgeschäfte.

### LIQUIDITÄTSRISIKEN

Um die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Unternehmens zu gewährleisten, arbeiten wir mit einer auf einen festen Planungshorizont ausgerichteten Liquiditätsvorschau.

Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft decken wir überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten. Diese Finanzierungsmöglichkeit werden wir auch künftig vorrangig nutzen und Kreditfinanzierungen nur noch für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital und als Backup für Daueremissionsprogramme in Anspruch nehmen. Risiken aus Zahlungsstromschwankungen begegnen wir mit Vorhalteliquidität sowie bestätigten Kreditlinien. Aufgrund dieser umfangreichen Möglichkeiten besteht für den Volkswagen Konzern kein Liquiditätsrisiko.

Eine Herabstufung des Ratings könnte die Konditionen der Außenfinanzierung für den Volkswagen Konzern beeinträchtigen. Seit dem Geschäftsjahr 2004 verfügt die Volkswagen Bank GmbH bei Moody's Investors Service über ein eigenständiges Rating. Im Berichtsjahr ist es uns gelungen, auch bei Standard & Poor's ein differenziertes Rating für die Volkswagen Bank GmbH zu erreichen. Das Rating der Volkswagen Bank GmbH liegt sowohl bei Standard & Poor's als auch bei Moody's Investors Service eine Stufe über den Ratings der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG. Damit beruhen die Rating-Einschätzungen beider Agenturen verstärkt auf der Grundlage der wirtschaftlichen und finanziellen Situation der Volkswagen Bank GmbH. So bieten sich gute Möglichkeiten, attraktivere Außenfinanzierungskonditionen für die Volkswagen Bank GmbH zu sichern. Die Ergebnisse der aktuellen Rating-Einschätzungen sowie Informationen zu unseren Neuemissionen auf dem Kapitalmarkt im Geschäftsjahr 2006 finden Sie im Kapitel Finanzkommunikation auf der Seite 34.

Der Bereich Treasury der Volkswagen Financial Services AG stellt die Liquiditätsversorgung für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen sicher und steuert das Zinsänderungsrisiko. Die Verantwortung für die Bewertung, Analyse und Überwachung marktrisiko-behafteter Positionen liegt im Bereich Controlling.

### RESTWERTRISIKEN IM FINANZDIENSTLEISTUNGSGESCHÄFT

Um Marktchancen wahrnehmen zu können, verpflichten wir uns im Finanzdienstleistungsgeschäft selektiv, Fahrzeuge zu einem bei Vertragsbeginn festgelegten

Restwert zurückzukaufen. Diese Leasingverträge bewerten wir in regelmäßigen Abständen. Sind Risikopotenziale vorhanden, treffen wir die nötige Vorsorge.

### IT-RISIKEN

Redundante Firewallsysteme sichern unsere IT-Systeme gegen unberechtigte Zugriffe ab. Virens Scanner sowie eingeschränkte Zugangs- und Zugriffsberechtigungen sorgen für zusätzlichen Schutz. Die eingesetzten Maßnahmen zur Informationssicherheit überprüfen und aktualisieren wir fortlaufend. Darüber hinaus wird täglich ein Backup von sämtlichen Datenbeständen erstellt. Die Wahrscheinlichkeit einer Gefährdung der Sicherheit unserer Datenbestände und Informationssysteme schätzen wir aus diesen Gründen als sehr gering ein.

### RISIKEN AUS RESTRUKTURIERUNGSMASSNAHMEN

Die im Jahr 2006 umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen haben die Wettbewerbsfähigkeit der Marke Volkswagen Pkw verbessert. Hierzu waren tiefgreifende Anpassungen erforderlich, die, falls sich die bestehenden Rahmenbedingungen ändern, diverse Risiken in sich bergen können. Dies gilt auch für Maßnahmen, die wir derzeit verfolgen und in Zukunft durchführen werden. Wir sind jedoch von der Wirksamkeit und dem Erfolg der Entscheidungen überzeugt und werden den Prozess der Restrukturierung weiter vorantreiben.

### SONSTIGE EINFLÜSSE

Neben den bereits beschriebenen Risiken bestehen weiterhin Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer beherrschbar sind. Sie könnten die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir Naturkatastrophen, Epidemien und Terroranschläge.

### GESAMTRISIKO

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

### NACHTRAGSBERICHT

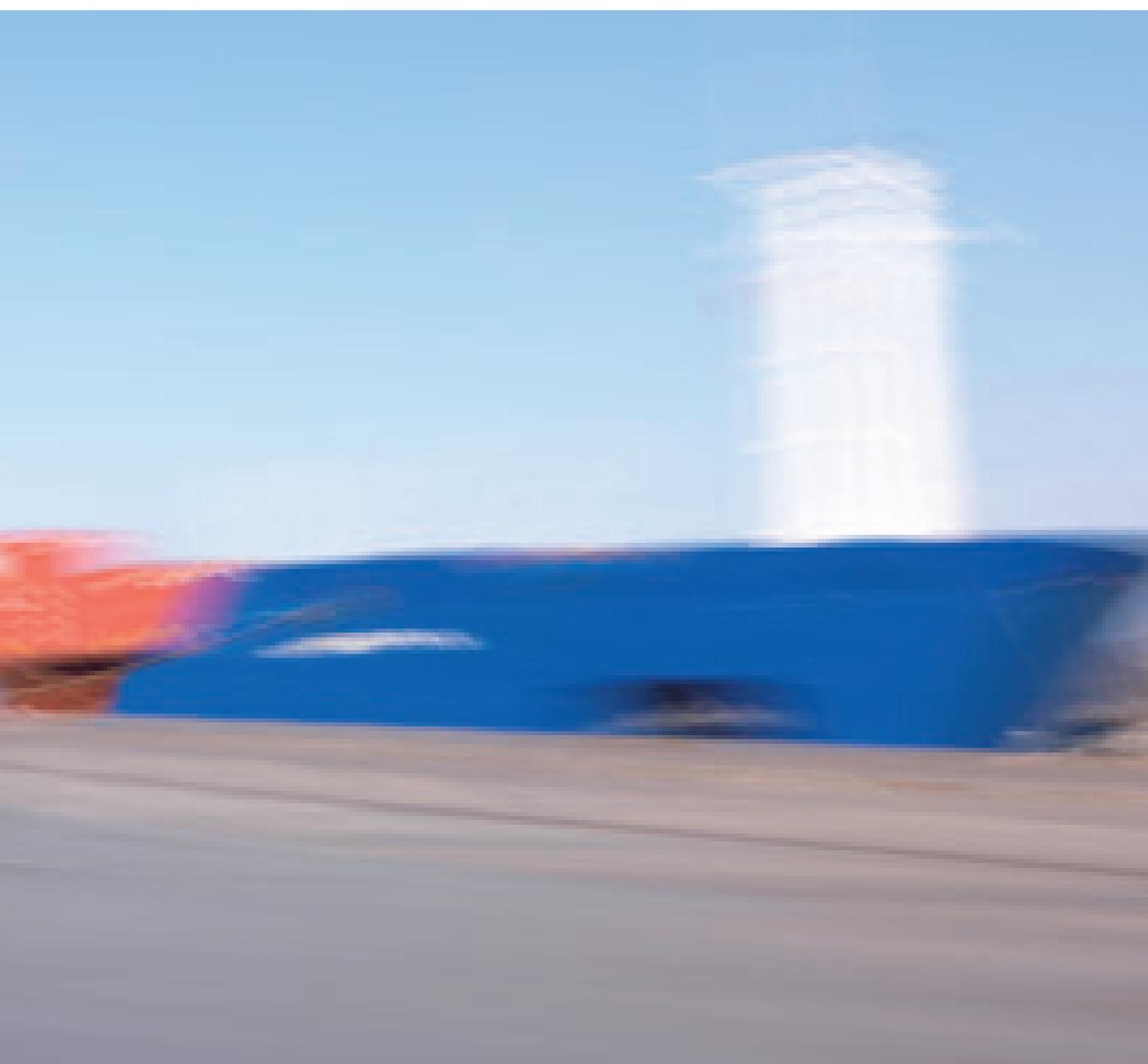
Wesentliche Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres liegen – über die genannten hinaus – nicht vor.

Volkswagen Nutzfahrzeuge steht seit über 50 Jahren für herausragende Qualität, absolute Zuverlässigkeit und konsequente Wirtschaftlichkeit. In dem international wachsenden Markt für Nutz- und Freizeitfahrzeuge streben wir aus einer starken Position in Europa und Südamerika heraus eine größere Präsenz weltweit an. Ein wichtiger Schritt war 2006 die Einführung des neuen VW Crafter, der mit seinem markanten Auftreten für Professionalität und Kraft in allen Dimensionen steht.



Nutzfahrzeuge





# Prognosebericht

## Nachhaltigkeit sichert eine erfolgreiche Zukunft

---

Die Weltwirtschaft und auch die globale Automobilnachfrage werden im Jahr 2007 – trotz der hohen Öl- und Rohstoffpreise – weiter wachsen. Der Volkswagen Konzern erwartet Auslieferungen leicht über dem Niveau des Vorjahres dank der erweiterten Modellpalette und innovativer Dienstleistungen.

Im vorangegangenen Kapitel haben wir die wesentlichen Risiken unserer Geschäftstätigkeit erläutert; nachfolgend stellen wir die Chancen dar, die sich für den Volkswagen Konzern aus der erwarteten zukünftigen Entwicklung ergeben.

Die identifizierten Chancen fließen frühzeitig in unsere Planungsprogramme ein, damit wir auf die zusätzlichen Potenziale zeitnah mit wirkungsvollen Maßnahmen reagieren können. Chancen entstehen für den Volkswagen Konzern insbesondere aus der Erschließung neuer Märkte, der Entwicklung neuer Modelle sowie aus technischen Innovationen.

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In unseren Planungen gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr leicht abschwächen wird. Dämpfend werden sich weiterhin die hohen Öl- und Rohstoffpreise sowie die in vielen Ländern restriktivere Geldpolitik auswirken. Das stärkste Wachstum erwarten wir in Asien, insbesondere in China und Indien, sowie in Südamerika.

### NORDAMERIKA

In den USA wird das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) aufgrund der gestiegenen Zinsen und der Belastung durch hohe Energiepreise voraussichtlich auf unter 3,0 % sinken. Für Kanada erwarten wir ein Wachstum leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Mit einer stärkeren Abschwächung wird für Mexiko gerechnet.

### SÜDAMERIKA/SÜDAFRIKA

Für Brasilien prognostizieren wir einen höheren Anstieg des BIP als im vergangenen Jahr. In Argentinien wird das sehr kräftige Wirtschaftswachstum voraussichtlich anhalten, allerdings mit einer gegenüber dem Vorjahr verminderten Expansionsrate. Für Südafrika gehen wir aufgrund der unverändert günstigen Exportsituation für Rohstoffe von einer weiterhin positiven Entwicklung aus.

**ASIEN-PAZIFIK**

China wird auch im Jahr 2007 auf seinem sehr dynamischen Wachstumskurs bleiben. In Japan wird die Zuwachsrate des BIP bei circa 2,0% liegen. Für Indien rechnen wir mit einer Fortsetzung der kräftigen Expansion.

**EUROPA**

Wir gehen davon aus, dass die Steigerungsrate des BIP in Westeuropa im Jahr 2007 niedriger als im Vorjahr ausfallen wird. Auch in Zentral- und Osteuropa wird sich die wirtschaftliche Expansion voraussichtlich abschwächen. Die Wachstumsrate wird jedoch im Vergleich zu Westeuropa deutlich höher sein.

**DEUTSCHLAND**

Nach dem starken Anstieg im abgelaufenen Geschäftsjahr erwarten wir, dass sich das Wachstum der deutschen Wirtschaft aufgrund der nachlassenden Binnennachfrage auf unter 2,0% verringern wird. Die Arbeitslosenquote wird im Jahresdurchschnitt nur noch leicht sinken.

**ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE**

Unseren Prognosen legen wir die Annahme zugrunde, dass sich das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage im Jahr 2007 verlangsamen wird. Dabei gehen wir insbesondere von leicht rückläufigen Pkw-Neuzulassungen in der Region Westeuropa sowie von einem geringeren Wachstum des chinesischen Gesamtmarktes aus.

**NORDAMERIKA**

Für die USA erwarten wir insgesamt einen leichten Anstieg des Gesamtmarktes. Dabei wird die Entwicklung der Kraftstoffpreise die Nachfrageverschiebung von den leichten Nutzfahrzeugen hin zu den Pkw weiter unterstützen. Der kanadische und der mexikanische Pkw-Markt werden voraussichtlich moderat wachsen.

**SÜDAMERIKA/SÜDAFRIKA**

In Südamerika ist nach dem kräftigen Anstieg im Jahr 2006 mit einer deutlichen Beruhigung bei den Pkw-Neuzulassungen zu rechnen. Für den brasilianischen und den argentinischen Markt gehen wir von Verkaufszahlen auf dem Vorjahresniveau aus. Die positive Entwicklung in Südafrika wird sich voraussichtlich fortsetzen.

**ASIEN-PAZIFIK**

Im asiatisch-pazifischen Raum insgesamt erwarten wir im Jahr 2007 eine Fortsetzung des Nachfragewachstums. Während in China und Indien die Steigerung geringer ausfallen wird, gehen wir in Japan nach dem Rückgang im Berichtsjahr von einem Wachstum der Pkw-Neuzulassungen aus.

**EUROPA**

Im Jahr 2007 wird das Pkw-Nachfragevolumen im westeuropäischen Gesamtmarkt voraussichtlich leicht unter dem Vorjahresniveau liegen. Von den großen Märkten dürfte nur Frankreich einen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr erzielen. In Zentral- und Osteuropa, insbesondere in Russland, erwarten wir weiter steigende Pkw-Neuzulassungen.

**DEUTSCHLAND**

Wir rechnen damit, dass das Zulassungsvolumen auf dem deutschen Pkw-Markt leicht rückläufig sein wird. Ursache dafür sind im Wesentlichen Käufe, die im Hinblick auf die Mehrwertsteuererhöhung 2007 in das Jahr 2006 vorgezogen wurden.

**WECHSELKURSENTWICKLUNG**

Unseren Absatz- und Werksbelegungsplanungen liegen für das Geschäftsjahr 2007 die Einschätzungen von Wirtschaftsinstituten und Kapitalmarktteilnehmern zur weltweiten Wechselkursentwicklung zugrunde. Sie gehen in der Mehrzahl davon aus, dass sich im Jahr 2007 der US-Dollar, das britische Pfund, der brasilianische Real und der chinesische Renminbi gegenüber dem Euro abschwächen werden.

**ZINSENTWICKLUNG**

Für den Euroraum rechnen wir im Jahr 2007 mit weiter steigenden Zinsen. In den USA wird das Zinsniveau voraussichtlich leicht sinken.

**ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE**

Wir erwarten, dass die Preise für Rohstoffe und Stahl 2007 auf hohem Niveau bleiben werden. Auch die Angebotssituation wird sich aller Voraussicht nach nicht wesentlich entspannen.

### KONZERNSTRATEGIE 2015

Nur mit einer klaren langfristigen Ausrichtung können kurz- und mittelfristige Maßnahmen sinnvoll entschieden werden. Im Rahmen der Konzernstrategie 2015 haben wir darum unsere Geschäftspolitik auf nachhaltige Erfolgs- und Ertragsgenerierung ausgelegt. Transparente und konzernweit einheitliche Prozesse sollen kürzere Entwicklungs-, Auftrags- und Durchlaufzeiten und eine effizientere Auslastung der Werke gewährleisten sowie die Effektivität des Vertriebsnetzes erhöhen. Der Volkswagen Konzern wird sich zukünftig ausschließlich auf seine Kernkompetenzen konzentrieren. In allen anderen Bereichen wird er mit Dritten auf Basis vertrauensvoller vertraglicher oder gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen zusammenarbeiten. Finanzielle Zielgrößen der Konzernstrategie 2015 sind für den Konzernbereich Automobile unter anderem eine Kapitalrendite von mindestens 9 % und eine operative Umsatzrendite vor Steuern von 6,9 %. Weitere Ziele lauten: Der Volkswagen Konzern ist bei Kundenzufriedenheit, Qualität und Liefertreue weltweit führend. Die Marken und ihre Produkte sind klar im Markt positioniert und voneinander abgegrenzt. Der Konzern ist bevorzugter Arbeitgeber für sehr kompetente und hoch motivierte Mitarbeiter sowie begehrter Kooperationspartner für überdurchschnittlich leistungsfähige Lieferanten und Handelsbetriebe.

### ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE

Der Wunsch der Kunden nach Individualisierung bestimmt zunehmend den Entwicklungstrend in der Automobilbranche. Hinzu kommen gesetzliche und gesellschaftliche Anforderungen an den verantwortungsvollen Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Die Herausforderung für den Volkswagen Konzern besteht künftig also darin, einerseits die Produkte weiter zu diversifizieren und andererseits besonders ressourcenschonende Fahrzeuge und Antriebskonzepte zu entwickeln. Die Nutzung neuer, regenerativer Energiequellen gewinnt vor dem Hintergrund der Endlichkeit fossiler Rohstoffe und der sich verschärfenden Klimadiskussion zunehmend an Bedeutung.

Darüber hinaus steht unverändert die Sicherheit der Fahrzeuginsassen sowie die der übrigen Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt unserer Entwicklungsarbeit. Sicherheitsrelevante Fahrerassistenzsysteme wie ABS und vor allem ESP entwickeln wir fortlaufend weiter. Leitsysteme wie Spurhalte- und Spurwechselassistenten oder automatische Distanzregelungen tragen zukünftig zu einer deutlich erhöhten Verkehrs-

sicherheit bei. Dazu werden die Fahrzeuge mit einer so genannten Umfeldsensorik und passender Auswertungssoftware ausgestattet. Diese Assistenzsysteme dienen dem Fahrer und seiner Sicherheit, aber sie beherrschen ihn nicht.

Als Reaktion auf den kontinuierlich steigenden Kostendruck werden wir die Modulstrategie konsequent weiterentwickeln und ausweiten: Ziel ist es, Bauteilsynergien über Fahrzeugklassen hinweg zu schaffen, sodass Fahrzeugentwicklungen im Baukastenprinzip und damit flexibler gestaltet werden können. Einmal entwickelte Bauteile können dann ohne zeit- und kostenintensive Änderungen in unterschiedlichen Modellen eingesetzt werden. Die Verwendung gleicher Bauteile in hohen Stückzahlen ermöglicht es uns, die Entwicklungs- und Herstellungskosten deutlich zu senken. Für die konzernweite Umsetzung der Modulstrategie werden wir die technischen Entwicklungen aller Standorte miteinander vernetzen. Hilfreich werden dabei die neu eingeführten so genannten Modulbücher sein, in denen derzeit verwendete Bauteile und Baugruppen dokumentiert sind. Fahrzeugentwicklungen für neue Märkte, zum Beispiel Russland und Indien, stellen sich dabei den spezifischen regionalen Anforderungen und berücksichtigen lokale Lieferantenstrukturen.

Das Doppelkupplungsgetriebe DSG hat sich erfolgreich im Markt etabliert. Im Jahr 2006 haben wir fast doppelt so viele Fahrzeuge mit dieser innovativen Technik an Kunden ausgeliefert wie im Vorjahr. Deshalb werden wir diese Technologie für weitere Fahrzeugklassen verfügbar machen und konsequent weiterentwickeln.

### MODELLNEUHEITEN

Das Jahr 2007 wird von zahlreichen Neuanläufen geprägt sein:

Die Marke Volkswagen Pkw wird die im Jahr 2006 mit dem Polo gestartete Produktmarke „Cross“ um die Modelle CrossGolf und CrossTouran erweitern. Die Markteinführung der beiden Modelle ist für das erste Quartal geplant. Neben dem neuen Golf Variant wird der Kompakt-SUV Tiguan das Highlight der Marke Volkswagen Pkw im Jahr 2007 sein.

Škoda präsentiert im ersten Quartal den Fabia Kurzheck im neuen Design mit komfortorientiertem Hochdach.

Die Marke Audi wird ihr Produktportfolio um zwei zusätzliche Modelle erweitern: Der neue Audi A5, ein Coupé mit dynamischen Proportionen und sportlicher Eleganz, sowie der Audi R8, ein Sportwagen in faszinierendem Design mit hoher Fahrdynamik, bilden die

Höhepunkte der Produktoffensive. Darüber hinaus wird Audi den Nachfolger des TT Roadster und die neue Audi A4 Limousine in den Markt einführen.

Mit dem Altea XL Crossover ergänzt die Marke SEAT die Altea-Modellreihe durch eine Variante mit langem Radstand und verbessertem Platzangebot.

Um den Wünschen der gewerblichen Kunden in Zukunft noch besser entsprechen zu können, erweitert die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge das erfolgreiche Modell Caddy um eine „Maxi“-Version mit langem Radstand.

Die Volkswagen Financial Services AG wird ihre im Berichtsjahr erfolgreich gestartete Mobilitätsoffensive fortsetzen und auf weitere Märkte ausdehnen. Dank der intensiven Zusammenarbeit mit den Marken des Konzerns werden in Zukunft verstärkt innovative Finanzdienstleistungen für Konzernfahrzeuge angeboten.

#### ERWARTETE AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN UND MARKTANTEILE

Für das Jahr 2007 streben wir an, die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr leicht zu steigern. Die verbesserte Kundenzufriedenheit und der Erfolg unserer neuen Modelle werden einen wesentlichen Beitrag dazu leisten. Indem wir weitere Segmente besetzen, wollen wir Marktanteile halten beziehungsweise hinzu gewinnen.

Für den westeuropäischen Pkw-Markt rechnen wir aufgrund der fortgeschrittenen Marktsättigung mit einem moderaten Rückgang unserer Auslieferungen an Kunden, verbunden mit einem leicht niedrigeren Marktanteil. Auch in Deutschland erwarten wir, dass der Pkw-Marktanteil nach der deutlichen Steigerung im Jahr 2006 bei sinkenden Verkaufszahlen eher rückläufig sein wird. Die Erhöhung unseres Verkaufsvolumens in Zentral- und Osteuropa entwickelt sich entsprechend des prognostizierten Marktwachstums, sodass sich der Pkw-Marktanteil auf dem Niveau des Vorjahres bewegen wird.

