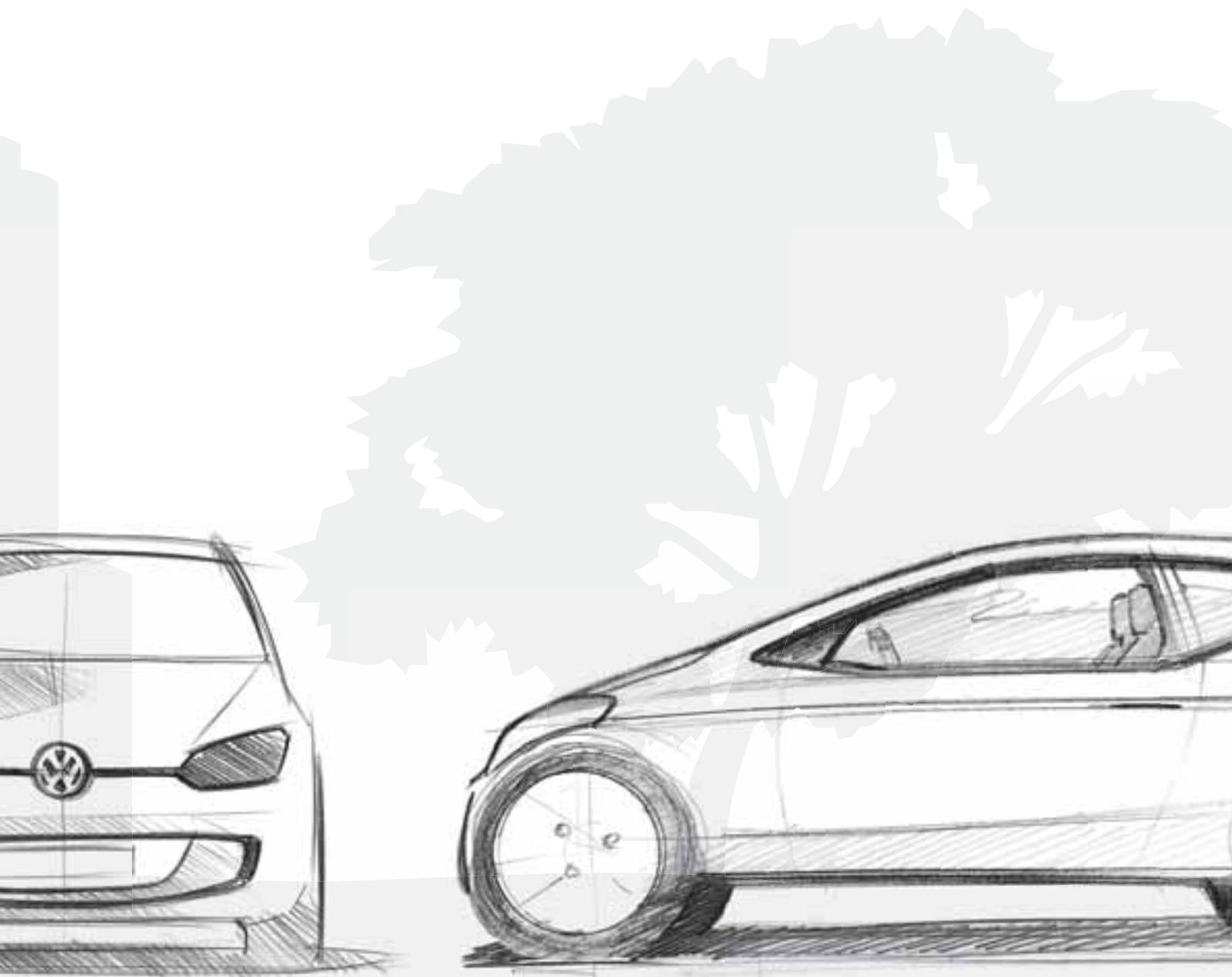


VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

GESCHÄFTSBERICHT 2007

Driving ideas.