Auf dem nordamerikanischen Pkw-Markt rechnen wir für das Jahr 2007 mit weiter steigenden Auslieferungszahlen. Daraus wird sich ein leichtes Wachstum unseres Pkw-Marktanteils ergeben.

Unser Anteil am Pkw-Markt in Südamerika/Südafrika wird bei moderaten Verkaufszuwächsen voraussichtlich etwas unter dem Vorjahresniveau liegen.

Wir erwarten, dass unser Auslieferungsvolumen im asiatisch-pazifischen Raum – insbesondere in China und Indien – der dortigen positiven Wirtschaftsentwicklung entsprechend ansteigen wird. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns wird auf dem Niveau des Vorjahres bleiben.

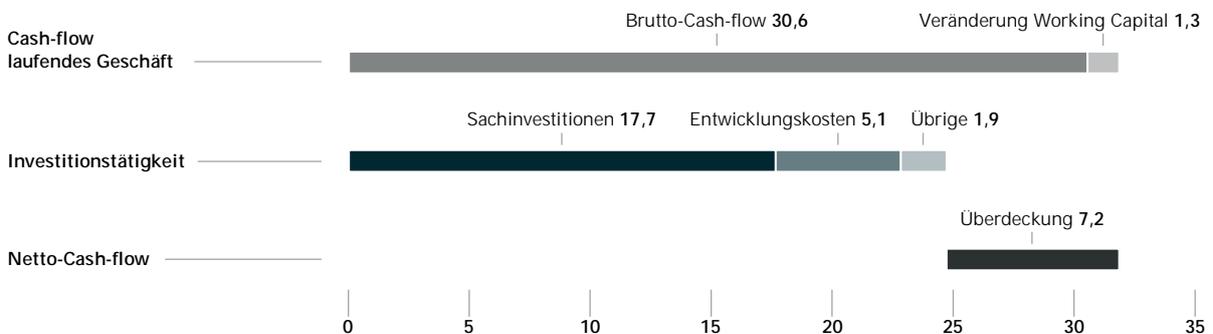
#### NEUE MÄRKTE

Die Wachstumszentren des globalen Automobilmarktes sehen wir künftig in Indien, Russland und der Region Südostasien.

Nach den USA, China, Japan und Deutschland wird Indien in knapp zehn Jahren zu den fünf wichtigsten Automobilmärkten der Welt gehören. Um von dieser Entwicklung profitieren zu können, planen wir dort – zusätzlich zur bereits bestehenden Škoda-Fertigung – den Aufbau eines Werkes der Marke Volkswagen Pkw. Das Werk wird ein speziell auf die Bedürfnisse der indischen Kunden ausgerichtetes Fahrzeug produzieren.

Russland wird innerhalb der nächsten Jahre zu den zehn größten Automobilmärkten weltweit gehören. Die konzerneigene Vertriebsgesellschaft Volkswagen Group RUS 000 importiert und vertreibt bereits heute erfolgreich Fahrzeuge aller Konzernmarken. Um die Wachstumschancen des russischen Marktes noch besser nutzen zu können, werden wir in der Stadt Kaluga, südwestlich von Moskau, ein Werk errichten. Für 2007 ist die Aufnahme der Produktion von Fahrzeugen der Marken Volkswagen und Škoda in der Russischen Föderation geplant.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2007 BIS 2009  
 KONZERNBEREICH AUTOMOBILE  
 IN MRD. EURO



INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG  
 2007 BIS 2009

Im Konzernbereich Automobile werden sich die Investitionen in den Jahren 2007 bis 2009 auf 24,7 Mrd. € belaufen. Neben den Sachinvestitionen umfasst diese Summe auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten und die Investitionen in Finanzanlagen.

Von dem Gesamtbetrag entfallen 17,7 Mrd. € auf Sachinvestitionen, 10,7 Mrd. € werden allein in Deutschland investiert. Nachdem wir in den vergangenen Jahren eine relativ niedrige Investitionsquote erreicht haben, wird sich diese – wie bereits in der vorhergehenden Planung vorgesehen – nachhaltig auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von unter 6 % bewegen.

Mit 11,8 Mrd. € wird der Konzern im Planungszeitraum den wesentlichen Anteil der Sachinvestitionen des Automobilbereichs für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette aufwenden. Schwerpunkte sind Nachfolgemodelle und neue Derivate in nahezu allen Fahrzeugklassen. Damit setzt der Volkswagen Konzern seine Modelloffensive mit dem Ziel fort, die Märkte noch besser abzudecken. Im Aggregatebereich werden neue Generationen von Benzinmotoren mit Vorteilen bei der Leistung, dem Verbrauch und damit den Emissionswerten eingeführt. Bei den Dieselmotoren stellen wir auf die Common-Rail-Technologie um. Die Doppelkupplungsgetriebe, bei denen der Konzern nach wie vor weltweit eine Alleinstellung innehat, werden weiterentwickelt; die Kapazitäten passen wir an die steigende Nachfrage an.

Im Nicht-Produktbereich sind für die kommenden drei Jahre Investitionen von 5,9 Mrd. € geplant. Die Fertigung der neuen Produkte erfordert auch aufgrund unserer Qualitäts- und Kostenziele Anpassungen in den Presswerken, Lackierereien und Montagen. Außerhalb der Fertigung sind im Wesentlichen Investitionen in den Bereichen Entwicklung, Qualitätssicherung, Originalteilerversorgung und Informationstechnologie vorgesehen. In der Investitionsplanung ist auch der Aufbau neuer Fabriken in Russland und Indien enthalten. Damit werden die wachsenden Märkte mit Fahrzeugen aus lokaler Produktion versorgt.

Wir verfolgen das Ziel, die Investitionen im Automobilbereich aus den selbst erwirtschafteten Mitteln zu finanzieren. Für den Prognosezeitraum erwarten wir einen Cash-flow aus dem laufenden Geschäft in Höhe von 31,9 Mrd. €. Die erwirtschafteten Mittel werden damit den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile um 7,2 Mrd. € übertreffen und somit die Liquiditätssituation kontinuierlich verbessern.

Nicht im Konsolidierungskreis und damit nicht in den oben genannten Zahlen enthalten sind die Gemeinschaftsunternehmen in China. Diese Gesellschaften werden in den Jahren 2007 bis 2009 insgesamt 1,9 Mrd. € investieren. Diese Investitionen werden aus eigenen Mitteln der Joint-Venture-Gesellschaften finanziert.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind für den Zeitraum 2007 bis 2009 Investitionen in Höhe von insgesamt 19,8 Mrd. € geplant. Davon entfallen auf das Vermietvermögen (saldiert mit Abgängen) 10,4 Mrd. €

und auf den Anstieg der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierung 9,1 Mrd. €. Die Investitionen können – wie in der Branche üblich – nicht vollständig aus dem geplanten Cash-flow der laufenden Geschäftstätigkeit von 9,2 Mrd. € gedeckt werden. Den zusätzlichen Mittelbedarf in Höhe von 10,6 Mrd. € finanzieren wir vor allem durch im Geld- und Kapitalmarkt etablierte Daueremissionsprogramme und durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft.

**ZIELGRÖSSEN DER WERTORIENTIERTEN STEUERUNG**

Der für den Konzernbereich Automobile definierte Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen liegt, basierend auf den vom Kapitalmarkt abgeleiteten langfristigen Zinssätzen und der Zielkapitalstruktur (Marktwert des Eigenkapitals zu Fremdkapital = 2:1), unverändert bei 9 %.

Die durchgeführten Restrukturierungsmaßnahmen, vor allem der im Berichtsjahr erzielte Tarifabschluss sowie die vollzogenen Personalanpassungen, werden uns auf der Kostenseite deutlich entlasten und dazu beitragen, dass wir die Ertragskraft früherer Jahre zurückgewinnen. Zusätzlich werden die im Rahmen von ForMotionplus erzielten Einsparungen die Wirtschaftlichkeit unserer Produkte weiter verbessern.

**ZUKÜNFTIGE ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR**

In seiner Sitzung am 11. Januar 2007 stimmte der Aufsichtsrat den Plänen des Vorstandsvorsitzenden zur Umstrukturierung von Vorstand und Leitungsgremien sowie zur Neuordnung der Konzernorganisation zu.

Der Vorstand wird um drei Ressorts erweitert: Das Ressort Konzern Forschung und Entwicklung wird von Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn in Personalunion geleitet. Verantwortlich für das Ressort Konzern Produktion ist Herr Prof. Dr. Jochem Heizmann. Das Ressort Konzern Vertrieb wird zu einem späteren Zeitpunkt besetzt.

Die bisher bestehenden Markengruppen Volkswagen und Audi werden aufgelöst; alle Marken des Konzerns stehen künftig selbstständig nebeneinander.

Das Gremium Konzernleitung bleibt bestehen und wird erweitert um die Vorstandsvorsitzenden der Marken Volkswagen Pkw (in Personalunion Herr Prof. Dr. Martin Winterkorn), Škoda (Herr Detlef Wittig), Bentley (Herr Franz-Josef Paefgen), Audi (Herr Rupert Stadler), SEAT (Herr Erich Schmitt) und Nutzfahrzeuge (Herr Stephan Schaller). Ebenfalls neu in die Konzernleitung rückt Herr Stephan Grühsem, der Leiter der Konzernkommunikation ist.

**GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG**

Im Berichtsjahr haben wir entscheidende Schritte zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Ertragskraft des Volkswagen Konzerns unternommen. Auch im Jahr 2007 werden wir die Aktivitäten zur Verbesserung der Kostenstrukturen und der Prozesse mit unverminderter Kraft fortsetzen. Dies in Verbindung mit dem attraktiven Modellprogramm und den geplanten neuen Produkten stimmt den Vorstand zuversichtlich, dass im Jahr 2008 ein Konzernergebnis vor Steuern von mindestens 5,1 Mrd. € erwirtschaftet wird.

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 die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet, und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen.

Sollte es daher in unseren wichtigsten Absatzmärkten, wie Westeuropa (darunter insbesondere Deutschland), USA, Brasilien 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, zum japanischen Yen, zum brasilianischen Real, zum chinesischen Renminbi und zur tschechischen Krone.

**AUSSICHTEN**

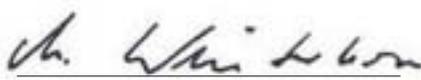
Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage wird sich 2007 voraussichtlich verlangsamen. Wir gehen davon aus, dass insbesondere in China und auf den Märkten Südamerikas die Steigerungsraten geringer ausfallen werden. Für die Märkte in Westeuropa, darunter auch Deutschland, erwarten wir ein rückläufiges Zulassungsvolumen, während die Märkte Nordamerikas voraussichtlich leicht wachsen werden. Zusammen mit der unsicheren politischen Lage im Nahen Osten werden sich die hohen Energie- und Rohstoffpreise weiterhin belastend auswirken. Der Wettbewerb in der Automobilbranche wird sich aller Voraussicht nach nochmals verschärfen.

Der Volkswagen Konzern befindet sich aufgrund seiner attraktiven Modellpalette in einer guten Wettbewerbssituation. Die Vielzahl neuer Fahrzeuge, die wir im Jahr 2007 in bestehenden und neuen Marktsegmenten einführen werden, wird unser Produktportfolio erweitern und unsere Wettbewerbsposition nochmals verbessern. Aufgrund dessen rechnen wir 2007 mit

einem leichten Anstieg der Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr. In der Folge werden die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns 2007 den Wert des Vorjahres übertreffen. Die Aktivitäten zur Verbesserung der Kostenstrukturen und der Prozesse werden wir im Jahr 2007 mit unverminderter Kraft fortsetzen. Dies führt zusammen mit den im Berichtsjahr unternommenen Schritten zur nachhaltigen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit. Das Operative Ergebnis des Jahres 2007 wird voraussichtlich über dem Operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen des Vorjahres liegen. Die Sachinvestitionsquote wird 2007, bedingt durch unsere intensiven Anstrengungen zur Modernisierung und Erweiterung der Modellpalette, die des Jahres 2006 übersteigen. Wir werden die Sachinvestitionen auch weiterhin diszipliniert handhaben und die Quote nachhaltig auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von unter 6 % halten, ohne dadurch neue Projekte zu beeinträchtigen. Wir erwarten im Konzernbereich Automobile erneut einen positiven Netto-Cash-flow.

Wolfsburg, den 20. Februar 2007

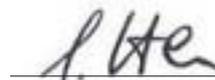
Der Vorstand



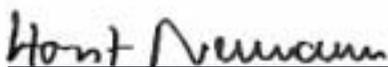
Martin Winterkorn



Francisco Javier Garcia Sanz



Jochem Heizmann



Horst Neumann



Hans Dieter Pötsch

## ERKLÄRUNG DES VORSTANDS DER VOLKSWAGEN AG

Der Vorstand der Volkswagen AG ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Die Berichterstattung erfolgt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC). Der Konzernlagebericht wird unter Beachtung der Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) erstellt. Die Volkswagen AG ist nach §315a HGB verpflichtet, ihren Konzernabschluss nach den Vorschriften des International Accounting Standards Board (IASB) zu erstellen.

Die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts wird durch interne Kontrollsysteme, den Einsatz konzernweit einheitlicher Richtlinien sowie durch Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter sichergestellt. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und konzerninternen Richtlinien sowie die Zuverlässigkeit und Funktionsfähigkeit der Kontrollsysteme werden kontinuierlich

konzernweit geprüft. Die vom Gesetzgeber geforderte Frühwarnfunktion wird durch ein konzernweites Risikomanagement-System erreicht, das dem Vorstand ermöglicht, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einzuleiten.

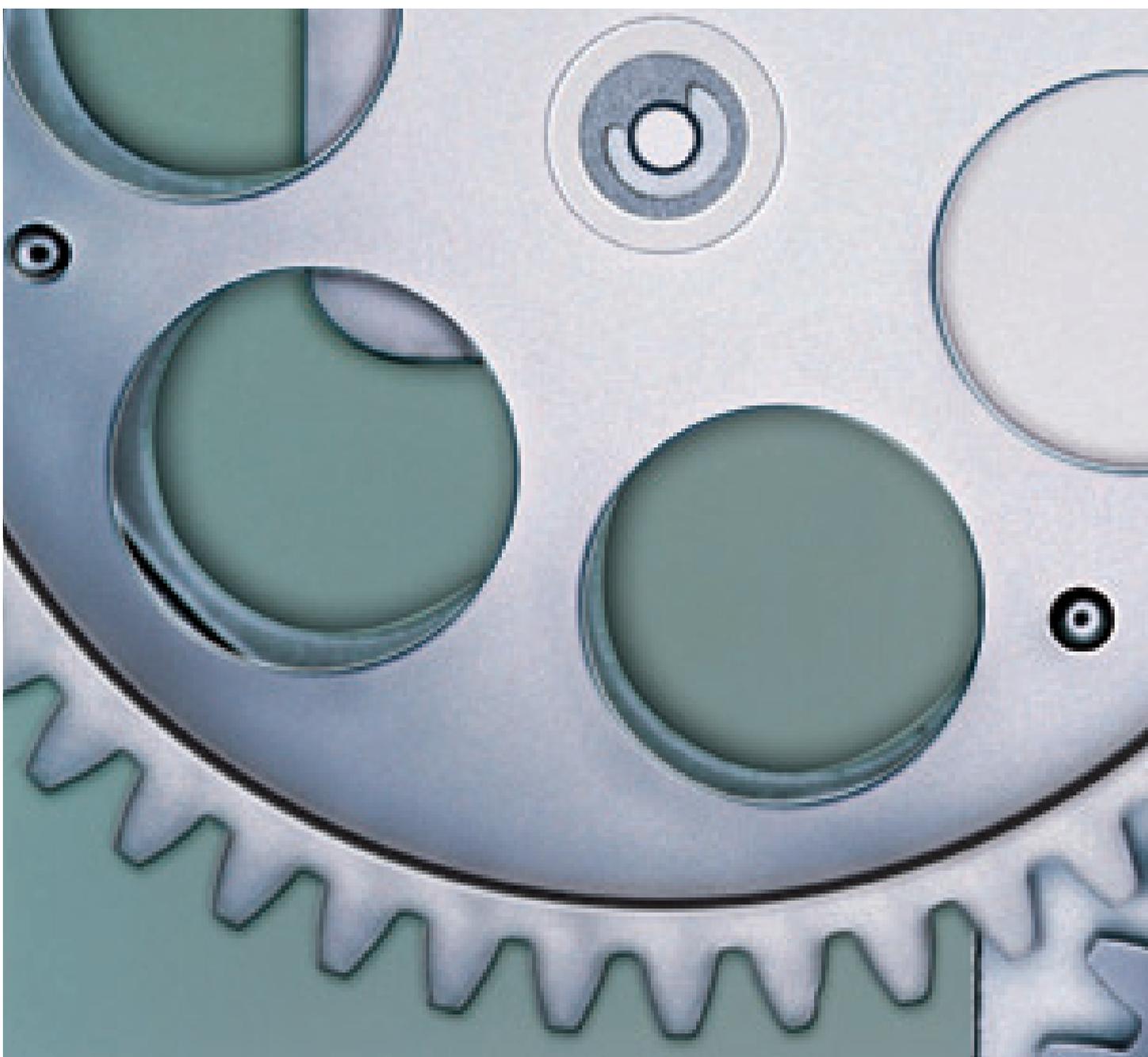
Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, hat gemäß Beschluss der Hauptversammlung den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht als unabhängiger Wirtschaftsprüfer geprüft und den im Anschluss an den Anhang abgedruckten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk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

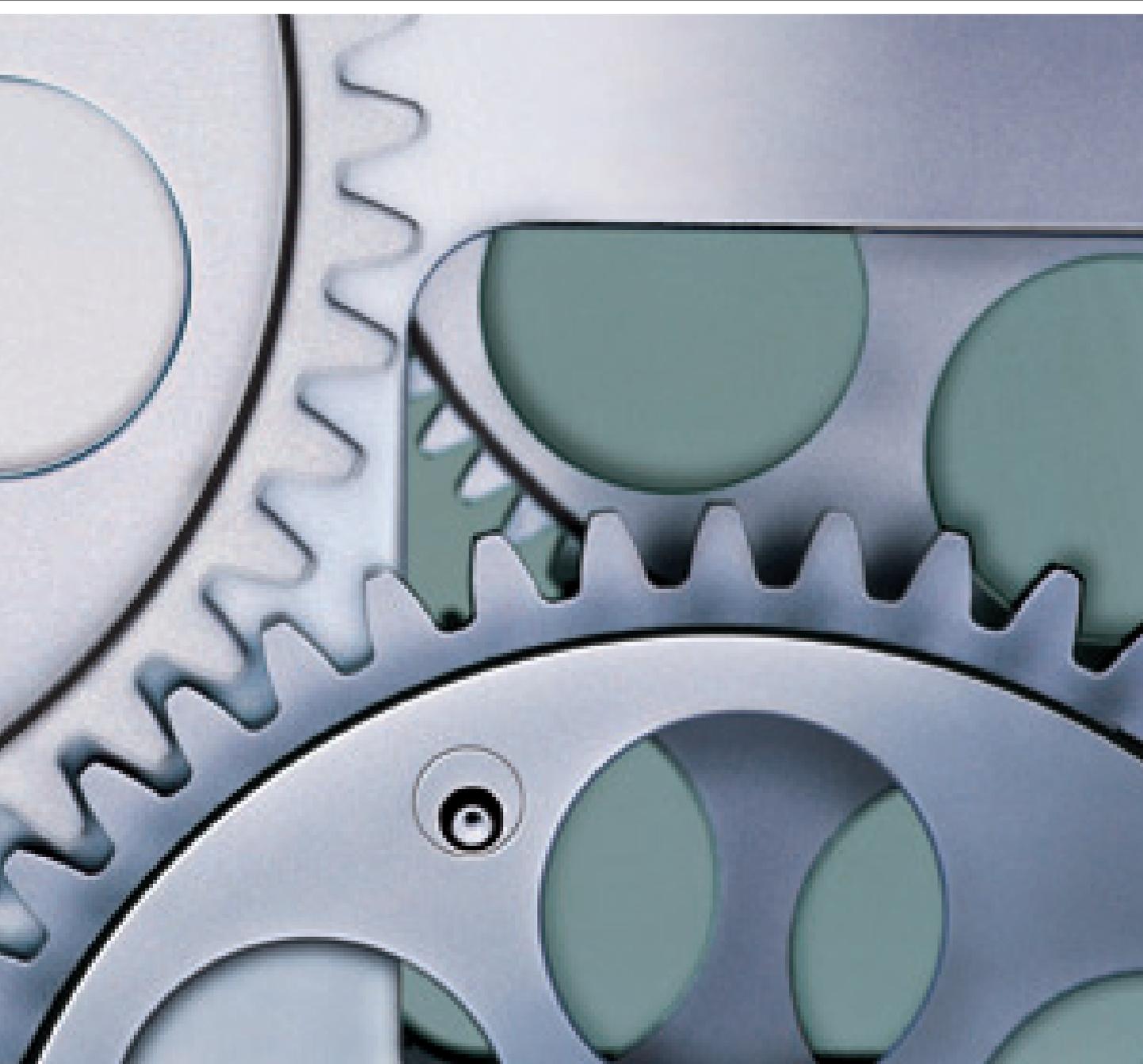
In Anwesenheit des Abschlussprüfers sind der Konzernabschluss, der Konzernlagebericht, der Prüfungsbericht sowie die vom Vorstand zu treffenden Maßnahmen zur frühzeitigen Erkennung von Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats und im Aufsichtsrat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

In enger Verzahnung der Automobilmarken mit der Volkswagen Financial Services AG wurden innovative Mobilitätspakete entwickelt, die in der monatlichen Rate eine attraktive Finanzierung sowie umfassende Versicherungs-, Garantie- und Wartungsleistungen enthalten. Direktbankprodukte und Flottenmanagementlösungen runden das Angebot ab und tragen als Teil der automobilen Wertschöpfungskette zu einer nachhaltigen Kunden- und Markenbindung bei. Der Erfolg bestätigt die Stellung der Volkswagen Financial Services AG als führenden automobilen Finanzdienstleister in Europa.

## VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AGTIFFINANCESELFSCHAFT





## Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006

Mio. €	Anhang	2006	angepasst 2005
<b>Umsatzerlöse</b>	1	<b>104.875</b>	<b>93.996</b>
Kosten der Umsatzerlöse	2	91.020	81.733
<b>Bruttoergebnis</b>		<b>+ 13.855</b>	<b>+ 12.263</b>
Vertriebskosten		9.180	8.628
Verwaltungskosten		2.312	2.225
Sonstige betriebliche Erträge	3	4.714	4.397
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4	5.068	3.269
<b>Operatives Ergebnis</b>		<b>+ 2.009</b>	<b>+ 2.538</b>
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5	+ 373	+ 78
Finanzierungsaufwendungen	6	1.586	1.531
Übriges Finanzergebnis	7	+ 997	+ 536
<b>Finanzergebnis</b>		<b>- 216</b>	<b>- 917</b>
<b>Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten</b>		<b>+ 1.793</b>	<b>+ 1.621</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	8	- 162	571
tatsächlich		212	845
latent		- 374	- 274
<b>Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten</b>		<b>+ 1.955</b>	<b>+ 1.050</b>
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten		+ 795	+ 70
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>+ 2.750</b>	<b>+ 1.120</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		+ 1	+ 0
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG</b>		<b>+ 2.749</b>	<b>+ 1.120</b>
<b>Ergebnis je Stammaktie unverwässert in €</b>	9	<b>7,07</b>	<b>2,90</b>
<b>davon aus fortgeführten Aktivitäten</b>	9	<b>5,03</b>	<b>2,71</b>
nicht fortgeführten Aktivitäten	9	2,04	0,19
<b>Ergebnis je Vorzugsaktie unverwässert in €</b>	9	<b>7,13</b>	<b>2,96</b>
<b>davon aus fortgeführten Aktivitäten</b>	9	<b>5,07</b>	<b>2,77</b>
nicht fortgeführten Aktivitäten	9	2,06	0,19
<b>Ergebnis je Stammaktie verwässert in €</b>	9	<b>7,04</b>	<b>2,90</b>
<b>davon aus fortgeführten Aktivitäten</b>	9	<b>5,00</b>	<b>2,71</b>
nicht fortgeführten Aktivitäten	9	2,04	0,19
<b>Ergebnis je Vorzugsaktie verwässert in €</b>	9	<b>7,10</b>	<b>2,96</b>
<b>davon aus fortgeführten Aktivitäten</b>	9	<b>5,05</b>	<b>2,77</b>
nicht fortgeführten Aktivitäten	9	2,05	0,19

## Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2006

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

Anhang

Bestätigungsvermerk

Mio. €	Anhang	31.12.2006	31.12.2005
<b>Aktiva</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	10	7.193	7.668
Sachanlagen	11	20.340	22.884
Vermietete Vermögenswerte	12	7.886	9.882
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	12	153	167
At Equity bewertete Anteile	13	6.876	4.198
Sonstige Beteiligungen	13	410	336
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	26.450	24.958
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	15	1.998	2.270
Ertragsteuerforderungen	16	1.030	-
Latente Ertragsteueransprüche	16	3.038	2.872
		<b>75.374</b>	<b>75.235</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	17	12.463	12.643
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	5.049	5.638
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	23.426	22.412
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	15	5.572	4.856
Ertragsteuerforderungen	16	261	317
Wertpapiere	19	5.091	4.017
Zahlungsmittel	20	9.367	7.963
		<b>61.229</b>	<b>57.846</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>136.603</b>	<b>133.081</b>
<b>Passiva</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	21	1.004	1.093
Kapitalrücklage		4.942	4.513
Gewinnrücklagen		20.958	17.994
Eigenkapital vor Minderheiten		26.904	23.600
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		55	47
		<b>26.959</b>	<b>23.647</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	22	28.734	31.014
Sonstige Verbindlichkeiten	23	1.735	1.591
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	24	2.154	1.622
Rückstellungen für Pensionen	25	13.854	14.003
Ertragsteuerrückstellungen	24	2.586	2.257
Sonstige Rückstellungen	26	7.096	5.638
		<b>56.159</b>	<b>56.125</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	22	30.023	30.992
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	8.190	8.476
Ertragsteuerverbindlichkeiten	24	34	150
Sonstige Verbindlichkeiten	23	6.333	6.205
Sonstige Rückstellungen	26	8.905	7.486
		<b>53.485</b>	<b>53.309</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>136.603</b>	<b>133.081</b>

## Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006

Mio. €	2006	2005
Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste	318	- 1.231
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere):		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	225	416
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	- 140	- 168
Cash-flow-Hedges:		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	1.108	- 399
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	- 25	- 11
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 250	956
Latente Steuern	- 580	587
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen</b>	<b>656</b>	<b>150</b>
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG nach Steuern	2.749	1.120
<b>Erfasste Erträge und Aufwendungen</b>	<b>3.405</b>	<b>1.270</b>

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe 21 erläutert.

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
Anhang
Bestätigungsvermerk

## Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006

Mio. €	2006	angepasst 2005
<b>Zahlungsmittel Anfangsbestand</b>	<b>7.963</b>	<b>10.221</b>
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	1.793	1.621
Ertragsteuerzahlungen	-888	-354
Abschreibungen auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte*	5.932	5.614
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.826	1.438
Abschreibungen auf Beteiligungen*	35	6
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*	1.605	1.596
Veränderung der Rückstellungen	3.395	1.351
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	-324	40
Ergebnis aus der at Equity Bewertung	-206	294
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	13	151
Veränderung der Vorräte	-147	-720
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	736	-757
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	700	429
<b>Cash-flow laufendes Geschäft</b>	<b>14.470</b>	<b>10.709</b>
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	-3.728	-4.434
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-1.478	-1.432
Erwerb von Beteiligungen	-2.720	-150
Veräußerung von Beteiligungen	1.581	166
Begebung von Ausleihungen	-19	-22
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-2.528	-2.950
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-3.563	-1.948
Erlöse aus dem Abgang von Anlagegegenständen (ohne Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien)	544	405
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-987	-820
<b>Investitionstätigkeit</b>	<b>-12.898</b>	<b>-11.185</b>
Kapitaleinzahlungen	340	66
Dividendenzahlung	-451	-414
Sonstige Veränderungen	-23	13
Aufnahme von Anleihen	7.955	5.754
Tilgung von Anleihen	-8.401	-9.804
Veränderung der übrigen Finanzschulden	229	3.233
Leasingzahlungen	-17	-3
Veränderung von Darlehen	254	-639
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-114</b>	<b>-1.794</b>
Veränderung der Zahlungsmittel aus Konzernkreisänderungen	5	-67
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-59	79
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>1.404</b>	<b>-2.258</b>
<b>Zahlungsmittel Endbestand</b>	<b>9.367</b>	<b>7.963</b>
Zahlungsmittel	9.367	7.963
Wertpapiere und Darlehen	7.097	5.843
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>16.464</b>	<b>13.806</b>
Kreditstand	-58.757	-62.006
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>-42.293</b>	<b>-48.200</b>

\* Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 28 erläutert.

## Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2006

### ALLGEMEINE ANGABEN

Die Volkswagen AG hat ihren Konzernabschluss für das Jahr 2006 nach internationalen Rechnungslegungsvorschriften, den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Alle ab 1. Januar 2006 verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) wurden berücksichtigt. Aufgrund der Anwendung des IFRS 5 und einer Ausweisänderung im Geschäftsjahr 2006 wurden Anpassungen der Vorjahreszahlen erforderlich, die auf Seite 138 näher erläutert werden. 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 Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualvermögen und -verbindlichkeiten auswirken.

Die Volkswagen AG ist nach § 315a HGB verpflichtet, ihren Konzernabschluss nach den Vorschriften des International Accounting Standards Board (IASB) zu erstellen. Über die Angabepflichten nach IFRS hinaus werden auch die Angaben und Erläuterungen veröffentlicht, die das deutsche Handelsrecht verlangt.

### AUSWIRKUNGEN NEUER BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTER STANDARDS

Standard/Interpretation	Anwendungs- pflicht	Übernahme durch EU-Kommission*	Auswirkungen
IFRS 6 Exploration und Evaluierung von mineralischen Ressourcen	01.01.2006	Ja	keine
IAS 21 Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse - Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	01.01.2006	Ja	keine
IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung und IFRS 4 Versicherungsverträge - Finanzgarantien	01.01.2006	Ja	keine wesentlichen
IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung: Cash-flow Hedge Accounting und Fair Value Option	01.01.2006	Ja	keine
IFRIC 4 Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält	01.01.2006	Ja	keine wesentlichen
IFRIC 5 Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung	01.01.2006	Ja	keine wesentlichen
IFRIC 6 Verbindlichkeiten, die sich aus einer Teilnahme an einem spezifischen Markt ergeben - Elektro- und Elektronik-Altgeräte	01.12.2005	Ja	keine wesentlichen

\* Am 31.12.2006.

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

## NICHT ANGEWENDETE NEUE BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTE STANDARDS

Standard/Interpretation	Anwendungs- pflicht	Übernahme durch EU-Kommission*	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben	01.01.2007	Ja	Anhangangaben
IFRS 8 Operative Segmente	01.01.2009	Nein	Segmentbericht- erstattung
IAS 1 Darstellung des Abschlusses - Angaben zum Kapital	01.01.2007	Ja	Anhangangaben
IFRIC 7 Anwendung des Anpassungsansatzes unter IAS 29 Rechnungslegung in Hochinflationländern	01.03.2006	Ja	keine
IFRIC 8 Anwendungsbereich von IFRS 2	01.05.2006	Ja	keine
IFRIC 9 Neubeurteilung eingebetteter Derivate	01.06.2006	Ja	keine wesentlichen
IFRIC 10 Zwischenberichterstattung und Wertminderung	01.11.2006	Nein	nicht absehbar
IFRIC 11 Konzerninterne Grundgeschäfte und Geschäfte mit eigenen Anteilen nach IFRS 2	01.03.2007	Nein	keine
IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen	01.01.2008	Nein	keine

\* Am 31.12.2006.

## KONZERNKREIS

Neben der Volkswagen AG, die ihren Sitz in Wolfsburg hat und beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 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, zu 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 oder niedrigeren Zeitwerten im Konzernabschluss bilanziert. Die Summe der Eigenkapitalbeträge dieser Tochtergesellschaften beträgt 1,2 % (Vorjahr: 1,3 %) des Konzern-Eigenkapitals; das gesamte Ergebnis nach Steuern dieser Gesellschaften beläuft sich auf 0,4 % (Vorjahr: 3,7 %) 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 Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) werden nach der Equity-Methode bewertet. Gesellschaften von untergeordneter Bedeutung werden zu Anschaffungskosten berücksichtigt. Unter den Gemeinschaftsunternehmen 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).

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

	2006	2005
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	39	49
Ausland	123	144
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	64	42
Ausland	72	80
Assoziierte Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	29	35
Ausland	51	53
	<b>378</b>	<b>403</b>

#### BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die Volkswagen AG hielt zum Bilanzstichtag 34 % der Stimmrechte und 18,7 % des gezeichneten Kapitals an der Scania AB, Södertälje, Schweden. Am 31.12.2006 betrug der Börsenwert dieser Anteile 2.057 Mio. €.

Im Geschäftsjahr 2006 hat die Volkswagen AG Anteile an der MAN AG, München, erworben. Nach dem Überschreiten einer Anteilsquote von 20 % wurden die Anteile an der MAN AG nach der Equity-Methode bewertet. Zum Bilanzstichtag waren dem Konzern 24,8 % der Stammaktien beziehungsweise 23,8 % des gezeichneten Kapitals der MAN AG zuzurechnen. Der Börsenwert der gehaltenen Anteile an der MAN AG hat zum Bilanzstichtag 2.397 Mio. € betragen.

Aufgrund der Anteilsquote an den assoziierten Unternehmen Scania, MAN und YANASE Audi Sales Company sind dem Volkswagen Konzern folgende Werte zuzurechnen:

Mio. €	2006	2005
Langfristige Vermögenswerte	2.657	939
Kurzfristige Vermögenswerte	2.818	634
Langfristige Schulden	1.764	587
Kurzfristige Schulden	2.274	512
Erlöse	2.350	1.360
Periodengewinn	174	94

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

## BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

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

Mio. €	2006	2005
Langfristige Vermögenswerte	7.852	7.191
Kurzfristige Vermögenswerte	5.496	5.516
Langfristige Schulden	4.712	3.378
Kurzfristige Schulden	5.664	6.535
Erträge	4.945	3.950
Aufwendungen	4.731	3.946

Im März 2006 wurden die Anteile der Volkswagen AG am Gemeinschaftsunternehmen Volkswagen Bordnetze GmbH verkauft. Daraus ergab sich ein Veräußerungserlös in Höhe von 101 Mio. €.

Außerdem wurden die Anteile am Gemeinschaftsunternehmen Volkswagen Mechatronic GmbH & Co. KG. veräußert.

## VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden drei neu gegründete und drei im Vorjahr nicht konsolidierte ausländische Gesellschaften erstkonsolidiert. Daneben hat sich der Kreis der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften durch Fusion um eine inländische Gesellschaft und durch Aufgabe der Geschäftstätigkeit um zwei ausländische Gesellschaften verringert.

Zum Ende des 1. Quartals 2006 wurde der Verkauf der vollkonsolidierten gedas-Gruppe nach Zustimmung der Kartellbehörden wirksam. Damit ist die gedas-Gruppe (16 Gesellschaften) zum 31. März 2006 aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Aus diesem Verkauf ergab sich ein Veräußerungserlös in Höhe von 336 Mio. €.

Mit Wirkung vom 31. Mai 2006 wurde der Verkauf der vollkonsolidierten Europcar International S.A.S.U., Gyancourt/Frankreich, vollzogen. Die Europcar-Gruppe (18 Gesellschaften) ist damit Ende Mai 2006 aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Aus diesem Verkauf ergab sich ein Veräußerungserlös in Höhe von 1.238 Mio. €.

Im Rahmen dieser Verkaufsaktivitäten wurden folgende Hauptgruppen von Vermögenswerten und Schulden veräußert:

Mio. €	2006*
Langfristige Vermögenswerte	2.636
Kurzfristige Vermögenswerte	1.206
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	66
Langfristige Schulden	186
Kurzfristige Schulden	3.222

\* Bis zum Ausscheiden aus dem Konsolidierungskreis.

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

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes ist beim elektronischen Unternehmensregister [www.unternehmensregister.de](http://www.unternehmensregister.de) abrufbar. 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 Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift in Anspruch:

- 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
- Volkswagen Individual GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH, Zwickau
- VOLKSWAGEN Retail GmbH, Wolfsburg
- VOTEX GmbH, Dreieich
- Kommanditgesellschaft „MTH“ Motor-Technik-Handelsgesellschaft m.b.H. & Co., Hamburg
- Raffay GmbH + Co., Hamburg
- Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
- VW Wohnungs GmbH & Co. KG, Wolfsburg

Im Geschäftsjahr 2006 wurde die VOLKSWAGEN Synko GmbH, Wolfsburg, nach Fusion mit der Audi Synko GmbH, Ingolstadt, in VOLKSWAGEN Retail GmbH und die Volkswagen Transport GmbH & Co. OHG, Wolfsburg, in die Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG umfirmiert.

## KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

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

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich 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

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

**Anhang**

Bestätigungsvermerk

Kaufpreis der Beteiligung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz ertragswirksam im Erwerbsjahr vereinnahmt. Goodwills werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Die im Rahmen des Erwerbsvorgangs zu ihrem Fair Value neu bilanzierten Vermögenswerte 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 der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

Die im Vorjahr angewendeten Konsolidierungsgrundsätze sowie die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch neue beziehungsweise geänderte Standards erforderlichen Änderungen, beibehalten worden.

## 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 mit dem Bilanzstichtagskurs umgerechnet. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen geführt. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung rechnen wir mit gewichteten Durchschnittskursen nach der modifizierten Stichtagskursmethode in Euro um. Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

	1 € =	Bilanz Mittelkurs am 31.12		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs	
		2006	2005	2006	2005
Argentinien	ARS	4,04253	3,57630	3,86003	3,63920
Australien	AUD	1,66910	1,61090	1,66668	1,63260
Brasilien	BRL	2,81522	2,76080	2,73362	3,03920
Großbritannien	GBP	0,67150	0,68530	0,68182	0,68391
Indien	INR	58,22720	53,09400	56,79643	54,81600
Japan	JPY	156,93000	138,90000	146,06235	136,87040
Kanada	CAD	1,52810	1,37250	1,42422	1,50970
Mexiko	MXN	14,26044	12,56760	13,68452	13,55330
Polen	PLN	3,83100	3,86000	3,89512	4,02260
Republik Korea	KRW	1.224,81000	1.184,42000	1.198,14796	1.274,38350
Russland	RUB	34,68000	33,92000	34,11236	35,19960
Schweden	SEK	9,04040	9,38850	9,25331	9,28010
Slowakische Republik	SKK	34,43500	37,88000	37,21442	38,59480
Südafrika	ZAR	9,21240	7,46420	8,52228	7,91680
Tschechische Republik	CZK	27,48500	29,00000	28,33810	29,78530
USA	USD	1,31700	1,17970	1,25567	1,24480
Volksrepublik China	CNY	10,27930	9,52040	10,00815	10,20250

## BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

### IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die über drei Jahre abgeschrieben wird.

Forschungskosten sind gemäß IAS 38 als laufender Aufwand ausgewiesen.

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

Aktiviert Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle beziehungsweise Aggregate, die im Allgemeinen zwischen fünf und zehn Jahren liegt.

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres haben wir den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
**Anhang**  
 Bestätigungsvermerk

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei aktivierten Entwicklungskosten und immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt. 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 Automobili-märkte zugrunde gelegt. Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für immaterielle Vermögenswerte verwenden wir länderindividuelle Abzinsungsfaktoren von mindestens 9 %.

**SACHANLAGEVERMÖGEN**

Das Sachanlagevermögen bewerten wir zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsge-meinkosten einschließlich Abschreibungen. Reparaturkosten und Zinsen auf Fremd-kapital werden als laufender Aufwand erfasst. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nut-zungsdauern der Sachanlagen werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und gege-benenfalls angepasst.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	<b>Nutzungsdauer</b>
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 vorge-nommen, wenn der erzielbare Betrag (Recoverable Amount) des betreffenden Ver-mögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Bei der Er-mittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für Sachanlagen verwenden wir länderindividuelle Abzinsungsfaktoren von mindestens 9 %. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, nehmen wir entsprechende Zuschreibungen vor.

Bei der Nutzung gemieteter Sachanlagen sind die Voraussetzungen des Finan-zierungsleasings 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 Anschaf-

funktionskosten beziehungsweise zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind diskontiert als Verbindlichkeit passiviert.

Soweit konsolidierte Gesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, werden Leasingraten beziehungsweise Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

#### VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben.

#### ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, wobei die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen. Bei Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten sind die Fair Values im Anhang anzugeben. Grundlage für die Fair-Value-Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren.

#### FINANZINSTRUMENTE

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

IAS 39 unterteilt finanzielle Vermögenswerte in folgende Kategorien:

- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- bis zur Endfälligkeit zu haltende finanzielle Vermögenswerte,
- Kredite und Forderungen sowie
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Schulden werden in nachstehende Kategorien eingeordnet:

- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden und
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden.

Finanzinstrumente bilanzieren wir zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet,

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen und
- etwaiger außerplanmäßiger Abschreibungen für Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit sowie
- zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsflüsse mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

#### 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

- Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- Finanzschulden.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value erfassen wir erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern.

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 Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt.

#### DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente vor allem Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen. Voraussetzung für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) ist, dass der eindeutige Sicherungszusammenhang zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument dokumentiert und deren Effektivität nachgewiesen ist.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam erfasst. Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Bewertungsänderungen des effektiven Teils des Derivats werden zunächst erfolgsneutral in der Rücklage für Cash-flow-Hedges und erst bei Realisierung des Grundgeschäfts erfolgswirksam erfasst. Der ineffektive Teil eines Hedge wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IAS 39 nicht erfüllen, werden in die Kategorie erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet. Wenn externe Sicherungs-

geschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls dieser Kategorie zuzuordnen.

#### FORDERUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASING-VERTRÄGEN

Als Leasinggeber – im Allgemeinen von Fahrzeugen – bilanzieren wir im Falle von Finanzierungsleasing, das heißt wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum auf den Leasingkunden übergegangen sind, eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes.

#### SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivate) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. 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 beziehungsweise -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Aktive latente Steuern verrechnen wir mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und soweit sich die Laufzeiten entsprechen.

#### VORRÄTE

In den Vorräten sind Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten enthalten neben den direkt zurechenbaren Einzelkosten auch systematisch zugerechnete Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten, fertigungsbedingte Abschreibungen, die direkt dem Herstellungsprozess zugeordnet werden können sowie die den Produkten zugerechneten Aufwendungen aus der Abschreibung aktivierter Entwicklungskosten. Kosten der Verwaltung werden berücksichtigt, soweit sie der Produktion zuzurechnen sind. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Grundsätzlich bewerten wir gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode. Sofern die Wertansätze am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt nicht mehr realisierbar sind, werden entsprechende Wertkorrekturen vorgenommen.

#### ZUR VERÄÜBERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGEBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen werden zum

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
Anhang
Bestätigungsvermerk

niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte beziehungsweise Schulden ausgewiesen.

Nicht fortgeführte Aktivitäten sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Nicht fortgeführte Aktivitäten werden ebenfalls mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet. In der Bilanz erfolgt der Ausweis separat in einer Summe innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte beziehungsweise Schulden. Die Erträge und Aufwendungen nicht fortgeführter Aktivitäten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis fortgeführter Geschäftsbereiche – in einer Position als Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen. Entsprechende Veräußerungsergebnisse sind im Ergebnis nicht fortgeführter Aktivitäten enthalten. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden entsprechend angepasst.

#### PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

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. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste erfassen wir nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital.

#### ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

#### SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen, die nicht schon im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. 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 gegenüber Gesellschaftern von Personengesellschaften aus Kapitalüberlassung werden zum Fair Value des Abfindungsanspruchs am Bilanzstichtag bewertet.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen weisen wir mit dem Barwert der Leasingraten aus.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbeitrag angesetzt.

#### ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise die Waren oder Erzeugnisse geliefert worden sind, das heißt, wenn der Gefahrenübergang auf den Kunden stattgefunden hat. 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 Personalaufwand gebucht. Dividendenerträge erfassen wir zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

**Anhang**

Bestätigungsvermerk

## SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Beurteilung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, die konzerneinheitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern für Sachanlagen und Vermietvermögen, die Einbringbarkeit von Forderungen sowie die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen. Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. 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.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen Annahmen zugrunde, die im Prognosebericht (siehe Seite 110) erläutert sind.

## ANPASSUNGEN VON VORJAHRESZAHLEN

## ÜBERLEITUNG DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2005

Mio. €	2005 veröffentlicht	Anpassungen gemäß:		2005 angepasst
		IFRS 5	IAS 19	
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>95.268</b>	<b>- 1.272</b>	<b>-</b>	<b>93.996</b>
Kosten der Umsatzerlöse	82.391	- 754	96	81.733
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>+ 12.877</b>	<b>- 518</b>	<b>- 96</b>	<b>+ 12.263</b>
Vertriebskosten	8.905	- 295	18	8.628
Verwaltungskosten	2.383	- 196	38	2.225
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.203	- 75	-	1.128
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>+ 2.792</b>	<b>- 102</b>	<b>- 152</b>	<b>+ 2.538</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 1.070</b>	<b>1</b>	<b>152</b>	<b>- 917</b>
<b>Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>+ 1.722</b>	<b>- 101</b>	<b>-</b>	<b>+ 1.621</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	602	- 31	-	571
<b>Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>+ 1.120</b>	<b>- 70</b>	<b>-</b>	<b>+ 1.050</b>
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-	70	-	70
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>+ 1.120</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+ 1.120</b>

## NICHT FORTGEFÜHRTE AKTIVITÄTEN GEMÄß IFRS 5

Nachdem die zuständigen Kartellbehörden dem Verkauf zugestimmt haben, ist die Europcar-Gruppe Ende Mai 2006 aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Dieses aufgegebene Geschäftsfeld des Segments Finanzdienstleistungen ist daher gemäß IFRS 5 separat auszuweisen. Die bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt entstandenen Aufwendungen und Erträge sowie der Überschuss aus der Veräußerung sind als auf nicht fortgeführte Aktivitäten entfallende Werte gesondert in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung wurden entsprechend angepasst.

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

## Angaben zur Europcar-Gruppe:

Mio. €	2006*	2005
Erträge	591	1.427
Aufwendungen	571	1.326
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>20</b>	<b>101</b>
Steuern	11	31
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>9</b>	<b>70</b>
Veräußerungserträge	805	-
Steuern	19	-
<b>Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>795</b>	<b>70</b>
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit	215	732
Cash-flow aus Investitionstätigkeit	-223	-670
Cash-flow aus Finanzierungstätigkeit	-18	-36

\* Bis zum Ausscheiden aus dem Konsolidierungskreis.

## AUSWEIS ERWARTETER ERTRÄGE AUS PLANVERMÖGEN NACH IAS 19

Ab dem Geschäftsjahr 2006 weisen wir die erwarteten Erträge aus dem Planvermögen zur besseren Vergleichbarkeit im Finanzergebnis aus. Für das Geschäftsjahr 2005 wurden die in den Funktionsbereichen erfassten erwarteten Erträge aus dem Planvermögen ebenfalls in das Finanzergebnis umgegliedert.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

## NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Automobile		Finanzdienstleistungen		Konsolidierung		Volkswagen Konzern	
	2006	2005 <sup>1)</sup>	2006	2005 <sup>1)</sup>	2006	2005 <sup>1)</sup>	2006	2005 <sup>1)</sup>
Umsatzerlöse mit Dritten	96.897	86.382	7.978	7.614	-	-	104.875	93.996
Umsatzerlöse zwischen Konzernbereichen	1.663	1.482	893	702	-2.556	-2.184	-	-
Segmentumsätze	98.560	87.864	8.871	8.316	-2.556	-2.184	104.875	93.996
Außerplanmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	1.213	646	15	33	-	-	1.228	679
Zuschreibungen <sup>2)</sup>	30	17	2	31	-	-	32	48
Operatives Ergebnis	1.097	1.657	843	829	69	52	2.009	2.538
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	240	-45	133	123	-	-	373	78
Cash-flow laufendes Geschäft	12.253	8.719	2.725	2.597	-508	-607	14.470	10.709
Segmentvermögen	68.459	69.455	61.947	61.459	-5.575	-5.964	124.831	124.950
At Equity bewertete Anteile	5.434	2.842	1.442	1.356	-	-	6.876	4.198
Segmentsschulden	56.052	57.204	56.165	55.944	-7.346	-7.743	104.871	105.405
Investitionen in Sachanlagen (einschließlich Sonstiger immaterieller Vermögenswerte)	3.644	4.316	84	118	-	-	3.728	4.434
Aktivierte Entwicklungskosten	1.478	1.432	-	-	-	-	1.478	1.432
Investitionen in Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	55	51	4.789	8.087	-	-	4.844	8.138
Investitionstätigkeit	6.937	6.501	5.786	4.651	175	33	12.898	11.185

<sup>1)</sup> Angepasst.

<sup>2)</sup> Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Vorräte.

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

## NACH MÄRKTEN 2006

Mio. €	Deutsch-land	Übriges Europa	Nord-amerika	Süd-amerika	Afrika	Asien/Ozeanien	Konsolidierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit Dritten	28.544	46.211	14.611	6.409	2.426	6.674	-	104.875
Investitionen in Sachanlagen und Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.132	1.219	218	116	64	20	- 41	3.728
Segmentvermögen	74.208	47.699	19.863	5.692	1.116	2.988	- 26.735	124.831

## NACH MÄRKTEN 2005

Mio. €	Deutsch-land	Übriges Europa	Nord-amerika	Süd-amerika	Afrika	Asien/Ozeanien	Konsolidierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit Dritten*	25.835	42.252	13.724	4.956	1.968	5.261	-	93.996
Investitionen in Sachanlagen und Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.664	1.210	286	183	54	16	21	4.434
Segmentvermögen	71.533	47.467	21.697	5.600	929	3.025	- 25.301	124.950

\* Angepasst.

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.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Bei den Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung beziehen sich die Vorjahresangaben auf die angepassten Zahlen.

### [ 1 ] UMSATZERLÖSE

#### STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	2006	2005
Fahrzeuge	83.342	74.294
Originalteile	6.235	5.961
Sonstige Umsatzerlöse	7.669	6.427
Vermiet- und Leasinggeschäft	4.457	4.350
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	3.172	2.964
	<b>104.875</b>	<b>93.996</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 2.147 Mio. € (Vorjahr: 1.780 Mio. €) ausgewiesen.

### [ 3 ] SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Mio. €	2006	2005
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	265	371
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	942	1.052
Erträge aus realisierten derivativen Währungssicherungsinstrumenten	370	257
Erträge aus Wechselkursveränderungen	649	698
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	199	179
Weiterberechnungen	864	812
Erträge aus Investment Property	60	63
Gewinne aus Anlageabgängen	124	102
Übrige betriebliche Erträge	1.241	863
	<b>4.714</b>	<b>4.397</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 be-

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

trieblichen Aufwendungen ausgewiesen. In den Übrigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus Unternehmensverkäufen in Höhe von 320 Mio. € enthalten.

#### [ 4 ] SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2006	2005
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	595	811
Aufwendungen aus realisierten derivativen Währungssicherungsinstrumenten	582	396
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	755	628
Aufwand aus Weiterberechnungen	277	224
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	1.801	59
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.058	1.151
	<b>5.068</b>	<b>3.269</b>

#### [ 5 ] ERGEBNIS AUS AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILEN

Mio. €	2006	2005
Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	390	267
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(271)	(174)
assoziierten Unternehmen	(119)	(93)
Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen	17	189
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(5)	(188)
assoziierten Unternehmen	(12)	(1)
	<b>373</b>	<b>78</b>

#### [ 6 ] FINANZIERUNGSaufWENDUNGEN

Mio. €	2006	2005
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	864	816
In Leasingraten enthaltener Zinsaufwand	8	8
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>872</b>	<b>824</b>
Zinsanteil in den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen	553	560
Aufzinsung von sonstigen Schulden	161	147
<b>Aufzinsung von Schulden</b>	<b>714</b>	<b>707</b>
<b>Finanzierungsaufwendungen</b>	<b>1.586</b>	<b>1.531</b>

## [ 7 ] ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

Mio. €	2006	2005
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	13	16
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	12	1
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	29	11
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	100	51
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	243	220
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	666	421
Erträge aus der Fair-Value-Bewertung von hedgeineffektiven derivativen Finanzinstrumenten	302	116
Erträge aus der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden	45	32
Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von hedgeineffektiven derivativen Finanzinstrumenten	152	221
Aufwendungen aus der Bewertung und Wertberichtigung von Vermögenswerten und Schulden	37	7
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>997</b>	<b>536</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. In diesen Posten sind ebenfalls Erträge und Aufwendungen aus dem ineffektiven Teil ansonsten effektiver Sicherungsgeschäfte sowie aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten, die nicht die Voraussetzungen des IAS 39 für Hedge Accounting erfüllen, enthalten. Darüber hinaus werden in diesen Posten Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten ausgewiesen, die für konzerninterne Grundgeschäfte eingesetzt werden.

## [ 8 ] STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

## ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2006	2005
Tatsächlicher Steuerertrag/ -aufwand Inland	- 458	355
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	795	630
<b>Tatsächlicher Steueraufwand</b>	<b>337</b>	<b>985</b>
davon periodenfremde Erträge	(84)	(76)
Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	- 125	- 140
<b>Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>212</b>	<b>845</b>
Latenter Steuerertrag Inland	- 416	- 203
Latenter Steueraufwand/ -ertrag Ausland	42	- 71
<b>Latenter Steuerertrag</b>	<b>- 374</b>	<b>- 274</b>
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>- 162</b>	<b>571</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag aus nicht fortgeführten Aktivitäten	30	31
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>- 132</b>	<b>602</b>

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
Anhang
Bestätigungsvermerk

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2006 betrug 25 %. Hieraus resultiert einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag eine Steuerbelastung von 38,3 %. Im laufenden Geschäftsjahr wurden latente Steuern grundsätzlich mit einem Steuersatz von 38,3 % bewertet. Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 42,0 %. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2006 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 247 Mio. € (Vorjahr: 151 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge bestanden in Höhe von 3.104 Mio. € (Vorjahr: 3.758 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 1.598 Mio. € (Vorjahr: 1.810 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 277 Mio. € (Vorjahr: 222 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Darüber hinaus bestanden steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.229 Mio. € (Vorjahr: 1.725 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 beziehungsweise 20 Jahren genutzt werden können. Verlustvorträge in Höhe von 1.063 Mio. € (Vorjahr: 607 Mio. €) wurden als nicht nutzbar eingeschätzt.

Der Anstieg als nicht nutzbar eingeschätzter Verlustvorträge resultierte im Wesentlichen aus der steuerlichen Situation amerikanischer und brasilianischer Gesellschaften.

Latente Steuern werden angesetzt, soweit Einkünfte von Tochterunternehmen aufgrund besonderer lokaler steuerlicher Regelungen in der Vergangenheit steuerbefreit waren und soweit die Steuereffekte bei Wegfall der temporären Steuerbefreiung absehbar sind. Die von verschiedenen Staaten zum Ausgleich für den Wegfall der betragsmäßig unbegrenzten Steuerbefreiungen gewährten Steuerguthaben führten zum Ansatz eines Steuervorteils in Höhe von 141 Mio. € (Vorjahr: 303 Mio. €).

Im Vorjahr wurde für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 51 Mio. € kein latenter Steueranspruch angesetzt. Für Steuergutschriften in Höhe von 206 Mio. € (Vorjahr: 206 Mio. €) wurde in der Bilanz kein latenter Steueranspruch erfasst.

Aus Steuersatzänderungen resultierten latente Steueraufwendungen in Höhe von 22 Mio. € (Vorjahr: Ertrag 10 Mio. €).

In Höhe von insgesamt 596 Mio. € (Vorjahr: 1.182 Mio. €) wurden die in der Bilanz erfassten latenten Steuern direkt im Eigenkapital berücksichtigt, ohne die Gewinn- und Verlustrechnung zu berühren. Die erfolgsneutrale Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne oder Verluste gemäß IAS 19 führte nach Konsolidierungskreisänderungen im laufenden Geschäftsjahr zu einer Eigenkapitalminderung aus der Bildung von latenten Steuern in Höhe von 116 Mio. € (Vorjahr: Erhöhung 469 Mio. €). Die Veränderung der latenten Steuern auf Cash-flow-Hedge-Rücklagen verminderte das Eigenkapital um 449 Mio. € (Vorjahr: Erhöhung um 194 Mio. €). Die aufgrund der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren zu bildenden latenten Steuern minderten das Eigenkapital um 15 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €).

#### KÖRPERSCHAFTSTEUERGUTHABEN

Durch das am 12.12.2006 im Bundesgesetzblatt veröffentlichte Gesetz über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerrechtlicher Vorschriften (SEStEG) wurde die Abrechnung der sog. Körperschaftsteuerguthaben neu geregelt. Nach der bisherigen Gesetzeslage war die jährliche Realisierung dieser Steuerguthaben an Dividendenzahlungen und damit an zukünftige Ereignisse geknüpft. Die Guthaben konnten im Konzernabschluss deshalb nur mit dem anteiligen Jahresbetrag als Forderung abgebildet werden (Vorjahr: 75 Mio. €).

Das SEStEG schreibt die Auszahlung der Körperschaftsteuerguthaben nunmehr unabhängig von Dividendenzahlungen vor. Die Erstattungsbeträge werden demnach in zehn gleichen Jahresbeträgen in den Jahren 2008-2017 ausgezahlt, wobei der Erstattungsanspruch in voller Höhe zum 31.12.2006 entstand und nicht verzinslich ist.

Der unbedingt und unabhängig von Dividendenausschüttungen entstandene Anspruch wurde erfolgswirksam als laufender Ertragsteueranspruch im Sinne von IAS 1.68 (m) aktiviert. Am Bilanzstichtag betrug der Barwert des Erstattungsanspruchs 951 Mio. €.

#### LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
Immaterielle Vermögenswerte	220	145	2.159	2.283
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	4.792	4.519	2.641	3.116
Langfristige Finanzinstrumente	189	173	6	48
Vorräte	183	164	143	107
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	575	824	5.703	5.158
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	17	28	66	84
Pensionsrückstellungen	1.927	2.065	1	6
Übrige Rückstellungen	2.582	2.004	146	104
Verbindlichkeiten	1.538	1.639	952	543
Steuerliche Verlustvorträge	646	1.058	0	0
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	0	-2	0	0
<b>Bruttowert</b>	<b>12.669</b>	<b>12.617</b>	<b>11.817</b>	<b>11.449</b>
davon langfristig	(9.085)	(8.691)	(8.215)	(8.600)
Saldierung	10.365	10.608	10.365	10.608
Konsolidierung	734	863	702	781
<b>Bilanzansatz</b>	<b>3.038</b>	<b>2.872</b>	<b>2.154</b>	<b>1.622</b>

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

Der ausgewiesene Steuerertrag aus fortgeführten Aktivitäten des Jahres 2006 von 162 Mio. € (Vorjahr: Aufwand 571 Mio. €) war um 848 Mio. € (Vorjahr: 50 Mio. €) niedriger als der erwartete Steueraufwand von 686 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Thesaurierungssatzes von 38,3 % auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

## ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2006	2005
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten	1.793	1.621
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 38,3 %; Vorjahr 38,3 %)</b>	<b>686</b>	<b>621</b>
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	- 489	- 183
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	- 106	- 146
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	214	237
Effekte aus Verlustvorträgen und tax credits	228	- 7
temporäre Differenzen, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	290	119
Steuergutschriften	- 1.081	- 62
Periodenfremde tatsächliche Steuern	9	- 24
Effekte aus Steuersatzänderungen	22	10
Sonstige Steuereffekte	65	6
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten</b>	<b>- 162</b>	<b>571</b>
Effektiver Steuersatz aus fortgeführten Aktivitäten (%)	-	35,2

## [ 9 ] ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisan- teils 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 durch- schnittlichen Börsenkurs der Aktie zur Folge haben. Es ergab sich ein Verwässe- rungseffekt aus der fünften, sechsten und siebten Tranche des Aktienoptionsplans.

Stück	Stämme		Vorzüge	
	2006	2005	2006	2005
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – unverwässert	282.525.488	279.126.053	105.238.280	105.238.280
Verwässernde potenzielle Stammaktien aus dem Aktienoptionsplan	1.998.986	-	-	-
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – verwässert	284.524.474	279.126.053	105.238.280	105.238.280

Mio. €	2006	2005
Ergebnis nach Steuern	2.750	1.120
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	1	0
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	2.749	1.120
Unverwässertes Ergebnis aus Stammaktien	1.998	809
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1.420	758
nicht fortgeführten Aktivitäten	578	51
Unverwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	751	311
davon aus fortgeführten Aktivitäten	534	291
nicht fortgeführten Aktivitäten	217	20
Verwässertes Ergebnis aus Stammaktien	2.002	809
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1.423	758
nicht fortgeführten Aktivitäten	579	51
Verwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	747	311
davon aus fortgeführten Aktivitäten	531	291
nicht fortgeführten Aktivitäten	216	20

€	2006	2005
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert	7,07	2,90
davon aus fortgeführten Aktivitäten	5,03	2,71
nicht fortgeführten Aktivitäten	2,04	0,19
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert	7,13	2,96
davon aus fortgeführten Aktivitäten	5,07	2,77
nicht fortgeführten Aktivitäten	2,06	0,19
Ergebnis je Stammaktie – verwässert	7,04	2,90
davon aus fortgeführten Aktivitäten	5,00	2,71
nicht fortgeführten Aktivitäten	2,04	0,19
Ergebnis je Vorzugsaktie – verwässert	7,10	2,96
davon aus fortgeführten Aktivitäten	5,05	2,77
nicht fortgeführten Aktivitäten	2,05	0,19

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
**Anhang**  
 Bestätigungsvermerk

## Erläuterungen zur Bilanz

### [ 10 ] IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

#### ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2005

Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte u. ä. Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Goodwill	Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>						
Stand am 01.01.2005	51	225	1.642	8.533	1.113	11.564
Währungsänderungen	4	8	29	144	20	205
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	4	4
Zugänge	8	5	1.071	361	186	1.631
Umbuchungen	3	-	-1.024	1.016	24	19
Abgänge	3	-	3	514	64	584
<b>Stand am 31.12.2005</b>	<b>63</b>	<b>238</b>	<b>1.715</b>	<b>9.540</b>	<b>1.283</b>	<b>12.839</b>
<b>Abschreibungen</b>						
Stand am 01.01.2005	44	-	81	3.337	612	4.074
Währungsänderungen	4	-	-	60	15	79
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	0
Zugänge planmäßig	7	-	-	1.316	165	1.488
Zugänge außerplanmäßig	1	-	5	117	0	123
Umbuchungen	1	-	-	-	1	2
Abgänge	3	-	-	511	81	595
<b>Stand am 31.12.2005</b>	<b>54</b>	<b>-</b>	<b>86</b>	<b>4.319</b>	<b>712</b>	<b>5.171</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2005</b>	<b>9</b>	<b>238</b>	<b>1.629</b>	<b>5.221</b>	<b>571</b>	<b>7.668</b>

Durch Sensitivitätsanalysen haben wir festgestellt, dass auch bei innerhalb eines realistischen Rahmens abweichenden wesentlichen Annahmen kein Wertminderungsbedarf bei Goodwills und Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer vorliegt.

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE  
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2006

Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte u. ä. Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Goodwill	Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>						
Stand am 01.01.2006	63	238	1.715	9.540	1.283	12.839
Währungsänderungen	-2	8	5	0	-8	3
Änderungen Konsolidierungskreis	25	-51	-	-	-136	-162
Zugänge	3	-	1.198	280	167	1.648
Umbuchungen	2	-	-1.042	1.042	17	19
Abgänge	28	-	4	716	37	785
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>63</b>	<b>195</b>	<b>1.872</b>	<b>10.146</b>	<b>1.286</b>	<b>13.562</b>
<b>Abschreibungen</b>						
Stand am 01.01.2006	54	-	86	4.319	712	5.171
Währungsänderungen	-2	-	-	5	-6	-3
Änderungen Konsolidierungskreis	25	-	-	-	-102	-77
Zugänge planmäßig	5	-	-	1.363	174	1.542
Zugänge außerplanmäßig	1	-	31	432	50	514
Umbuchungen	2	-	-1	1	2	4
Abgänge	28	-	3	715	36	782
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>57</b>	<b>-</b>	<b>113</b>	<b>5.405</b>	<b>794</b>	<b>6.369</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2006</b>	<b>6</b>	<b>195</b>	<b>1.759</b>	<b>4.741</b>	<b>492</b>	<b>7.193</b>

Von den im Jahr 2006 insgesamt angefallenen Forschungs- und Entwicklungskosten erfüllten 1.478 Mio. € (Vorjahr: 1.432 Mio. €) die Aktivierungskriterien nach IFRS.