Nutzfahrzeuge

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten¹	2007	2006	%
Absatz (Automobile)	6.191.618	5.720.096	+ 8,2
Produktion (Automobile)	6.213.332	5.659.578	+ 9,8
Belegschaft am 31.12.	329.305	324.875	+ 1,4
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	2007	2006	%
Umsatzerlöse	108.897	104.875	+ 3,8
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	6.151	4.383	+ 40,3
Sondereinflüsse	–	– 2.374	x
Operatives Ergebnis	6.151	2.009	x
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	6.543	1.793	x
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	4.122	1.955	x
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	795	x
Ergebnis nach Steuern	4.122	2.750	+ 49,9
Cash-flow laufendes Geschäft	15.662	14.470	+ 8,2
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	13.497	11.911	+ 13,3
Konzernbereich Automobile²			
Cash-flow laufendes Geschäft	13.675	11.745	+ 16,4
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	6.566	6.114	+ 7,4
davon: Sachinvestitionen	4.555	3.644	+ 25,0
in % vom Umsatz	4,6	3,8	
Entwicklungskosten (aktiviert)	1.446	1.478	– 2,2
in % vom Umsatz	1,5	1,5	
Netto-Cash-flow	7.109	5.631	+ 26,2
Netto-Liquidität am 31.12.	13.478	7.133	+ 89,0
Renditen in %	2007	2006	
Umsatzrendite vor Steuern (fortgeführte Aktivitäten)	6,0	1,7	
Kapitalrendite nach Steuern (Automobilbereich)	9,5	2,1	
Eigenkapitalrendite vor Steuern (Finanzdienstleistungsbereich) ⁴	16,1	16,9	

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

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

3 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 5.660 (5.074) Mio. €.

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

VOLKSWAGEN AG

Mengendaten	2007	2006	%
Absatz (Automobile)	2.365.617	2.268.830	+ 4,3
Produktion (Automobile)	1.075.997	953.131	+ 12,9
Belegschaft am 31.12.	90.468	94.000	– 3,8
Finanzdaten nach HGB in Mio. €	2007	2006	%
Umsatzerlöse	55.218	53.036	+ 4,1
Jahresüberschuss	1.455	945	+ 54,0
Dividende (€)			
je Stammaktie	1,80	1,25	
je Vorzugsaktie	1,86	1,31	



Was die Menschen morgen bewegt

18 „Driving ideas.“



26 Diesel – jeden Tag in der Pole-Position



14 Im Gespräch Prof. Dr. Martin Winterkorn



68 Stolz auf Wertarbeit



54 Ein Juwel

Inhalt

STRATEGIE

- 6 Bericht des Aufsichtsrats
- 10 Brief an unsere Aktionäre
- 12 Der Vorstand
- 14 Im Gespräch Prof. Dr. Martin Winterkorn im Interview mit Dirk Maxeiner

MARKENVIELFALT

Im beiliegenden Prospekt finden Sie eine Übersicht aller Modelle des Volkswagen Konzerns

SCHWERPUNKT

„Driving ideas.“

- 18 Was die Menschen morgen bewegt

INNOVATION

- 26 **Diesel – jeden Tag in der Pole-Position**
Audi macht vor, wie sich Rennsport- und Alltags-Technologie gegenseitig inspirieren
- 30 **Wie auf einer Perlenschnur**
Der Volkswagen Konzern entwickelt intelligente Lösungen zur Vorbeugung von Staus
- 34 **Mit Gaudís Erben in der Ideenfabrik**
SEAT geht neue Wege im Zusammenspiel von Design und Entwicklung

58 Auf dem Sprung zur Weltmacht



40 Volkswagen – Das Auto



30 Wie auf einer Perlschnur

PERFORMANCE

- 40 **Volkswagen – Das Auto**
Über eine Marke, die Geschichte gemacht hat und der die Zukunft gehört
- 46 **Volkswagen Nutzfahrzeuge spricht türkçe**
Ethno-Marketing – die innovative Antwort auf vielfältige Kundenmentalitäten
- 50 **Sicher mobil sein**
Die Volkswagen Financial Services AG sorgt für anspruchsgerechte und finanzierbare Mobilität
- 54 **Ein Juwel**
Extrem, rassig, verführerisch: Einfach Lamborghini
- 58 **Auf dem Sprung zur Weltmacht**
Der Volkswagen Konzern auf dem Subkontinent der Gegensätze

VERANTWORTUNG

- 64 **Das Beste zweier Welten**
Die Kraftstoff-Strategie des Volkswagen Konzerns
- 68 **Stolz auf Wertarbeit**
Bei Bentley schließen sich Exklusivität und Verantwortung nicht aus
- 72 **Simply clever in Tschechien**
Das Geheimnis für den Weltruhm der Marke Škoda

Zahlen und Fakten 2007

KONZERNBEREICHE

- 78 Marken und Geschäftsfelder
- 80 Volkswagen Pkw
- 82 Audi
- 84 Škoda
- 86 SEAT
- 88 Bentley
- 90 Volkswagen Nutzfahrzeuge
- 92 Finanzdienstleistungen

CORPORATE GOVERNANCE

- 96 Corporate Governance Bericht
- 100 Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)
- 104 Struktur und Geschäftstätigkeit (Teil des Lageberichts)
- 108 Organe (Teil des Konzernanhangs und des Anhangs der Volkswagen AG)

LAGEBERICHT

- 114 Geschäftsverlauf
- 122 Aktie und Anleihen
- 130 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
- 142 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
- 146 Wertsteigernde Faktoren
- 162 Risikobericht
- 170 Prognosebericht

ABSCHLÜSSE 2007

- 180 Abschluss Volkswagen Konzern
- 184 Anhang Volkswagen Konzern
- 261 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid)
- 262 Bestätigungsvermerk
- 264 Abschluss Volkswagen AG
- 266 Anhang Volkswagen AG
- 293 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid)
- 294 Bestätigungsvermerk

WEITERE INFORMATIONEN

- 296 Verbrauchs- und Emissionsangaben
- 297 Glossar
- 298 Stichwortverzeichnis
- 299 Impressum

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

im vergangenen Geschäftsjahr beschäftigte sich der Aufsichtsrat regelmäßig und eingehend mit der Lage und der Entwicklung des Volkswagen Konzerns. Dem Gesetz und dem Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechend, unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und standen ihm bei Fragen zur Leitung des Unternehmens beratend zur Seite. In sämtliche Entscheidungen, die für Volkswagen von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Aktuelle strategische Überlegungen wurden in regelmäßigen Abständen gemeinsam mit dem Vorstand erörtert.

Der Vorstand informierte 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 jeweils aktuelle Themen. Entscheidungsrelevante Unterlagen erhielten wir stets rechtzeitig vor den Aufsichtsratssitzungen. Darüber hinaus stellte uns der Vorstand monatlich detaillierte Berichte über die aktuelle Geschäftslage und eine Vorausschätzung für das Gesamtjahr zur Verfügung. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen erläuterte der Vorstand ausführlich in schriftlicher oder mündlicher Form. Gründe für die Abweichungen wurden zusammen mit dem Vorstand eingehend diskutiert, um gegebenenfalls entsprechende Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Im Berichtsjahr kam der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen und zu drei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Darüber hinaus fand am 19. April 2007 die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrats statt. Die durchschnittliche Präsenzquote betrug 95%. Alle Mitglieder waren bei mehr als der Hälfte der Sitzungen anwesend. Über eilbedürftige Geschäftsvorfälle haben wir zudem schriftlich im Umlaufverfahren beschlossen.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Der Aufsichtsrat hat zur Erfüllung seiner Aufgaben 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 sind mit je zwei Vertretern besetzt. Die Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2007 ist der Aufstellung auf Seite 111 zu entnehmen.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Jahr 2007 acht Mal zusammen und hat dabei vor allem die Beschlüsse des Aufsichtsrats vorbereitet und über vertragliche Angelegenheiten des Vorstands entschieden.

Der Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

Der AfGA überwacht unter anderem die Geschäftsbeziehungen der Volkswagen AG und ihrer Konzerngesellschaften zu Aktionären der Volkswagen AG, die über mindestens 5 % der Stimmrechte verfügen. Eine weitere wesentliche Aufgabe des AfGA ist die Überwachung der Einhaltung der durch den Vorstand eingerichteten Geschäftsprozesse für die vertragskonforme Gestaltung der Rechtsbeziehungen zu den Aktionären. Der Ausschuss traf sich im Berichtsjahr vier Mal.