Folgende Beträge wurden erfolgswirksam verrechnet:

Mio. €	2006	2005
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	2.762	2.643
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	1.826	1.438
<b>Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>4.588</b>	<b>4.081</b>

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

## [ 11 ] SACHANLAGEN

## ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2005

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche 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>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
<b>Stand am 01.01.2005</b>	<b>13.357</b>	<b>23.633</b>	<b>29.198</b>	<b>1.574</b>	<b>67.762</b>
Währungsänderungen	257	604	602	54	1.517
Änderungen Konsolidierungskreis	7	1	4	-	12
Zugänge	227	724	2.216	1.078	4.245
Umbuchungen	149	639	544	- 1.349	- 17
Abgänge	100	1.076	1.444	27	2.647
<b>Stand am 31.12.2005</b>	<b>13.897</b>	<b>24.525</b>	<b>31.120</b>	<b>1.330</b>	<b>70.872</b>
<b>Abschreibungen</b>					
<b>Stand am 01.01.2005</b>	<b>6.279</b>	<b>16.556</b>	<b>21.130</b>	<b>2</b>	<b>43.967</b>
Währungsänderungen	105	413	434	-	952
Änderungen Konsolidierungskreis	2	1	2	-	5
Zugänge planmäßig	472	1.831	2.910	-	5.213
Zugänge außerplanmäßig	16	118	112	0	246
Umbuchungen	1	- 14	15	- 2	0
Abgänge	54	1.023	1.300	-	2.377
Zuschreibungen	- 1	- 17	-	-	- 18
<b>Stand am 31.12.2005</b>	<b>6.820</b>	<b>17.865</b>	<b>23.303</b>	<b>0</b>	<b>47.988</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2005</b>	<b>7.077</b>	<b>6.660</b>	<b>7.817</b>	<b>1.330</b>	<b>22.884</b>
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2005	184	1	20	-	205

## ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2006

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>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
Stand am 01.01.2006	13.897	24.525	31.120	1.330	70.872
Währungsänderungen	-38	-59	-180	-11	-288
Änderungen Konsolidierungskreis	-61	-12	-261	-15	-349
Zugänge	338	585	1.439	1.234	3.596
Umbuchungen	133	397	449	-997	-18
Abgänge	128	898	1.256	23	2.305
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>14.141</b>	<b>24.538</b>	<b>31.311</b>	<b>1.518</b>	<b>71.508</b>
<b>Abschreibungen</b>					
Stand am 01.01.2006	6.820	17.865	23.303	0	47.988
Währungsänderungen	-32	-39	-127	0	-198
Änderungen Konsolidierungskreis	-22	-6	-192	-	-220
Zugänge planmäßig	480	1.814	2.965	-	5.259
Zugänge außerplanmäßig	47	63	353	10	473
Umbuchungen	-4	6	-3	-3	-4
Abgänge	69	877	1.153	-	2.099
Zuschreibungen	-6	-25	0	-	-31
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>7.214</b>	<b>18.801</b>	<b>25.146</b>	<b>7</b>	<b>51.168</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2006</b>	<b>6.927</b>	<b>5.737</b>	<b>6.165</b>	<b>1.511</b>	<b>20.340</b>
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte Buchwert 31.12.2006	203	1	16	-	220

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 47 Mio. € (Vorjahr: 44 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt. Für mittels Finanzierungsleasing-Verträgen geleaste Gebäude und Anlagen bestehen überwiegend Kaufoptionen, die auch ausgeübt werden sollen. Die Zinssätze, die den Verträgen zugrunde liegen, variieren je nach Markt und Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen 2,9 und 11,0%. Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2007	2008 – 2011	ab 2012	Gesamt
Leasingzahlungen	31	110	149	290
Zinsanteile	15	36	23	74
<b>Buchwert/Barwert</b>	<b>16</b>	<b>74</b>	<b>126</b>	<b>216</b>

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte erfolgten im laufenden Jahr aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 367 Mio. € (Vorjahr: 315 Mio. €).

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
 Anhang  
 Bestätigungsvermerk

## [ 12 ] VERMIETETE VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Mio. €	Vermietete Vermögens- werte	Als Finanz- investition gehaltene Immobilien	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
Stand am 01.01.2005	10.965	332	11.297
Währungsänderungen	1.117	2	1.119
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0
Zugänge	8.131	7	8.138
Umbuchungen	-	-2	-2
Abgänge	7.532	24	7.556
<b>Stand am 31.12.2005</b>	<b>12.681</b>	<b>315</b>	<b>12.996</b>
<b>Abschreibungen</b>			
Stand am 01.01.2005	2.481	150	2.631
Währungsänderungen	294	0	294
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0
Zugänge planmäßig	1.586	7	1.593
Zugänge außerplanmäßig	33	-	33
Umbuchungen	-	-1	-1
Abgänge	1.565	8	1.573
Zuschreibungen	-30	-	-30
<b>Stand am 31.12.2005</b>	<b>2.799</b>	<b>148</b>	<b>2.947</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2005</b>	<b>9.882</b>	<b>167</b>	<b>10.049</b>

Mio. €	Vermietete Vermögens- werte	Als Finanz- investition gehaltene Immobilien	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
Stand am 01.01.2006	12.681	315	12.996
Währungsänderungen	-939	-1	-940
Änderungen Konsolidierungskreis	-2.302	-	-2.302
Zugänge	4.839	5	4.844
Umbuchungen	-	-1	-1
Abgänge	3.801	18	3.819
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>10.478</b>	<b>300</b>	<b>10.778</b>
<b>Abschreibungen</b>			
Stand am 01.01.2006	2.799	148	2.947
Währungsänderungen	-245	0	-245
Änderungen Konsolidierungskreis	-126	-	-126
Zugänge planmäßig	1.582	8	1.590
Zugänge außerplanmäßig	16	-	16
Umbuchungen	-	0	0
Abgänge	1.433	9	1.442
Zuschreibungen	-1	-	-1
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>2.592</b>	<b>147</b>	<b>2.739</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2006</b>	<b>7.886</b>	<b>153</b>	<b>8.039</b>

Unter den Vermieteten Vermögenswerten weisen wir das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen aus.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 434 Mio. € (Vorjahr: 446 Mio. €) betrug. Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 48 Mio. € (Vorjahr: 47 Mio. €) an, für nicht genutztes Investment Property wurde 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) aufgewandt.

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2007	2008 – 2011	ab 2012	Gesamt
	1.260	1.234	40	2.534

#### [ 13 ] AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE UND SONSTIGE BETEILIGUNGEN

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
<b>Anschaffungskosten</b>			
Stand am 01.01.2005	4.351	476	4.827
Währungsänderungen	62	10	72
Änderungen Konsolidierungskreis	-	1	1
Zugänge	465	142	607
Umbuchungen	72	-72	0
Abgänge	562	39	601
Zuschreibungen	-	2	2
<b>Stand am 31.12.2005</b>	<b>4.388</b>	<b>520</b>	<b>4.908</b>
<b>Abschreibungen</b>			
Stand am 01.01.2005	130	183	313
Währungsänderungen	2	1	3
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge außerplanmäßig	64	4	68
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	0	4	4
Zuschreibungen	-6	0	-6
<b>Stand am 31.12.2005</b>	<b>190</b>	<b>184</b>	<b>374</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2005</b>	<b>4.198</b>	<b>336</b>	<b>4.534</b>

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
 Anhang  
 Bestätigungsvermerk

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
<b>Anschaffungskosten</b>			
<b>Stand am 01.01.2006</b>	<b>4.388</b>	<b>520</b>	<b>4.908</b>
Währungsänderungen	- 30	0	- 30
Änderungen Konsolidierungskreis	-	- 44	- 44
Zugänge	3.022	160	3.182
Umbuchungen	14	- 14	-
Abgänge	374	9	383
Zuschreibungen	-	0	0
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>7.020</b>	<b>613</b>	<b>7.633</b>
<b>Abschreibungen</b>			
<b>Stand am 01.01.2006</b>	<b>190</b>	<b>184</b>	<b>374</b>
Währungsänderungen	- 3	1	- 2
Änderungen Konsolidierungskreis	-	- 17	- 17
Zugänge außerplanmäßig	1	35	36
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	42	0	42
Zuschreibungen	- 2	-	- 2
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>144</b>	<b>203</b>	<b>347</b>
<b>Nettobuchwert am 31.12.2006</b>	<b>6.876</b>	<b>410</b>	<b>7.286</b>

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 2.859 Mio. € (Vorjahr: 2.800 Mio. €) enthalten.

Die wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Gesellschaften sind in der Aufstellung der wesentlichen Konzerngesellschaften am Ende des Anhangs aufgeführt.

#### [ 14 ] LANG- UND KURZFRISTIGE FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Mio. €			Buchwert	Zeitwert			Buchwert	Zeitwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2006	31.12.2006	kurzfristig	langfristig	31.12.2005	31.12.2005
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	9.245	17.473	26.718	26.911	9.034	16.562	25.596	25.642
Händlerfinanzierung	8.897	726	9.623	9.763	8.537	745	9.282	9.282
Direktbankgeschäft	96	164	260	255	77	104	181	179
	<b>18.238</b>	<b>18.363</b>	<b>36.601</b>	<b>36.929</b>	<b>17.648</b>	<b>17.411</b>	<b>35.059</b>	<b>35.103</b>
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	81	-	81	81	79	-	79	79
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	5.107	8.087	13.194	13.490	4.685	7.547	12.232	12.225
	<b>23.426</b>	<b>26.450</b>	<b>49.876</b>	<b>50.500</b>	<b>22.412</b>	<b>24.958</b>	<b>47.370</b>	<b>47.407</b>

Die langfristigen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungsgeschäft sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 0,9 und 20,4 % zu verzinsen.

Sie haben Laufzeiten von bis zu 84 Monaten. Der langfristige Teil der Händlerfinanzierung wird länderabhängig zu Zinssätzen zwischen 1,5 und 13,9 % gewährt.

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 162 Mio. € (Vorjahr: 85 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Den Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen – nahezu ausschließlich für Fahrzeuge – liegen die folgenden erwarteten Zahlungsströme zugrunde:

Mio. €	2007	2008 – 2011	ab 2012	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	5.583	8.767	13	14.363
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	- 476	- 691	- 2	- 1.169
Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	5.107	8.076	11	13.194
Barwert der nicht garantierten Restwerte	-	-	-	-
<b>Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen</b>	<b>5.107</b>	<b>8.076</b>	<b>11</b>	<b>13.194</b>

Für die ausstehenden Forderungen aus Finanzierungsleasing wurden Wertberichtigungen in Höhe von 232 Mio. € (Vorjahr: 201 Mio. €) erfasst.

#### [ 15 ] LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €			Buchwert	Zeitwert			Buchwert	Zeitwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2006	31.12.2006	kurzfristig	langfristig	31.12.2005	31.12.2005
Sonstige Forderungen gegen								
verbundene Unternehmen	123	12	135	135	255	11	266	266
Gemeinschaftsunternehmen	1.395	415	1.810	1.810	1.247	566	1.813	1.819
assoziierte Unternehmen	14	-	14	14	17	-	17	17
sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	118	125	124	16	125	141	140
Sonstige Steueransprüche	1.048	12	1.060	1.060	1.155	30	1.185	1.186
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	1.278	691	1.969	1.969	401	769	1.170	1.170
Übrige Vermögenswerte	1.707	750	2.457	2.457	1.765	769	2.534	2.520
	<b>5.572</b>	<b>1.998</b>	<b>7.570</b>	<b>7.569</b>	<b>4.856</b>	<b>2.270</b>	<b>7.126</b>	<b>7.118</b>

- Gewinn- und Verlustrechnung
- Bilanz
- Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
- Kapitalflussrechnung
- Anhang**
- Bestätigungsvermerk

In den Übrigen Vermögenswerten ist Planvermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 61 Mio. € (Vorjahr: 30 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 234 Mio. € (Vorjahr: 272 Mio. €) berücksichtigt.

In den Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten und sonstigen Beteiligungsgesellschaften enthalten, die mit Zinssätzen bis zu 21,6 % (Vorjahr: 14,8 %) verzinst wurden.

Die Sonstigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Darlehen mit Laufzeiten von bis zu 13 Jahren und sind zu Zinssätzen zwischen 2,9 und 4,8 % ausgeliehen.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	26	13
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	47	40
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	237	671
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	74	88
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	1.080	68
<b>Hedge-Geschäfte</b>	<b>1.464</b>	<b>880</b>
Vermögenswerte aus hedgeineffektiven Derivaten	505	290
	<b>1.969</b>	<b>1.170</b>

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 29 Finanzinstrumente näher erläutert.

[ 16 ] ERTRAGSTEUERANSPRÜCHE

Mio. €			Buchwert			Buchwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2006	kurzfristig	langfristig	31.12.2005
Latente Ertragsteueransprüche	–	3.038	3.038	–	2.872	2.872
Ertragsteuerforderungen	261	1.030	1.291	317	–	317
	<b>261</b>	<b>4.068</b>	<b>4.329</b>	<b>317</b>	<b>2.872</b>	<b>3.189</b>

Von den latenten Ertragsteueransprüchen sind 1.469 Mio. € innerhalb eines Jahres fällig.

## [ 17 ] VORRÄTE

Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.061	2.163
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.343	1.355
Fertige Erzeugnisse, Waren	9.050	9.100
Geleistete Anzahlungen	9	25
	<b>12.463</b>	<b>12.643</b>

Von den gesamten Vorräten waren 1.932 Mio. € (Vorjahr: 2.373 Mio. €) zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Die Herstellungskosten der Vorräte wurden als Aufwand angesetzt und sind in Höhe von 83.457 Mio. € (Vorjahr: 74.550 Mio. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst worden. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 225 Mio. € (Vorjahr: 277 Mio. €).

## [ 18 ] FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen		
Dritte	4.594	5.252
verbundene Unternehmen	210	151
Gemeinschaftsunternehmen	194	176
assoziierte Unternehmen	39	52
sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12	7
	<b>5.049</b>	<b>5.638</b>

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten. Wertberichtigungen wurden in Höhe von 97 Mio. € (Vorjahr: 116 Mio. €) gebildet.

## [ 19 ] WERTPAPIERE

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien.

## [ 20 ] ZAHLUNGSMITTEL

Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Guthaben bei Kreditinstituten	9.212	7.750
Schecks, Kassenbestand und jederzeit fällige Mittel	155	213
	<b>9.367</b>	<b>7.963</b>

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
**Anhang**  
 Bestätigungsvermerk

[ 21 ] EIGENKAPITAL

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen					Auf Akti-näre der VW AG entfallen-des Eigenkapital	Anteile anderer Gesell-schafter	Summe Eigenkapital
			Ange-sammelte Gewinne	Wäh-rungs-umrech-nungs-rücklage	Rück-lage für Pen-sionen	Rück-lage für Cash-flow-Hedges	Rück-lage für Markt-bewertung Wert-papiere			
<b>Stand am 01.01.2005</b>	1.089	4.451	20.534	-2.401	-1.090	84	-	22.667	47	22.714
Kapitalerhöhung	4	62	-	-	-	-	-	66	-	66
Dividendenausschüttung	-	-	409	-	-	-	-	409	5	414
Erfasste Erträge und Aufwendungen	-	-	1.120	956	-1.231	-410	248	683	2	685
Latente Steuern	-	-	-	-	469	194	-76	587	-	587
Übrige Veränderung	-	-	6	-	-	-	-	6	3	9
<b>Stand am 31.12.2005</b>	1.093	4.513	21.251	-1.445	-1.852	-132	172	23.600	47	23.647
<b>Stand am 01.01.2006</b>	1.093	4.513	21.251	-1.445	-1.852	-132	172	23.600	47	23.647
Kapitalveränderung	-89	429	-	-	-	-	-	340	-	340
Dividendenausschüttung	-	-	450	-	-	-	-	450	1	451
Erfasste Erträge und Aufwendungen	-	-	2.749	-250	318	1.083	85	3.985	1	3.986
Latente Steuern	-	-	-	-	-116	-449	-15	-580	-	-580
Übrige Veränderung	-	-	-1	-	10	-	-	9	8	17
<b>Stand am 31.12.2006</b>	1.004	4.942	23.549	-1.695	-1.640	502	242	26.904	55	26.959

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 286.980.067 nennwertlosen Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.004 Mio. € (Vorjahr: 1.093 Mio. €). Die Volkswagen AG hat im Berichtsjahr 41.719.353 Stück (106.801.543,68 €) Eigene Stammaktien eingezogen. Dem standen 6.769.620 Stück (17.330.227,20 €) neue Stammaktien aus der Ausübung von Wandelschuldverschreibungen im Rahmen des Aktienoptionsplans gegenüber.

ENTWICKLUNG DER STAMMAKTIEN UND DES GEZEICHNETEN KAPITALS:

	Stück		€	
	2006	2005	2006	2005
<b>Stand am 01.01.</b>	427.168.080	425.528.220	1.093.550.285	1.089.352.243
Einziehung eigener Stammaktien	41.719.353	-	106.801.544	-
Ausgegebene Aktien (Aktienoptionsplan)	6.769.620	1.639.860	17.330.227	4.198.042
<b>Stand am 31.12.</b>	392.218.347	427.168.080	1.004.078.968	1.093.550.285

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 22. April 2004 besteht bis zum 21. April 2009 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien von bis zu 400 Mio. €. Darüber hinaus besteht durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2006 bis zum 2. Mai 2011 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stammaktien von bis zu 90 Mio. €.

Zusätzlich besteht ein Bedingtes Kapital von 100 Mio. € durch Ausgabe von bis zu 39.062.500 Stamm- und/oder Vorzugsaktien. Diese bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber der bis zum 1. Juni 2004 begebenen Wandelschuldverschreibungen ihr Bezugsrecht ausüben.

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 4.616 Mio. € aus den Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der vereinfachten Kapitalherabsetzung zusammen. Die Kapitalerhöhungen im Geschäftsjahr resultieren aus dem Aufgeld aus der Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus dem Aktienoptionsplan. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

#### AKTIENOPTIONSPLAN

Der Vorstand hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 19. Juni 1997 zur Auflegung eines Aktienoptionsplanes Gebrauch gemacht. Hierfür besteht ein Bedingtes Kapital in Höhe von 4,1 Mio. €. Darüber hinaus besteht durch Beschluss der Hauptversammlung vom 16. April 2002 ein weiteres Bedingtes Kapital von 24,5 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 Wandlungsrechten Gebrauch machen.

Der Aktienoptionsplan räumt den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Die Wandelschuldverschreibungen werden zum Zeitpunkt der Ausgabe an die Mitarbeiter zum Fair Value bewertet. Die zum Fair Value bewerteten Wandelschuldverschreibungen werden im Personalaufwand und im Eigenkapital erfasst.

Mit Zustimmung des Aufsichtsrats hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2006 die achte Tranche des Aktienoptionsplans aufgelegt. Der anfängliche Wandelpreis der achten Tranche, der das Kursverhältnis der Volkswagen-Aktie zum Zeitpunkt der Beschlussfassung im Jahr 2006 widerspiegelt, wurde mit 58,18 € je Volkswagen-Stammaktie festgelegt. Er erhöht sich in den Folgejahren um jeweils fünf Prozentpunkte. Nach einer 24-monatigen Sperrfrist können die Wandelrechte ab dem 8. Juli 2008 bis zum 30. Juni 2011 ausgeübt werden. Für den ersten Wandelzeitraum ab dem 8. Juli 2008 wird der Wandelpreis 64,00 € betragen.

Nach dem Auslaufen der ersten zwei Tranchen ergeben sich die Wandelpreise und Wandelzeiträume aus der nachstehenden Tabelle. Die Angaben zur dritten Tranche sind als Daten des Berichtsjahres verzeichnet, obwohl auch diese Tranche inzwischen ausgelaufen ist.

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

## WANDELPREISE UND WANDELZEITRÄUME FÜR DIE TRANCHEN DES AKTIENOPTIONSPLANS

€	3. Tranche	4. Tranche	5. Tranche	6. Tranche	7. Tranche	8. Tranche
Basiswandelkurs je Aktie	59,43	51,52	36,54	38,68	37,99	58,18
Wandelkurs						
ab 14. Juli 2003	65,37					
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2003	68,34					
ab 19. Juni 2004		56,67				
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2004	71,32	59,25				
ab 12. Juli 2005			40,19			
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2005	74,29	61,82	42,02			
ab 10. Juli 2006				42,55		
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2006		64,40	43,85	44,48		
ab 9. Juli 2007					41,79	
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2007			45,68	46,42	43,69	
ab 8. Juli 2008						64,00
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2008				48,35	45,59	66,91
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2009					47,49	69,82
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2010						72,73
Beginn der Wandelfrist	14.07.2003	19.06.2004	12.07.2005	10.07.2006	09.07.2007	08.07.2008
Ende der Wandelfrist	06.07.2006	11.06.2007	04.07.2008	02.07.2009	01.07.2010	30.06.2011

Der Bestandwert an ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen belief sich bei einem Einzelwert von 2,56 € je Stück am 31. Dezember 2006 auf insgesamt 2.109.539,84 € (= 824.039 Stück), die das Recht auf den Bezug von 8.240.390 Stammaktien vermitteln. Die Verbindlichkeiten aus Wandelschuldverschreibungen sind unter den Sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Im Geschäftsjahr sind 667.085 Wandelschuldverschreibungen im Wert von 1.707.737,60 € nach dem Fristablauf der dritten Tranche sowie von zwischenzeitlich ausgeschiedenen Mitarbeitern zurückgegeben worden.

Aus der vierten, fünften und sechsten Tranche sind 676.962 Wandelrechte im Nominalwert von 1.733.022,72 € ausgeübt worden. Damit wurden 6.769.620 Aktien im Nennwert von 17.330.227,20 € ausgegeben.

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen (dritte bis achte Tranche) ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Nominalwert der Wandel- schuldver- schreibung €	Anzahl der Wandelrechte  Stück	Anzahl der wandelbaren Stammaktien  Stück
<b>Stand am 01.01.2006</b>	<b>4.751.124,48</b>	<b>1.855.908</b>	<b>18.559.080</b>
Im Geschäftsjahr			
gewährt	799.175,68	312.178	3.121.780
ausgeübt	1.733.022,72	676.962	6.769.620
zurückgegeben	1.707.737,60	667.085	6.670.850
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>2.109.539,84</b>	<b>824.039</b>	<b>8.240.390</b>

#### BEWERTUNG DER WANDELSCHULDVERSCHREIBUNGEN DER FÜNFTEN BIS ACHTEN TRANCHE

Nach den Übergangsvorschriften des IFRS 2 wurden die Wandelschuldverschreibungen bewertet, die nach der Veröffentlichung des Standardentwurfs am 7. November 2002 gewährt wurden.

Der Fair Value der Wandelschuldverschreibungen wird durch ein Binomial-Optionspreismodell, das auf den oben aufgeführten Ausgabe- und Wandlungsbedingungen basiert, ermittelt. Bezüglich des Wandlungsverhaltens der Berechtigten wurde unterstellt, dass gewandelt wird, wenn der Aktienkurs 50 % über dem Wandelpreis liegt. Für die Ermittlung der Fair Values der Wandelschuldverschreibungen wurden historische und implizite Volatilitäten herangezogen, welche im Hinblick auf die erwartete Restlaufzeit der Wandlungsrechte ermittelt wurden. Die verwendeten Prämissen und der ermittelte Fair Value sind in folgender Tabelle dargestellt:

	5. Tranche	6. Tranche	7. Tranche	8. Tranche
Volatilität in %	27,50	27,50	27,50	27,50
risikofreier Zinssatz in %	3,00	3,49	2,57	3,77
Dividenden in %	3,20	3,20	3,20	3,20
Beizulegender Zeitwert pro Wandelschuldverschreibung in €	48,25	39,66	48,71	63,49

Der Fair Value der Wandelschuldverschreibungen wird zeitanteilig über die zweijährige Sperrfrist als Personalaufwand erfasst. Im Jahr 2006 fielen Aufwendungen in Höhe von 15 Mio. € an.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
**Anhang**  
 Bestätigungsvermerk

Nachfolgend werden die Entwicklung der ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen sowie ihre Ausübungspreise dargestellt.