Der Prüfungsausschuss tagte im Berichtsjahr vier Mal. Er beschäftigte sich im Wesentlichen mit dem Konzernabschluss, dem Risikomanagement und dem vom Vorstand eingeleiteten Aufbau einer Compliance-Organisation. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Zwischenberichten sowie mit Fragen der Rechnungslegung und deren Prüfung durch den Abschlussprüfer.

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHRAT

In der Sitzung am 11. Januar 2007 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Prof. Dr. Jochem Heizmann zum Mitglied des Konzernvorstands für den Bereich Produktion und stimmte den Plänen des Vorstands zu, alle Marken des Konzerns künftig selbständig nebeneinander aufzustellen. Darüber hinaus beschlossen wir, das Angebot der MAN AG zur Übernahme von Scania abzulehnen und beauftragten den Vorstand, einen freundlichen Zusammenschluss von MAN und Scania anzustreben.

In der Aufsichtsratssitzung am 2. März 2007 billigten wir nach eingehender Prüfung den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2006.

Am 11. Mai 2007 beschäftigten wir uns in einer außerordentlichen Sitzung intensiv mit dem Öffentlichen Pflichtangebot der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (jetzt: Porsche Automobil Holding SE) vom 30. April 2007. Im Anschluss daran veröffentlichten wir unsere Stellungnahme gemäß §27 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz. Auf der Grundlage und in Abwägung verschiedener Finanzanalysen hatten wir uns davon überzeugt, dass die fundamentale Bewertung der Volkswagen Aktien oberhalb der im Pflichtangebot enthaltenen Preise für die Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen AG liegt. Im Hinblick auf diese Bewertung und auf die im Zeitraum des Pflichtangebots höher notierten Börsenkurse der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktie kamen wir zu dem Schluss, dass wir den Aktionären der Volkswagen AG die Annahme des Pflichtangebots nicht empfehlen konnten. Um im Rahmen der Beschlussfassung zu dieser Stellungnahme jeden Anschein eines Interessenkonflikts und einer Einflussnahme zu vermeiden, haben sich die Mitglieder des Aufsichtsrats, die auch dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE angehören, sowie der Aufsichtsratsvorsitzende der Stimme enthalten.

In den Sitzungen am 18. April 2007, am 5. Juli 2007 und am 7. September 2007 hat sich der Aufsichtsrat überwiegend mit strategischen Themen beschäftigt. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat im September 2007 über den Stand der Gespräche mit der malaysischen Regierung bezüglich einer Kooperation oder einer Beteiligung an dem malaysischen Pkw-Hersteller Proton. Im November 2007 wurde entschieden, diese Gespräche nicht weiter zu verfolgen.

Am 16. November 2007 diskutierten wir ausführlich die Finanz- und Investitionsplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2008 bis 2010 und stimmten den Plänen des Vorstands zu.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex bei Volkswagen war Thema unserer Sitzung am 16. November 2007. Dabei erörterten wir insbesondere auch die von der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ am 20. Juli 2007 veröffentlichten neuen Empfehlungen und Anregungen. Zusammen mit dem Vorstand haben wir am 20. Dezember 2007 die Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Kodex abgegeben. Mit einer Ausnahme entsprechen Vorstand und Aufsichtsrat allen Empfehlungen des Kodex. Die Ausnahme betrifft die empfohlene Bildung eines Nominierungsausschusses. Nach Ansicht des Gesamtgremiums würde ein solcher Ausschuss lediglich die Anzahl der Ausschüsse erhöhen, nicht jedoch die Arbeit des Aufsichtsrats verbessern. Der Anregung des Kodex, bei Abschluss von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap vorzusehen, wird nicht entsprochen. Die Wirksamkeit solcher Vertragsklauseln wird in der Fachöffentlichkeit bezweifelt und verringert die Handlungsmöglichkeiten des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, ohne dass dem auf Basis des geltenden Rechts signifikante Vorteile gegenüberstünden. Die gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat ist auf der Internetseite der Volkswagen AG, www.volkswagenag.com/ir, dauerhaft zugänglich. In unserem Corporate Governance Bericht ab Seite 96 und im Anhang zum Konzernabschluss auf der Seite 257 finden Sie weitere Angaben zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Am 19. April 2007 wurde die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2007 gewählt. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den gemeinsamen Lagebericht. Er erteilte jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Des Weiteren beurteilte der Abschlussprüfer das Risikomanagement-System. Abschließend stellte er 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.