	Durchschnittlicher Wandelpreis je Wandelschuldverschreibung* €	Wandelschuldverschreibungen Stück
<b>Stand am 01.01.2006</b>	<b>421,48</b>	<b>824.137</b>
Im Geschäftsjahr		
gewährt	640,00	312.178
zurückgegeben	436,28	4.717
ausgeübt	426,67	428.524
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>519,72</b>	<b>703.074</b>
davon ausübbar	442,23	95.487

\* Wandelpreis je zehn Aktien.

Für 775.072 Wandelschuldverschreibungen erhöhte sich im Jahr 2006 der durchschnittliche Wandelpreis um 40,60 €.

	Wandelpreis je Wandelschuldverschreibung* €	Wandelschuldverschreibungen Stück
<b>2006</b>		
5. Tranche	438,50	38.919
6. Tranche	444,80	56.568
7. Tranche	417,90	295.719
8. Tranche	640,00	311.868
		<b>703.074</b>

\* Wandelpreis je zehn Aktien.

Im Geschäftsjahr 2006 wurden 428.524 Wandelschuldverschreibungen zu einem gewichteten durchschnittlichen Kurs bei Ausübung von 664,21 € gewandelt.

#### 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 506 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen der Hauptversammlung vor, eine Dividendenausschüttung in Höhe von 1,25 € je Stammaktie und 1,31 € je Vorzugsaktie, also insgesamt 497 Mio. €, zu beschließen und den Restbetrag von 9 Mio. € als Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

#### ANTEILE FREMDER GESELLSCHAFTER

Die Anteile fremder Gesellschafter am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf Anteilseigner an der AUDI AG.

## [ 22 ] LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN

Die Details der lang- und kurzfristigen Finanzschulden ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2006	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2005
Anleihen	7.492	19.177	26.669	7.778	20.448	28.226
Schuldverschreibungen	8.153	3.310	11.463	7.584	4.421	12.005
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.225	2.864	8.089	6.564	2.748	9.312
Einlagen aus dem Direktbankgeschäft	7.713	1.114	8.827	7.499	1.236	8.735
Darlehen	1.267	2.069	3.336	1.172	1.977	3.149
Wechselverbindlichkeiten	0	-	0	14	-	14
Verbindlichkeiten aus Finanzierungs- leasing-Verträgen	16	200	216	99	181	280
Finanzschulden gegenüber						
verbundenen Unternehmen	125	-	125	268	3	271
Gemeinschaftsunternehmen	25	-	25	6	-	6
assoziierten Unternehmen	4	-	4	3	-	3
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	-	3	5	-	5
	<b>30.023</b>	<b>28.734</b>	<b>58.757</b>	<b>30.992</b>	<b>31.014</b>	<b>62.006</b>

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten sind insgesamt 389 Mio. € im Wesentlichen durch Grundpfandrechte gesichert.

Für die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sind marktübliche Zinssätze bis 7,4 % vereinbart.

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 12.216 Mio. € (Vorjahr: 12.782 Mio. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Als Sicherheit dienen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 13.867 Mio. € (Vorjahr: 14.731 Mio. €).

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
Anhang
Bestätigungsvermerk

Die Konditionen der Anleihen, Schuldverschreibungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Darlehen sowie deren Buchwerte und Fair Values ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Währung	Zinskondition	Restzinsbindungsfrist	Gewichteter Zinssatz auf Basis des Buchwerts	Nominalvolumen Mio. €	Buchwert zum 31.12.2006 Mio. €			
					< 1 Jahr	1 - 5 Jahre	> 5 Jahre	Summe
AUD	variabel/fest	< 1 Jahr	5,7 %	270	268	-	-	268
BRL	variabel/fest	< 1 Jahr	9,9 %	315	315	-	-	315
CZK	variabel/fest	< 1 Jahr	2,9 %	384	384	-	-	384
EUR	variabel/fest	< 1 Jahr	3,5 %	25.903	17.789	7.907	126	25.822
GBP	variabel/fest	< 1 Jahr	5,3 %	1.788	1.789	-	-	1.789
JPY	variabel/fest	< 1 Jahr	0,7 %	520	473	48	-	521
MXN	variabel/fest	< 1 Jahr	8,8 %	427	427	-	-	427
SEK	variabel/fest	< 1 Jahr	3,0 %	702	647	55	-	702
TRY	variabel/fest	< 1 Jahr	15,9 %	178	178	-	-	178
USD	variabel/fest	< 1 Jahr	4,9 %	2.215	2.215	-	-	2.215
BRL	fest	1 - 5 Jahre	12,9 %	1.913	1.016	896	-	1.912
CZK	fest	1 - 5 Jahre	3,4 %	161	-	161	-	161
EUR	fest	1 - 5 Jahre	4,1 %	7.992	314	7.586	52	7.952
JPY	fest	1 - 5 Jahre	0,9 %	1.596	495	1.099	-	1.594
MXN	fest	1 - 5 Jahre	6,0 %	361	-	361	-	361
NOK	fest	1 - 5 Jahre	5,0 %	61	-	61	-	61
TRY	fest	1 - 5 Jahre	13,4 %	101	-	101	-	101
USD	fest	1 - 5 Jahre	4,8 %	2.761	831	1.930	-	2.761
AUD	variabel	1 - 5 Jahre	6,6 %	60	-	60	-	60
CZK	variabel	1 - 5 Jahre	3,1 %	73	-	73	-	73
EUR	variabel	1 - 5 Jahre	3,7 %	406	11	395	-	406
MXN	variabel	1 - 5 Jahre	8,1 %	187	-	187	-	187
USD	variabel	1 - 5 Jahre	4,4 %	2.655	1.479	1.176	-	2.655
EUR	fest	> 5 Jahre	5,1 %	3.067	10	44	3.000	3.054
JPY	fest	> 5 Jahre	1,8 %	87	1	5	78	84
USD	variabel	> 5 Jahre	4,4 %	2.146	904	1.203	39	2.146
Übrige				2.552	477	216	1.875	2.568
<b>Summe Finanzschulden</b>				<b>58.881</b>	<b>30.023</b>	<b>23.564</b>	<b>5.170</b>	<b>58.757</b>
<b>Zeitwert zum 31.12.2006</b>								<b>58.817</b>
<b>Zeitwert zum 31.12.2005</b>								<b>62.015</b>

## [ 23 ] LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Mio. €			Buchwert			Buchwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2006	kurzfristig	langfristig	31.12.2005
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	938	18	956	832	10	842
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber						
verbundenen Unternehmen	34	0	34	5	0	5
Gemeinschaftsunternehmen	0	-	0	12	-	12
assoziierten Unternehmen	16	-	16	0	-	0
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1	1	-	1
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	353	310	663	545	240	785
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	692	277	969	900	237	1.137
im Rahmen der sozialen Sicherheit	203	20	223	409	3	412
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	1.063	178	1.241	1.018	121	1.139
Übrige Verbindlichkeiten	3.033	932	3.965	2.483	980	3.463
	<b>6.333</b>	<b>1.735</b>	<b>8.068</b>	<b>6.205</b>	<b>1.591</b>	<b>7.796</b>

Die Fair Values der lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten weichen nicht wesentlich von den ausgewiesenen Buchwerten ab.

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	22	60
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	227	187
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	46	20
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	10	19
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	223	411
<b>Hedge-Geschäfte</b>	<b>528</b>	<b>697</b>
Verpflichtungen aus hedgeineffektiven Derivaten	135	88
	<b>663</b>	<b>785</b>

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 29 Finanzinstrumente näher erläutert.

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

## [ 24 ] ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN

Mio. €			Buchwert			Buchwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2006	kurzfristig	langfristig	31.12.2005
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	-	2.154	2.154	-	1.622	1.622
Ertragsteuerrückstellungen	-	2.586	2.586	-	2.257	2.257
Ertragsteuerverbindlichkeiten	34	-	34	150	-	150
	<b>34</b>	<b>4.740</b>	<b>4.774</b>	<b>150</b>	<b>3.879</b>	<b>4.029</b>

Von den latenten Ertragsteuerverpflichtungen sind 1.368 Mio. € innerhalb eines Jahres fällig.

## [ 25 ] RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND PENSIONSÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Konzern sowohl beitragsorientierte als auch Leistungszusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2006 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 798 Mio. € (Vorjahr: 767 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 763 Mio. € (Vorjahr: 730 Mio. €) geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die Pensionsrückstellungen für die Leistungszusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden Trendannahmen für die relevanten Größen, die sich auf die Leistungshöhe auswirken, berücksichtigt. Bei allen Leistungssystemen sind versicherungsmathematische Berechnungen erforderlich. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens-, Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste verrechnen wir erfolgsneutral mit den Rücklagen.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für Leistungszusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die

erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Die Erhöhung oder Verminderung der angenommenen Kostentrends im Bereich der medizinischen Versorgung um einen Prozentpunkt wirkt sich nur geringfügig auf die Höhe der Verpflichtungen aus.

Die betriebliche Altersversorgung im Volkswagen Konzern beruht seit 1996 in Deutschland auf einer 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 Volkswagen Pension Trust e.V. in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich vollständig ab. Aus diesem Grund haben sich inzwischen fast alle inländischen Konzerngesellschaften hieran beteiligt. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Vermögenswerte (Plan Assets) erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Rückstellungen erfolgt.

Soweit bei den ausländischen Konzerngesellschaften eine Absicherung vorgenommen wird, beruht diese im Wesentlichen auf Aktien, festverzinslichen Wertpapieren und Immobilien. Darunter befinden sich keine von Gesellschaften des Volkswagen Konzerns emittierten Finanzinstrumente und kein von Konzerngesellschaften genutztes Investment Property.

Folgende Beträge wurden für Leistungszusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2004
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	3.235	2.959	2.455
Fair Value des Planvermögens	3.159	2.690	2.068
Finanzierungsstatus	76	269	387
Barwert der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	13.652	13.618	12.169
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	23	39	-31
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	42	47	33
<b>Bilanzwerte</b>	<b>13.793</b>	<b>13.973</b>	<b>12.558</b>
davon Pensionsrückstellungen	13.854	14.003	12.633
Sonstige Vermögenswerte	61	30	75

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

Der Barwert der Verpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2006	2005
<b>Barwert der Verpflichtungen am 01.01.</b>	<b>16.577</b>	<b>14.624</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	400	340
Aufzinsung der Verpflichtung	709	714
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 197	1.382
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	2	6
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	509	484
Rentenzahlungen aus dem Fonds	77	58
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	16	- 35
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	- 5	- 39
Konsolidierungskreisänderungen	- 82	- 40
Sonstige Veränderungen	118	30
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	- 65	137
<b>Barwert der Verpflichtungen am 31.12.</b>	<b>16.887</b>	<b>16.577</b>

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2006	2005
<b>Fair Value des Planvermögens am 01.01.</b>	<b>2.690</b>	<b>2.068</b>
Erwartete Erträge aus Planvermögen	156	152
Versicherungsmathematische Gewinne	121	151
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	326	249
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	2	6
Rentenzahlungen aus dem Fonds	77	58
Konsolidierungskreisänderungen	- 20	- 30
Sonstige Veränderungen	23	27
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	- 62	125
<b>Fair Value des Planvermögens am 31.12.</b>	<b>3.159</b>	<b>2.690</b>

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich tatsächliche Erträge in Höhe von 277 Mio.€ (Vorjahr: 303 Mio.€).

Die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen basiert auf den tatsächlichen langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarkrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf Renditeerwartungen vergleichbarer Pensionsfonds für die restliche Dienstzeit als Anlagehorizont sowie auf Erfahrungen von Managern großer Portfolios und von Experten aus der Investmentbranche.

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Fondsvermögen voraussichtlich auf 258 Mio.€ belaufen.

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

%	2006	2005
Aktien	42,9	42,1
Festverzinsliche Wertpapiere	48,3	47,7
Kasse	4,6	3,1
Immobilien	3,4	3,4
Sonstiges	0,8	3,7

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2006	2005
Laufender Dienstzeitaufwand	400	340
Aufzinsung der Verpflichtung	709	714
Erwartete Erträge aus Planvermögen	156	152
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	16	32
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	5	39
Verluste aus der Anwendung der Begrenzung des IAS 19.58(b)	5	14
<b>Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge</b>	<b>969</b>	<b>909</b>

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Aufzinsung der Verpflichtung und die erwarteten Erträge aus Planvermögen werden in den Finanzierungsaufwendungen (Anhangangabe 6) ausgewiesen.

Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld hat sich wie folgt verändert:

Mio. €	2006	2005
<b>Bilanzwerte am 01.01.</b>	<b>13.973</b>	<b>12.558</b>
Konsolidierungskreisänderungen	- 62	- 10
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Nettoaufwand	969	909
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen und Beiträge an den Fonds	835	733
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	- 318	1.231
Sonstige Veränderungen	82	6
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	- 16	12
<b>Bilanzwerte am 31.12.</b>	<b>13.793</b>	<b>13.973</b>

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, also die Abweichungen zwischen der gemäß den versicherungsmathematischen Annahmen erwarteten und der tatsächlichen Entwicklung der Verpflichtungen und Vermögenswerte, können folgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	2006	2005	2004
Unterschiede zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf:			
in % des Barwerts der Verpflichtung	0,03	0,25	2,63
in % des Fair Value des Planvermögens	2,57	2,12	- 0,27

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
Anhang
Bestätigungsvermerk

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

%	Deutschland		Ausland	
	2006	2005	2006	2005
Abzinsungssatz zum 31.12.	4,50	4,25	2,00 – 11,50	1,00 – 13,00
Erwartete Erträge aus Planvermögen	5,00	5,00	4,50 – 11,05	4,50 – 16,11
Entgelttrend	1,50 – 2,00	1,50 – 2,25	1,50 – 5,86	1,50 – 7,50
Rententrend	1,00 – 1,25	1,00 – 1,50	1,70 – 5,10	1,70 – 5,24
Fluktuationsrate	1,00 – 2,00	1,40	3,00 – 7,00	1,68 – 7,00
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	4,50 – 7,75	5,00 – 6,50

#### [ 26 ] LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Übrige Rückstellungen	Gesamt
<b>Stand am 01.01.2005</b>	<b>7.412</b>	<b>1.938</b>	<b>2.187</b>	<b>11.537</b>
Währungsänderungen	204	31	143	378
Konsolidierungskreisänderungen	0	– 4	– 15	– 19
Verbrauch	3.792	611	580	4.983
Zuführung/Neubildung	4.747	986	1.160	6.893
Aufzinsung	124	22	2	148
Auflösung	497	57	276	830
<b>Stand am 01.01.2006</b>	<b>8.198</b>	<b>2.305</b>	<b>2.621</b>	<b>13.124</b>
Währungsänderungen	– 139	– 14	– 51	– 204
Konsolidierungskreisänderungen	– 2	– 48	– 76	– 126
Verbrauch	4.004	849	695	5.548
Zuführung/Neubildung	5.364	2.357	1.700	9.421
Aufzinsung	120	29	5	154
Auflösung	385	100	335	820
<b>Stand am 31.12.2006</b>	<b>9.152</b>	<b>3.680</b>	<b>3.169</b>	<b>16.001</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 beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 56 % im Folgejahr, zu 35 % in den Jahren 2008 bis 2011 und zu 9 % danach erwartet.

#### [ 27 ] VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	8.081	8.354
verbundenen Unternehmen	64	44
Gemeinschaftsunternehmen	29	65
assoziierten Unternehmen	6	6
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	7
	<b>8.190</b>	<b>8.476</b>

Die Fair Values der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen weichen nicht wesentlich von den ausgewiesenen Buchwerten ab.

## Sonstige Erläuterungen

### [ 28 ] 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 Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Bei den unter Veränderung des Konsolidierungskreises ausgewiesenen Zahlungsmitteln handelt es sich um Zahlungsmittel erst- beziehungsweise entkonsolidierter Gesellschaften.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2006 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 3.879 Mio. € und für gezahlte Zinsen von 3.184 Mio. € enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (Anhang-angabe 5) Dividenden in Höhe von 139 Mio. €.

### [ 29 ] FINANZINSTRUMENTE

#### 1. SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der operativen Geschäftstätigkeit und im Finanzierungsbereich ist der Volkswagen Konzern Währungskurs- und Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch Konzern-Treasury zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert.

#### 2. SICHERUNGSRICHTLINIEN

Für die konzernweite Fremdwährungs- und Zinssicherungspolitik bestehen Richtlinien, die sich an den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren. Sicherungsgeschäfte werden mit nationalen und internationalen Kontrahenten abgeschlossen, deren einwandfreie Bonität laufend von führenden Rating-Agenturen überprüft wird.

### 2.1 WÄHRUNGSRISIKO

Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller Zahlungsströme in Fremdwährung aus dem operativen Geschäft sowie auf die Herstellung der Währungskongruenz im Finanzierungsbereich.

Abgesichert werden geplante Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährung je nach Markteinschätzung durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Die Kurssicherung betraf im Jahr 2006 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund, den Schweizer Franken, den japanischen Yen sowie die schwedische Krone.

### 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. Zinsrisiken werden durch die oben genannten Sicherungsinstrumente im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges abgesichert. Intercompany-Finanzierungen werden in der Regel fristenkongruent zur Refinanzierung strukturiert.

### 2.3 ROHSTOFFRISIKO

Rohstoffrisiken, denen der Volkswagen Konzern hinsichtlich starker Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit ausgesetzt ist, werden durch den Abschluss von Warentermingeschäften ausgeschlossen oder begrenzt. Die Absicherung betrifft wesentliche Umfänge der Rohstoffe Aluminium und Kupfer sowie der Edelmetalle Platin, Rhodium und Palladium.

## NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen Gesamt 31.12.2006	Nominalvolumen Gesamt 31.12.2005
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre		
Zinsswaps	8.678	27.519	5.481	41.678	41.241
Zinsoptionskontrakte	-	-	-	-	100
Zins-/Währungsswaps	511	1.720	8	2.239	3.435
Devisenterminkontrakte	15.780	5.507	-	21.287	19.610
Devisenoptionskontrakte	6.355	57	-	6.412	6.770
Währungsswaps	2.154	-	-	2.154	2.291
Warenterminkontrakte	552	1.287	-	1.839	416

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

Marktwerte der Derivat-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	USD	GBP	JPY	CAD	SEK
Zins für sechs Monate	3,853	5,370	5,430	0,631	4,334	3,453
Zins für ein Jahr	4,028	5,329	5,582	0,753	4,310	3,744
Zins für fünf Jahre	4,111	5,045	5,428	1,360	4,188	4,155
Zins für zehn Jahre	4,178	5,124	5,165	1,792	4,429	4,213

### 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 Fair Values gegenüber den jeweiligen Kontrahenten. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumenten sind Kontrahenten einwandfreier Bonität. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches auf den Bonitätseinschätzungen der internationalen Rating-Agenturen aufbaut.

## [ 30 ] HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	56	114
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	893	32
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	12	13
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	192	105
	<b>1.153</b>	<b>264</b>

Die Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen beziehen sich im Wesentlichen auf im Zuge der Veräußerung der gedas-Gruppe zugesagte Ausgleichszahlungen an den Erwerber für den Fall, dass vertraglich vereinbarte Umsätze nicht erreicht werden.

Im Zuge des 100 %igen Anteilsverwerbs 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 beziehungsweise (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 beziehungsweise (b) der Anfangsinvestition der

Co-Investoren. In den Sonstigen Verbindlichkeiten ist der Fair Value der Verkaufsoptionen enthalten.

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 591 Mio. € (Vorjahr: 775 Mio. €).

### [ 31 ] 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 Weise Rückstellungen gebildet worden beziehungsweise besteht in angemessenem Umfang Versicherungsdeckung.

### [ 32 ] EVENTUALFORDERUNGEN

Aus der aktuellen steuerlichen Rechtsprechung auf europäischer Ebene können sich künftig Vorteile für den Konzern in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionenbetrages ergeben.

### [ 33 ] SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Mio. €	Fällig 2007	Fällig 2008 – 2011	Fällig ab 2012	Gesamt 31.12.2006	Gesamt 31.12.2005
Bestellobligo für					
Sachanlagen	1.185	419	–	1.604	2.001
Immaterielle Vermögenswerte	171	38	–	209	222
Investment Property	0	–	–	0	0
Verpflichtungen aus					
zugesagten Darlehensvergaben	84	–	–	84	74
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	217	648	1.061	1.926	2.068
Übrige finanzielle Verpflichtungen	109	66	4	179	141

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

### [ 34 ] ALS AUFWAND ERFASSTE ABSCHLUSSPRÜFERHONORARE

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, die im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Abschlussprüferhonorare des Konzernabschlussprüfers in Deutschland anzugeben.

Tsd. €	2006	2005
Abschlussprüfungen	4.401	4.756
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	186	292
Steuerberatungsleistungen	384	289
Sonstige Leistungen	2.219	1.889
	<b>7.190</b>	<b>7.226</b>

### [ 35 ] GESAMTPERIODENAUFWAND

Mio. €	2006	2005
<b>Materialaufwand</b>		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	66.935	62.620
<b>Personalaufwand</b>		
Löhne und Gehälter	14.240	11.825
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	3.160	2.971
	<b>17.400</b>	<b>14.796</b>

### [ 36 ] IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2006	2005
Leistungslöhner	165.056	168.863
Zeitlöhner	47.635	48.352
Gehaltsempfänger	87.411	98.688
	<b>300.102</b>	<b>315.903</b>
Auszubildende	8.337	7.928
	<b>308.439</b>	<b>323.831</b>
Nicht vollkonsolidierte fahrzeugproduzierende Beteiligungen	20.160	21.383
	<b>328.599</b>	<b>345.214</b>

### [ 37 ] EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Bis zum 20. Februar 2007 ergaben sich keine nennenswerten Ereignisse.

### [ 38 ] ANGABEN ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZU NAHE STEHENDEN PERSONEN UND UNTERNEHMEN (RELATED PARTIES NACH IAS 24)

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten Personen beziehungsweise Unternehmen, die vom berichtenden Unternehmen beeinflusst werden können oder die auf das Unternehmen Einfluss nehmen können.

Am 13. November 2006 hielt die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG 27,40 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG und entsendet zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat.

Das Land Niedersachsen verfügte am 20. Januar 2007 über 20,26 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG und entsendet ebenfalls zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat. Rechtsgeschäfte mit privatrechtlichen Unternehmen des Landes Niedersachsen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Alle Geschäftsbeziehungen mit nicht konsolidierten Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise 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, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Gesellschaften, der Porsche AG sowie weitere nahe stehende Gesellschaften) zeigen die Tabellen auf den folgenden Seiten, wobei nur wesentliche Geschäfte ausgewiesen werden.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
**Anhang**  
 Bestätigungsvermerk

## NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	Anteil in % <sup>1)</sup>	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
		2006	2005	2006	2005
Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg GmbH & Co. KG, Berlin	100	73	-	19	-
Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim	100	63	53	8	9
Autostadt GmbH, Wolfsburg	100	26	29	108	116
AVG Automobil Vertriebsgesellschaft mbH, Hannover	100	5	9	2	5
DFM Autofinancierung B.V., Amersfoort	100	-	-	-	-
Din Bil Göteborg Aktiebolag, Göteborg <sup>2)</sup>	100	-	111	-	-
Din Bil Stockholm AB, Södertälje <sup>2)</sup>	100	-	186	-	0
Din Bil Syd AB, Malmö <sup>2)</sup>	100	-	74	-	-
Din Bil Sverige Aktiebolag, Södertälje	100	475	-	123	-
Eduard Winter Automobilbetriebe GmbH & Co. KG, Berlin	100	97	-	16	-
Osterkamp Automobile GmbH, Aurich	100	54	29	10	-
Volkswagen Coaching Gesellschaft mbH, Wolfsburg	100	94	97	121	140
Volkswagen Retail Leipzig GmbH, Leipzig	100	73	-	-	-
Volkswagen Retail Rhein-Main GmbH, Frankfurt am Main	100	93	-	-	-
Audi Zentrum Stuttgart GmbH & Co. KG, Stuttgart	51	101	87	25	8
Hahn + Lang Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgart	51	106	169	15	39
VDF Holding A.S., Istanbul	51	-	-	-	-
VOLKSWAGEN DOGUS TÜKETICI FINANSMANI ANONIM SİRKETİ, Maslak-Istanbul	51	0	0	6	0
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	50	2	5	158	141
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai	50	338	406	1	2
Volkswagen Bordnetze GmbH, Wolfsburg <sup>3)</sup>	50	0	9	71	319
Wolfsburg AG, Wolfsburg	50	16	31	51	28
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	40	1.240	1.260	1	3
YANASE Audi Sales Company Ltd., Tokio	33	137	141	23	36
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart		710	921	65	40
Porsche Austria GmbH & Co., Salzburg		1.331	-	15	-
Porsche Hungaria Handels Kft, Budapest		304	-	7	-
Porsche Inter Auto CZ spol. s.r.o., Prag		116	-	4	-
Porsche Konstruktionen GmbH & Co. KG, Salzburg		192	-	0	-
Porsche SCG d.o.o., Belgrad		114	-	0	-
Porsche Slovakia spol. s.r.o., Bratislava		115	-	1	-
Porsche Slovenija d.o.o., Ljubljana		156	-	1	-
SC Porsche Romania s.r.l., Bukarest		300	-	1	-
Georgsmarienhütte Holding GmbH, Georgsmarienhütte		-	-	44	-

<sup>1)</sup> Gemäß Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes.

<sup>2)</sup> Zum 30.12.2006 auf die Din Bil Sverige, Södertälje verschmolzen.

<sup>3)</sup> Bis 31. März 2006.

Mio. €	Anteil in % <sup>1)</sup>	Forderungen an		Verbindlichkeiten gegenüber	
		2006	2005	2006	2005
Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg GmbH & Co. KG, Berlin	100	22	–	–	–
Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim	100	27	24	1	0
Autostadt GmbH, Wolfsburg	100	4	0	11	4
AVG Automobil Vertriebsgesellschaft mbH, Hannover	100	4	157	0	0
DFM Autofinancierung B.V., Amersfoort	100	427	36	–	–
Din Bil Göteborg Aktiebolag, Göteborg <sup>2)</sup>	100	–	15	–	4
Din Bil Stockholm AB, Södertälje <sup>2)</sup>	100	–	25	–	7
Din Bil Syd AB, Malmö <sup>2)</sup>	100	–	10	–	2
Din Bil Sverige Aktiebolag, Södertälje	100	93	–	29	–
Eduard Winter Automobilbetriebe GmbH & Co. KG, Berlin	100	45	–	–	–
Osterkamp Automobile GmbH, Aurich	100	32	5	–	0
Volkswagen Coaching Gesellschaft mbH, Wolfsburg	100	19	0	27	20
Volkswagen Retail Leipzig GmbH, Leipzig	100	1	–	–	–
Volkswagen Retail Rhein-Main GmbH, Frankfurt am Main	100	17	–	1	–
Audi Zentrum Stuttgart GmbH & Co. KG, Stuttgart	51	7	28	–	0
Hahn + Lang Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgart	51	24	23	0	0
VDF Holding A.S., Istanbul	51	105	107	–	4
VOLKSWAGEN DOGUS TÜKETICI FINANSMANI ANONIM SİRKETİ, Maslak-Istanbul	51	506	509	–	–
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	50	0	0	23	37
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai	50	154	297	28	0
Volkswagen Bordnetze GmbH, Wolfsburg <sup>3)</sup>	50	0	0	0	21
Wolfsburg AG, Wolfsburg	50	6	13	27	2
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	40	265	318	32	46
YANASE Audi Sales Company Ltd., Tokio	33	39	53	4	5
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart		43	38	2	0
Porsche Austria GmbH & Co., Salzburg		70	–	–	–
Porsche Hungaria Handels Kft, Budapest		78	–	–	–
Porsche Inter Auto CZ spol. s.r.o., Prag		–	–	–	–
Porsche Konstruktionen GmbH & Co. KG, Salzburg		13	–	3	–
Porsche SCG d.o.o., Belgrad		0	–	–	–
Porsche Slovakia spol. s.r.o., Bratislava		7	–	0	–
Porsche Slovenija d.o.o., Ljubljana		18	–	0	–
SC Porsche Romania s.r.l., Bukarest		37	–	–	–
Georgsmarienhütte Holding GmbH, Georgsmarienhütte		–	–	–	–

<sup>1)</sup> Gemäß Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes.

<sup>2)</sup> Zum 30.12.2006 auf die Din Bil Sverige, Södertälje verschmolzen.

<sup>3)</sup> Bis 31. März 2006.

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns sind nahe stehende Personen im Sinne des IAS 24. Für diesen Personenkreis sind folgende Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2006	2005
Kurzfristig fällige Leistungen	16.063.254	13.597.082
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	6.652.062	4.152.142
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
Andere langfristige Leistungen	-	-
Aktienbasierte Vergütungen	546.950	143.700
	<b>23.262.266</b>	<b>17.892.924</b>

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die genannten Aufwendungen entsprechen nicht der Definition von Vergütungen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach dem Corporate Governance Kodex.

#### [ 39 ] MITTEILUNGEN UND VERÖFFENTLICHUNGEN VON VERÄNDERUNGEN DES STIMMRECHTSANTEILS AN DER VOLKSWAGEN AG NACH WERTPAPIERHANDELSGESETZ

##### LAND NIEDERSACHSEN

Die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, hat uns gemäß § 41 Abs. 4a WpHG mitgeteilt, dass sie am 20.01.2007 einen Stimmrechtsanteil von 20,19 % (entspricht 57.953.870 der Stimmrechtsanteile) an der Volkswagen AG, Wolfsburg, gehalten hat.

Das Land Niedersachsen, Hannover, hat uns gemäß § 41 Abs. 4a WpHG mitgeteilt, dass es am 20.01.2007 einen Stimmrechtsanteil von 20,26 % (entspricht 58.155.310 der Stimmrechtsanteile) an der Volkswagen AG, Wolfsburg, gehalten hat. Davon sind dem Land Niedersachsen 20,19 % (entspricht 57.953.870) der Stimmrechte nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG über die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, zuzurechnen.

##### PORSCHE

Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich und die Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich teilten gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mit Schreiben vom 27. Oktober 2006 mit, dass der Stimmrechtsanteil beider Mitteilender an der Volkswagen AG am 20. Oktober 2006 jeweils die Schwellen von 5 % und 10 % überschritten habe und 21,19 % betrage. Diese Stimmrechtsanteile seien den Mitteilenden jeweils nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, teilte am 15. November 2006 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 13. November 2006 die Schwelle von 25 % überschritten und 27,40 % betragen habe.

Die Porsche GmbH, Stuttgart, die Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart, die Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, die Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart, die Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart, die Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart, die Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart, die Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, die Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich, die

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, die Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, die Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, Herr Mag. Josef Ahorner, Österreich, Frau Mag. Louise Kiesling, Österreich, Herr Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich, Herr Mark Philipp Porsche, Österreich, Herr Kai-Alexander Porsche, Österreich, Herr Dr. F. Oliver Porsche, Österreich, Herr Gerhard Anton Porsche, Österreich, Herr Hans-Peter Porsche, Österreich, Herr Peter Daniell Porsche, Österreich, Herr Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland, die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich und die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, teilten am 17. November 2006 sowie die Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, die Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, die Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich, die Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich, Herr Dr. Ferdinand Piëch, Österreich, und Herr Dr. Hans Michel Piëch, Österreich, am 20. November 2006 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 13. November 2006 jeweils die Schwelle von 25 % überschritten und jeweils 27,40 % betragen habe. Jedem Mitteilenden sei dieser Stimmrechtsanteil jeweils nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich und die Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich teilten am 17. November 2006 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 13. November 2006 jeweils die Schwellen von 5 %, 10 % und 25 % überschritten und 27,40 % betragen habe. Jedem Mitteilenden sei dieser Stimmrechtsanteil jeweils nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich, und die Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich, teilten mit Schreiben vom 17. November 2006 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 13. November 2006 jeweils die Schwelle von 25 % überschritten und 27,40 % betragen habe. Jedem der Mitteilenden sei der Stimmrechtsanteil jeweils nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

#### BRANDES

Brandes Investment Partners, L.P., San Diego, Kalifornien, USA, teilte am 09. November 2006 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 08. November 2006 die Schwelle von 5 % unterschritten und 1,59 % betragen habe. Davon seien ihr alle Stimmrechte nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

#### VOLKSWAGEN AG

Am 4. März 2006 veröffentlichte die Volkswagen AG, dass sie durch die am 28. Februar 2006 erfolgte Einziehung aller von ihr gehaltenen eigenen Stammaktien die Schwellen von 10 % und 5 % unterschritten hatte.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

**Anhang**

Bestätigungsvermerk

## [ 40 ] DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 17. November 2006 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) dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 6. Dezember 2006 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage [www.audi.de](http://www.audi.de) dauerhaft zugänglich gemacht.

### BEZÜGE DES VORSTANDS

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. Das Vergütungssystem wurde zuletzt vom Präsidium des Aufsichtsrats in seiner Sitzung vom 22. September 2005 erörtert; Änderungen wurden dem Aufsichtsrat nicht vorgeschlagen.

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine fixe Vergütung in Höhe von 5.009.987 € (Vorjahr: 5.042.002 €). Die fixen Bezüge umfassen in unterschiedlichem Umfang auch eine Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen und der Gewährung von Versicherungsschutz bestehen. Auf die Sachzuwendungen entfallende Steuern wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

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 jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Jahressondervergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Über die Berücksichtigung von einmaligen an den Geschäftserfolg gebundenen variablen Komponenten bei der Vorstandsvergütung wird auch weiterhin in der Fachöffentlichkeit diskutiert. Deshalb soll diese Anregung bei der Volkswagen AG weiterhin nicht umgesetzt, sondern das Ergebnis der Diskussion abgewartet werden.

## VORSTANDSVERGÜTUNGEN

€	Fix	Variabel	Aktioptionen ausgeübt bzw. gezeichnet	Gesamt 2006	Gesamt 2005
Bernd Pischetsrieder	835.039	2.300.000	390.950	3.525.989	2.835.074
Wolfgang Bernhard	828.573	2.250.000	31.200	3.109.773	1.606.686
Francisco Javier Garcia Sanz	833.513	860.000	31.200	1.724.713	1.602.962
Horst Neumann	844.327	860.000	31.200	1.735.527	134.187
Hans Dieter Pötsch	853.652	860.000	31.200	1.744.852	1.595.246
Martin Winterkorn	814.883	1.080.000	31.200	1.926.083	1.785.190
Im Vorjahr ausgeschiedene Vorstände	-	-	-	-	1.713.168
	<b>5.009.987</b>	<b>8.210.000</b>	<b>546.950</b>	<b>13.766.937</b>	<b>11.272.513</b>

Als variable Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung dienen Aktienoptionen. Sie beziehen sich auf die Kursentwicklung der Volkswagen Stammaktie. Im Rahmen der achten Tranche des Aktienoptionsplans konnte jedes Vorstandsmitglied im Geschäftsjahr 2006 bis zu 500 nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen für je 2,56 € zeichnen, die einen Anspruch auf maximal 5.000 Stammaktien verbrieften. 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 Wandlungspreises (Basiswandelungspreis) 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 fünf Jahren ab dem Zeitpunkt der Ausgabe der Wandelschuldverschreibungen erfolgen. Der Wandlungspreis beträgt zunächst 110 % des Basiswandelungspreises und erhöht sich sodann jährlich um fünf Prozentpunkte. Der Vorstand darf seine Wandlungsrechte nur drei Mal 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 19. Juni 1997 und 16. April 2002, in der die Ermächtigung zur Durchführung des Aktienoptionsplans erteilt wurde. Der Aktienoptionsplan ist in der Anhangangabe 21 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 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 wird sich im Sinne der

Gewinn- und Verlustrechnung
Bilanz
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen
Kapitalflussrechnung
<b>Anhang</b>
Bestätigungsvermerk

Umsetzung der Empfehlung des „Deutschen Corporate Governance Kodex“, bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen mit den Mitgliedern des Vorstands über eine Begrenzungsmöglichkeit (Cap) verständigen.

#### GEWÄHRTE AKTIENOPTIONEN

	Vortrag 01.01.	Ge- zeichnet	Ausgeübt	Zurück- gegeben	Bestand 31.12.	Zeitwert der Optionen 2006 in €	Zeitwert der Optionen 2005 in €
Bernd Pischetsrieder	3.000	–	1.500	1.000	500	100.950	110.750
Wolfgang Bernhard	500	500	–	–	1.000	192.000	37.700
Francisco Javier Garcia Sanz	3.000	500	–	1.000	2.500	508.950	110.750
Horst Neumann	500	500	–	–	1.000	203.700	37.700
Hans Dieter Pötsch	1.500	500	–	–	2.000	415.400	105.700
Martin Winterkorn	3.000	500	–	1.000	2.500	508.950	110.750
	<b>11.500</b>	<b>2.500</b>	<b>1.500</b>	<b>3.000</b>	<b>9.500</b>	<b>1.929.950</b>	<b>513.350</b>

Im Falle der Beendigung ihrer Tätigkeit sind den Mitgliedern des Vorstandes ein Ruhegehalt und eine Versorgung wegen Dienstunfähigkeit zugesagt.

Die nach Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung ist bei einem Austritt auf Veranlassung des Unternehmens sofort und im Übrigen mit Vollendung des 63. Lebensjahrs zu zahlen. Bis zum 63. Lebensjahr gegebenenfalls von anderer Stelle bezogene Vergütungen sind auf den Versorgungsanspruch bis zu einem bestimmten Festbetrag anzurechnen. Mit Herrn Dr. Pischetsrieder ist im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand vereinbart worden, dass er für unser Unternehmen auch weiterhin tätig sein wird, und zwar zu mit dem bisherigen Anstellungsvertrag weitgehend vergleichbaren Bedingungen.

Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts, der entsprechend der Unternehmenszugehörigkeit bis zu einer vom Präsidium des Aufsichtsrats festgelegten Höchstgrenze ansteigt.

Am 31. Dezember 2006 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 21.907.510 € (Vorjahr: 15.255.448 €).

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 10.189.421 € (Vorjahr: 10.837.010 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 118.976.976 € (Vorjahr: 90.945.161 €).

#### BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Bezüge des Aufsichtsrats der Volkswagen AG betragen in Abhängigkeit von der für das Geschäftsjahr 2006 auszuschüttenden Dividende 2.843.267 € (Vorjahr: 2.324.569 €). Sie setzen sich aus fixen Vergütungsbestandteilen (inklusive Sitzungsgelder) von 306.142 € (Vorjahr: 245.226 €) sowie variablen Vergütungsbestandteilen von 2.537.125 € (Vorjahr: 2.079.343 €), entsprechend der geltenden Satzungsbestimmung, zusammen.

## AUFSICHTSRATSVERGÜTUNGEN

€	Fix	Variabel	Gesamt 2006	Gesamt 2005
Ferdinand K. Piëch	25.000	270.000	295.000	270.500
Jürgen Peters <sup>1)</sup>	19.000	180.000	199.000	182.000
Andreas Blechner <sup>1)</sup>	13.000	90.000	103.000	93.500
Gerhard Cromme <sup>2)</sup>	5.050	30.750	35.800	92.500
Elke Eller <sup>1)</sup>	14.550	128.250	142.800	93.500
Michael Frenzel	14.550	128.250	142.800	93.500
Hans Michael Gaul	13.692	115.375	129.067	92.500
Jürgen Großmann <sup>3)</sup>	7.950	59.250	67.200	-
Holger P. Härter <sup>3)</sup>	11.333	110.000	121.333	-
Walter Hirche <sup>4)</sup>	13.000	90.000	103.000	92.500
Olaf Kunz <sup>1)</sup>	13.000	90.000	103.000	93.500
Günter Lenz <sup>1)</sup>	13.000	90.000	103.000	93.500
Klaus Liesen <sup>2)</sup>	7.100	61.500	68.600	182.000
Peter Mosch <sup>1),5)</sup>	12.717	85.750	98.467	-
Ulrich Neß	15.550	128.250	143.800	93.500
Roland Oetker	18.100	166.500	184.600	93.500
Bernd Osterloh <sup>1)</sup>	16.000	135.000	151.000	124.352
Heinrich von Pierer	13.000	90.000	103.000	92.500
The Lord David Simon of Highbury, CBE <sup>6)</sup>	467	7.000	7.467	91.500
Jürgen Stumpf <sup>1)</sup>	13.000	90.000	103.000	93.500
Bernd Wehlauer <sup>1)</sup>	16.000	135.000	151.000	44.546
Wendelin Wiedeking <sup>7)</sup>	15.083	121.250	136.333	-
Christian Wulff <sup>4)</sup>	16.000	135.000	151.000	137.750
Im Vorjahr ausgeschiedene Aufsichtsräte	-	-	-	173.921
<b>Summe</b>	<b>306.142</b>	<b>2.537.125</b>	<b>2.843.267</b>	<b>2.324.569</b>

<sup>1)</sup> Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

<sup>2)</sup> Bis 3. Mai 2006.

<sup>3)</sup> Ab 3. Mai 2006.

<sup>4)</sup> Die durch das Land Niedersachsen entsandten Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, ihre Aufsichtsratsvergütung bis auf 5.500 € (zuzüglich des nicht abführungspflichtigen Teils der Sitzungsgelder in Höhe von 200 € pro Sitzung) an das Land Niedersachsen abzuführen.

<sup>5)</sup> Ab 18. Januar 2006.

<sup>6)</sup> Bis 28. Januar 2006.

<sup>7)</sup> Ab 28. Januar 2006.

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 18.160 € (Tilgung 2006: 5.551 €) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4,0 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 20. Februar 2007

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
**Anhang**  
 Bestätigungsvermerk

## 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., Quinta do Anjo/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	52,45
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes/Großbritannien	100,00
Groupe VOLKSWAGEN France s.a., Villers-Cotterêts/Frankreich	100,00
Volkswagen Logistics 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., Botany/Australien	100,00
VOLKSWAGEN Group RUS OOO, Solnetchnogorsk/Russland	100,00
AUDI AG, Ingolstadt	99,14
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr/Ungarn	100,00
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul/Korea	100,00
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai	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
YANASE Audi Sales Company Ltd., Tokio/Japan	33,40

## KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
SEAT, S.A., Martorell, Barcelona/Spanien	100,00
SEAT Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf	100,00
Gearbox del Prat, S.A., El Prat de Llobregat (Barcelona)/Spanien	100,00
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav/Tschechische Republik	100,00
ŠkodaAuto Deutschland GmbH, Weiterstadt	100,00
ŠKODA AUTO Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakische Republik	100,00
ŠKODA AUTO INDIA PRIVATE LIMITED, Aurangabad/Indien	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., 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
Volkswagen Group Services SCS, Brüssel/Belgien	100,00
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande	100,00
SCANIA Aktiebolag, Södertälje/Schweden <sup>2)</sup>	18,70
MAN Aktiengesellschaft, München	23,81

<sup>1)</sup> Gemeinschaftsunternehmen sind at Equity bewertet.

<sup>2)</sup> Der Stimmrechtsanteil beträgt abweichend vom Kapitalanteil bei SCANIA 34,0%. Die Gesellschaft wird als at Equity bewertet.

Gewinn- und Verlustrechnung  
 Bilanz  
 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
 Kapitalflussrechnung  
**Anhang**  
 Bestätigungsvermerk

## 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
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 FINANCIAL SERVICES JAPAN LTD., Tokio/Japan	100,00
ŠkoFIN s.r.o., Prag/Tschechische Republik	100,00
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>1),2)</sup>	50,00
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande	-
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort, Niederlande <sup>1)</sup>	60,00
VW CREDIT, INC., Wilmington, Delaware/USA	100,00
VOLKSWAGEN SERVICIOS FINANCIEROS SA DE CV, Puebla/Pue./Mexiko	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Brasilien, São Paulo/Brasilien	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Argentinien, Buenos Aires/Argentinien	100,00

<sup>1)</sup> Gemeinschaftsunternehmen sind at Equity bewertet.

<sup>2)</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 21. Februar 2007 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, aufgestellten Konzernabschluss - bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen, Kapitalflussrechnung und Anhang - sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und zusammengefasstem Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstandes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichtes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar."

Hannover, den 21. Februar 2007

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Winkeljohann  
Wirtschaftsprüfer

Gadesmann  
Wirtschaftsprüfer

## ORGANE

## MANDATE DES VORSTANDS

STAND: 31. DEZEMBER 2006

PROF. DR. RER. NAT.

MARTIN WINTERKORN (59)

Vorsitzender des Vorstands

der AUDI AG (bis 31.12.2006)

Vorsitzender des Vorstands der

Volkswagen AG (ab 01.01.2007)

01.07.2000\*

**Mandate:**

- FC Bayern München AG, München
- Infineon Technologies AG, München
- Salzgitter AG, Salzgitter
- TÜV Süddeutschland Holding AG, München

DR. RER. POL.

WOLFGANG BERNHARD (46)

Vorsitzender des

Markenvorstands Volkswagen

(ab 01.05.2005)

01.02.2005 – 31.01.2007\*

**Mandate:**

- ▲ Österreichische Industrieholding AG, Wien

FRANCISCO JAVIER

GARCIA SANZ (49)

Beschaffung

01.07.2001\*

PROF. DR. RER. POL.

JOCHEM HEIZMANN (55)

Produktion

01.02.2007\*

**Mandate (Stand 20.02.2007):**

- Lufthansa Technik AG, Hamburg

DR. RER. POL.

HORST NEUMANN (57)

Personal, Arbeitsdirektor

01.12.2005\*

DR.-ING. E.H.

BERND PISCHETSRIEDER (59)

Vorsitzender (ab 17.04.2002)

01.07.2000 – 31.12.2006\*

**Mandate:**

- Dresdner Bank AG, Frankfurt am Main
- Metro AG, Düsseldorf
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG, München
- ▲ Tetra Laval Group, Pully, Board Member

HANS DIETER PÖTSCH (55)

Finanzen und Controlling

01.01.2003\*

**Mandate:**

- Allianz Versicherungs-AG, München
- BASF AG, Ludwigshafen
- Bizerba GmbH & Co. KG, Balingen

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.
- Konzernmandate in 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 2006

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

**DIPL.-ING. ETH**

**FERDINAND K. PIÉCH (69)**

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 (62)**

Stellvertretender Vorsitzender

1. Vorsitzender der

Industriegewerkschaft Metall

01.11.2003\*

**Mandate:**

- Salzgitter AG, Salzgitter (stv. Vorsitz)

**ANDREAS BLECHNER (49)**

Vorsitzender des Betriebsrats

Werk Salzgitter der Volkswagen AG

16.04.2002\*

**DR. JUR. GERHARD CROMME (63)**

19.06.1997 – 03.05.2006\*

**ELKE ELLER (44)**

Industriegewerkschaft Metall

Vorstandsbereich 01

Geschäftsführerin Otto Brenner

Stiftung

20.08.2001\*

**Mandate:**

- ThyssenKrupp Nirosta GmbH, Krefeld
- ThyssenKrupp Stainless AG, Duisburg

**DR. JUR. MICHAEL FRENZEL (59)**

Vorsitzender des Vorstands

der TUI AG

07.06.2001\*

**Mandate:**

- AWD Holding AG, Hannover
- AXA Konzern AG, Köln
- Continental AG, Hannover
- E.ON Energie AG, München
- Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Vorsitz)
- Hapag-Lloyd Flug GmbH, Hannover (Vorsitz)
- TUI Deutschland GmbH, Hannover (Vorsitz)
- ▲ Norddeutsche Landesbank, Hannover
- ▲ Preussag North America, Inc., Atlanta (Vorsitz)
- ▲ TUI China Travel Co. Ltd., Peking

**DR. JUR. HANS MICHAEL GAUL (64)**

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
- RAG Beteiligungs-AG, Essen
- STEAG AG, Essen
- E.ON Energie AG, München
- E.ON Ruhrgas AG, Essen
- ▲ E.ON Nordic AB, Malmö
- ▲ E.ON Sverige AB, Malmö

**DR. JÜRGEN GROßMANN (54)**

Geschäftsführender Gesellschafter

der Georgsmarienhütte Holding

GmbH

03.05.2006\*

**Mandate:**

- BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH, Hamburg
- British American Tobacco (Germany) GmbH, Hamburg
- British American Tobacco (Industrie) GmbH, Hamburg
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- MTU Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen
- RAG Coal International AG, Essen
- Surteco AG, Bittenwiesen-Pfaffenhofen (Vorsitz)
- ▲ Hanover Acceptances Ltd., London

- 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.

**HOLGER P. HÄRTER (50)**

Mitglied des Vorstands der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Finanzen und Betriebswirtschaft  
03.05.2006\*

**Mandate:**

- EUWAX AG, Stuttgart
- ▲ Porsche Business Services, Inc., Wilmington
- ▲ Porsche Cars North America Inc., Wilmington
- ▲ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- ▲ Porsche Enterprises Inc., Wilmington
- ▲ Porsche Financial Services, Inc., Wilmington
- ▲ Porsche Italia S.p.A., Padua
- ▲ Porsche Ibérica S.A., Madrid
- ▲ Porsche Japan K.K., Tokio

**WALTER HIRCHE (65)**

Niedersächsischer Minister für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
08.04.2003\*

**Mandate:**

- Deutsche Messe AG, Hannover (Vorsitz)

**OLAF KUNZ (47)**

Industriegewerkschaft Metall –  
Vorstandsbereich 02, Ressortleiter  
Betriebsverfassungs- und  
Unternehmensrecht  
16.04.2002\*

**Mandate:**

- Bosch Sicherheitssysteme GmbH, Stuttgart
- Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH, Baunatal

**GÜNTER LENZ (47)**

Vorsitzender des Betriebsrats der  
Geschäftssparte Nutzfahrzeuge  
01.07.1999\*

**Mandate:**

- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- ▲ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

**DR. JUR. KLAUS LIESEN (75)**

02.07.1987 – 03.05.2006\*  
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats  
der Volkswagen AG (ab 03.05.2006)

**PETER MOSCH (35)**

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der AUDI AG  
18.01.2006\*

**ULRICH NEß (63)**

Vorsitzender des Vorstands der  
Volkswagen Management  
Association (VMA)  
01.07.2004\*

**Mandate:**

- ▲ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

**ROLAND OETKER (57)**

Geschäftsführender Gesellschafter  
ROI Verwaltungsgesellschaft mbH,  
Präsident Deutsche  
Schutzvereinigung für  
Wertpapierbesitz e.V.  
19.06.1997\*

**Mandate:**

- Degussa AG, Düsseldorf
- Deutsche Post AG, Bonn
- IKB Deutsche Industriebank AG, Düsseldorf
- Mulligan BioCapital AG, Hamburg (Vorsitz)
- ▲ Dr. August Oetker KG-Gruppe, Bielefeld

- 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.

**BERND OSTERLOH (50)**

Vorsitzender des Gesamt-  
und Konzernbetriebsrats  
der Volkswagen AG  
01.01.2005\*

**Mandate:**

- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- ▲ Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

**PROF. DR. JUR. DR.-ING. E.H.  
HEINRICH V. PIERER (66)**

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Siemens AG  
27.06.1996\*

**Mandate:**

- Deutsche Bank AG, Frankfurt am Main
- Hochtief AG, Essen
- Münchener Rückversicherungs-  
Gesellschaft AG, München
- Siemens AG, München (Vorsitz)
- ThyssenKrupp AG, Düsseldorf

**THE LORD DAVID SIMON OF  
HIGHBURY, CBE (67)**

16.04.2002 – 28.01.2006\*

**JÜRGEN STUMPF (52)**

Vorsitzender des Betriebsrats  
Werk Kassel der Volkswagen AG  
01.01.2005\*

**BERND WEHLAUER (52)**

Stellvertretender Vorsitzender des  
Gesamt- und Konzernbetriebsrats  
der Volkswagen AG  
01.08.2005\*

**Mandate:**

- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- ▲ Volkswagen Pension Trust e.V.,  
Wolfsburg

**DR. WENDELIN WIEDEKING (54)**

Vorsitzender des Vorstands der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
28.01.2006\*

**Mandate :**

- ▲ Porsche Cars North America Inc.,  
Wilmington
- ▲ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- ▲ Porsche Italia S.p.A., Padua
- ▲ Porsche Ibérica S.A., Madrid
- ▲ Porsche Japan K.K., Tokio
- ▲ Porsche Financial Services Inc.,  
Wilmington
- ▲ Porsche Enterprises Inc., Wilmington
- ▲ Porsche Business Services, Inc.,  
Wilmington
- ▲ Novartis AG, Basel

**CHRISTIAN WULFF (47)**

Niedersächsischer Ministerpräsident  
08.04.2003\*

**AUSSCHÜSSE DES  
AUFSICHTSRATS**

**MITGLIEDER DES PRÄSIDIUMS**

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

**MITGLIEDER DES VERMITTLUNGS-  
AUSSCHUSSES GEMÄSS §27 ABS. 3  
MITBESTIMMUNGSGESETZ**

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

**MITGLIEDER DES  
PRÜFUNGS AUSSCHUSSES**

Holger P. Härter (Vorsitz)  
Bernd Wehlauer (stellv. Vorsitz)  
Elke Eller  
Dr. jur. Hans Michael Gaul

**MITGLIEDER DES AUSSCHUSSES  
FÜR GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN MIT  
AKTIONÄREN**

Roland Oetker (Vorsitz)  
Ulrich Neß (stellv. Vorsitz)  
Elke Eller  
Dr. jur. Michael Frenzel

- 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.

## GLOSSAR

## AUSGEWÄHLTE BEGRIFFE AUF EINEN BLICK

**ABSplus**

Weiterentwicklung des herkömmlichen Antiblockiersystems (ABS). Das System verkürzt den Bremsweg, indem es lose Untergründe wie Schotter oder Sand automatisch erkennt.

**Adaptive Cruise Control (ACC)**

Funktionserweiterte Geschwindigkeitsregelanlage mit radarsensory Abstandskontrolle, die zusätzlich potenzielle Unfallgefahren erkennt und präventiv die Bremsanlage in Einsatzbereitschaft versetzt.

**Braking guard**

Bremssystem, das die Fahrspur vor dem Fahrzeug überwacht und den Fahrer warnt, wenn es ein abrupt bremsendes oder deutlich langsames Fahrzeug erkennt.

**Combined Combustion System (CCS)**

Effizientes Antriebs- und Kraftstoffsystem, das die Vorteile der Diesel- und Ottomotoren, unter Verwendung von Kraftstoffen der neuesten Generation, vereint.

**Corporate Governance**

Bezeichnung im internationalen Sprachgebrauch für die verantwortungsvolle, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle.

**CSC-Dach**

Faltbares Hardtop, das die Eigenschaften eines Coupé-, Schiebe- und Cabrio-Daches vereint.

**Drehscheibenkonzept**

Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

**ForMotionplus**

Nachfolgeprogramm des im Jahr 2004 gestarteten ForMotion-Programms zur Leistungssteigerung des Volkswagen Konzerns.

**FrontScan**

System, das den Fahrer mit Hilfe optischer und akustischer Signale vor einer Kollision mit vorausfahrenden Fahrzeugen warnt und die Bremsanlage im Fahrzeug auf eine mögliche Notbremsung vorbereitet.

**Hybridantrieb**

Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

**Park Assist**

Lenkautomatik für das Einfädeln in Parklücken.

**Rating**

Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die von verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definiert werden.

**Scouting**

Auskundschaften von Trends direkt am Markt.

**SideScan**

System, das den Bereich hinter dem fahrenden Fahrzeug überwacht und den Fahrer durch Warnsignale auf kritische Situationen beim Spurwechsel aufmerksam macht.

**Sport Utility Vehicle (SUV)**

Sportliches und geländegängiges Mehrzweckfahrzeug.

**TSI®-Technik**

Kombination aus Benzindirekteinspritzung und Doppelaufladung: Einem mechanischen Lader wird ein Abgasturbolader nachgeschaltet.

**Werttreiber**

Faktoren und Größen, die Ergebnis und Wert eines Unternehmens bestimmen. Die Effizienz der Werttreiber eines Unternehmens kann durch finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren gemessen werden.

Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung die maskuline grammatische Form verwenden.

## STICHWORTVERZEICHNIS

<b>A</b>		<b>G</b>		<b>P</b>	
Absatz	58, 82	Gesamtaussage	63, 74, 115	Pkw-Nachfrage	53, 104, 111
Aktienkursentwicklung	28, 29	Gesamtwirtschaftliche		Produktion	92, 104
Aktioptionsplan	30, 160	Entwicklung	52, 103, 110	Produktionszahl	43, 45, 47, 58, 82
Aktionärsstruktur	29	Gesundheitsstand	97		
Anpassung von Vorjahreszahlen	66, 138	Gewinnverwendungsvorschlag	81	<b>Q</b>	
Auftragslage	58	GuV nach Konzernbereichen	71	Qualitätssicherung	94, 104
Auslieferungen	55, 113	GuV Volkswagen AG	80		
Aussichten	116			<b>R</b>	
		<b>H</b>		Ratings	34, 48, 107
<b>B</b>		Hauptversammlung	33, 60	Rechtsfälle	105
Beschaffung	89, 104			Risikomanagement	37, 102
Beschaffungsvolumen	82, 89	<b>I</b>			
Bilanzierungs- und		Investitions- und Finanzplanung	114	<b>S</b>	
Bewertungsgrundsätze	130			Segmentberichterstattung	140
Bilanzstruktur		<b>K</b>			
nach Konzernbereichen	67	Kapitalflussrechnung nach		<b>U</b>	
Bilanzstruktur Volkswagen AG	80	Konzernbereichen	69	Umsatzanteile nach Märkten	72
		Kapitalkostensatz	76	Umsatzerlöse nach	
<b>C</b>		Kennzahlen zur Aktie	31	Geschäftssparten	41, 198
Cash-flow	69, 114	Konsolidierungsgrundsätze	128	Umsatzerlöse nach Märkten	41, 198
Corporate Governance	6, 35, 183	Konzernkreis	125	Umweltschutz	82, 97, 105
				Unternehmensstruktur	59, 62, 115
<b>D</b>		<b>L</b>			
Devisenkursentwicklung	53	Lagerbestände	59	<b>V</b>	
Dividendenrendite	29	Leistungen an die Belegschaft	81	Vertrieb	93
Dividendenvorschlag	81	Lieferantenmanagement	89		
				<b>W</b>	
<b>E</b>		<b>M</b>		Währungsrisiko	106
Emissionen	33	Marktanteile	56, 113	Wertbeitrag	77
Entsprechenserklärung	6, 35	Mitarbeiter	95, 104	Wertorientierte Steuerung	76, 115
Ergebnis je Aktie	29, 147	Mitarbeiterzahl	59, 82	Wertschöpfung	74
Ergebnis nach Geschäftssparten	41, 198	Modelle	55, 57, 112	Wesentliche Konzerngesellschaften	187
Ergebnis nach Märkten	41, 198			Wirtschaftswachstum	54
Erklärung des Vorstands	117	<b>N</b>			
		Nachtragsbericht	107	<b>Z</b>	
<b>F</b>		Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	86	Zahlungsmittelbestand	68
Finanzielle Situation	68				
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	73	<b>O</b>			
Forschung und Entwicklung	86, 103, 112	Operatives Ergebnis	41, 71, 198		
Forschungs- und					
Entwicklungskosten	82, 88				
Fünf-Jahres-Übersicht	75				

## KENNZAHLEN GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE

## MENGENDATEN DES AUTOMOBILBEREICHS

Tsd. Fahrzeuge*	Auslieferungen		Absatz	Produktion		
	2006	2005		2006	2005	
Markengruppe Volkswagen	3.955	3.589	3.941	3.557	3.887	3.588
Markengruppe Audi	1.337	1.253	1.334	1.241	1.346	1.230
Nutzfahrzeuge	442	402	445	395	427	402
<b>Gesamt</b>	<b>5.734</b>	<b>5.243</b>	<b>5.720</b>	<b>5.193</b>	<b>5.660</b>	<b>5.219</b>

\* Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

## MENGENDATEN DES FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICHS

Tsd. Stück	2006	2005	%
Vertragsbestand Geschäftssparte Finanzdienstleistungen	6.337	5.938	+ 6,7
Kundenfinanzierung	3.155	3.072	+ 2,7
Leasing	1.256	1.182	+ 6,3
Service/Versicherung	1.926	1.685	+ 14,3

## WESENTLICHE FINANZDATEN NACH GESCHÄFTSSPARTEN

Mio. €/%	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis		Umsatzrendite <sup>1)</sup>	
	2006	2005 <sup>2)</sup>	2006	2005 <sup>2)</sup>	2006	2005 <sup>2)</sup>
Markengruppe Volkswagen	54.871	49.681	1.424	516	2,6	1,0
Markengruppe Audi	32.673	28.432	1.991	1.387	6,1	4,9
Nutzfahrzeuge	8.343	7.297	101	96	1,2	1,3
Übrige Gesellschaften <sup>3)</sup>	117	270	24	61		
Finanzdienstleistungen	8.871	8.316	843	829	9,5	10,0
Geschäftssparten vor Sondereinflüssen	104.875	93.996	4.383	2.889		
Sondereinflüsse			-2.374	-351		
<b>Volkswagen Konzern</b>	<b>104.875</b>	<b>93.996</b>	<b>2.009</b>	<b>2.538</b>	<b>1,9</b>	<b>2,7</b>

<sup>1)</sup> Operatives Ergebnis in Prozent der Umsatzerlöse.

<sup>2)</sup> Angepasst.

<sup>3)</sup> Im Wesentlichen Volkswagen Group Services SCS, Volkswagen International Finance N.V., Volkswagen Investments Ltd., VW Kraftwerk GmbH, Volkswagen Immobilien, VW Retail-Gruppe, gedas-Gruppe bis einschließlich März 2006.

## WESENTLICHE FINANZDATEN NACH MÄRKTEN

Mio. €	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2006	2005 <sup>1)</sup>	2006	2005 <sup>1)</sup>
Europa/Übrige Märkte	74.755	68.087	4.768	3.695
Nordamerika	14.611	13.724	-607	-866
Südamerika/Südafrika	8.835	6.924	337	155
Asien-Pazifik <sup>2)</sup>	6.674	5.261	-115	-95
Märkte vor Sondereinflüssen	104.875	93.996	4.383	2.889
Sondereinflüsse			-2.374	-351
<b>Volkswagen Konzern<sup>2)</sup></b>	<b>104.875</b>	<b>93.996</b>	<b>2.009</b>	<b>2.538</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 fahrzeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen werden at Equity konsolidiert und erzielten ein Operatives Ergebnis (quotat) von 108 (-119) Mio. €.

## IMPRESSUM

### HERAUSGEBER

Volkswagen AG  
Finanz-Analytik und -Publizität  
Brieffach 1848-2  
38436 Wolfsburg  
Telefon +49 (0) 5361 9-0  
Fax +49 (0) 5361 9-28282

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor.  
Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:  
[www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de)

### INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG  
Investor Relations  
Brieffach 1849  
38436 Wolfsburg  
Telefon +49 (0) 5361 9-86622 IR Hotline  
Fax +49 (0) 5361 9-30411  
E-Mail [investor.relations@volkswagen.de](mailto:investor.relations@volkswagen.de)  
Internet [www.volkswagen-ir.de](http://www.volkswagen-ir.de)

Volkswagen AG  
Investor Relations  
17C Curzon Street  
London W1J 5HU  
Telefon +44 20 7290 7820  
Fax +44 20 7629 2405

Volkswagen AG  
Investor Relations  
Brieffach OP / 4M01  
3800 Hamlin Road  
Auburn Hills, Michigan 48326  
Telefon +1 248 754 5858  
Fax +1 248 754 6405

ISSN 0944-9817/758.809.498.00 Printed in Germany

# Der Konzern im Überblick

## Automobile

MARKENGRUPPE  
VOLKSWAGEN



MARKENGRUPPE  
AUDI



NUTZFAHRZEUGE



Nutzfahrzeuge

ÜBRIGE  
GESELLSCHAFTEN

FINANZIERUNG  
DIENSTLEISTUNGEN



BENTLEY



## Finanzdienstleistungen

### VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

HÄNDLER- UND KUNDENFINANZIERUNG

LEASING

VERSICHERUNGEN

FLOTTENGESCHÄFT

# Termine 2007

---

JANUAR

FEBRUAR

MÄRZ

8.–18. MÄRZ 2007  
**Internationaler  
Automobilshow, Genf**

APRIL

6.–15. APRIL 2007  
**International Auto  
Show, New York**

MAI

9.–13. MAI 2007  
**Salón Internacional  
del Automóvil, Madrid**

JUNI

9.–17. JUNI 2007  
**Salón Internacional del  
Automóvil, Barcelona**

14.–22. APRIL 2007  
**Auto Mobil  
International, Leipzig**

22.–28. APRIL 2007  
**Shanghai Motor Show,  
Shanghai**

## Finanzkalender

### 9. März 2007

Jahrespressekonferenz der Volkswagen AG/  
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2006

### 9. März 2007

Internationale Investorenkonferenz

### 19. April 2007

Hauptversammlung der Volkswagen AG  
(Congress Center Hamburg)

### 2. Mai 2007

Zwischenbericht Januar bis März

### 27. Juli 2007

Zwischenbericht Januar bis Juni

### 26. Oktober 2007

Zwischenbericht Januar bis September

---

JULI

AUGUST

25. AUGUST–  
2. SEPTEMBER 2007  
**Internationaler Caravan-  
Salon, Düsseldorf**

SEPTEMBER

13. – 23. SEPTEMBER  
2007  
**Internationale  
Automobil-Ausstellung,  
Frankfurt am Main**

OKTOBER

12. – 21. OKTOBER 2007  
**Australian International  
Motor Show, Sydney**

27. OKTOBER–  
11. NOVEMBER 2007  
**Tokyo Motor Show,  
Tokio**

NOVEMBER

16. – 25. NOVEMBER 2007  
**Los Angeles Auto  
Show, Los Angeles**

30. NOVEMBER–  
9. DEZEMBER 2007  
**Essen Motor Show,  
Essen**

DEZEMBER