Den Mitgliedern des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats wurden für die Sitzung am 27. Februar 2008 beziehungsweise am 29. Februar 2008 die Jahresabschlussunterlagen und die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers rechtzeitig zugestellt. In beiden Sitzungen berichteten die Abschlussprüfer umfassend über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte der Abschlussprüfer sowie des Gesprächs mit ihnen und seiner eigenen Feststellungen die Unterlagen für unsere eigene Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG und des zusammengefassten Lageberichts vorbereitet und darüber in unserer Sitzung am 29. Februar 2008 berichtet. Ferner hat er uns empfohlen, den Jahresabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung dieses Berichts und des Berichts der Abschlussprüfer sowie in Gespräch und Diskussion mit diesen haben wir die Unterlagen geprüft. Die im Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns entsprachen den Einschätzungen des Aufsichtsrats. Wir haben in dieser Sitzung auch die Frage der Pflicht zur Erstellung eines Abhängigkeitsberichts erörtert. Der Aufsichtsrat hat mit der Mehrheit der Stimmen beschlossen, dass ein solcher nicht zu erstellen

ist. Wir stimmten in unserer Sitzung am 29. Februar 2008 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft. Vor allem wegen der positiven Ergebnis- und Liquiditätsentwicklung der Gesellschaft haben wir uns dem Vorschlag des Vorstands angeschlossen.

BESETZUNG VON AUFSICHRAT UND VORSTAND

Am 12. April 2007 wurden bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat Herr Peter Jacobs, Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Emden, als Nachfolger für Herrn Andreas Blechner und Herr Wolfgang Ritmeier, Vorsitzender der Volkswagen Management Association, als Nachfolger von Herrn Ulrich Neß erstmalig zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG gewählt. Die übrigen Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wurden für eine weitere Amtszeit wiedergewählt.

Im Anschluss an die 47. Ordentliche Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat in seiner konstituierenden Sitzung am 19. April 2007 Herrn Prof. Dr. Ferdinand Piëch zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Am 3. August 2007 wurde Herr Heinrich Söfjer, Vorsitzender des Betriebsrats von Volkswagen Nutzfahrzeuge, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Er trat die Nachfolge von Herrn Günter Lenz an, der sein Aufsichtsratsmandat zum 31. Juli 2007 niedergelegt hatte.

Mit Ablauf des 30. September 2007 ist Frau Elke Eller aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG ausgeschieden. Als Nachfolgerin ist Frau Babette Fröhlich mit Wirkung zum 25. Oktober 2007 gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden.

Herr Dr. Wolfgang Bernhard verließ das Unternehmen zum 31. Januar 2007.

Das ehemalige Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Herr Prof. Dr. Folker Weißgerber, ist am 25. August 2007 im Alter von 66 Jahren verstorben. Herr Weißgerber war insgesamt 44 Jahre für das Unternehmen tätig und hatte maßgeblichen Anteil am weltweiten Erfolg des Volkswagen Konzerns. Er gehörte vom 1. März 2001 bis zum 30. Juni 2005 dem Konzernvorstand an und war für den Geschäftsbereich Produktion verantwortlich. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

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

Wolfsburg, den 29. Februar 2008



Dr. Ferdinand K. Piëch,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

„Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass wir in wenigen Jahren der erfolgreichste Automobilhersteller der Welt sein können.“



Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

2007 war für den Volkswagen Konzern das erfolgreichste Jahr in der Unternehmensgeschichte. Unsere acht starken, eigenständigen Marken haben sich ausgezeichnet entwickelt. Wir sind mit steigender Produktivität und sinkenden Kosten in allen Werken und Unternehmensbereichen sehr gut vorangekommen. Auch unser Finanzdienstleistungsbereich hat erneut einen wesentlichen Beitrag zum Konzernergebnis geleistet. Vor allem aber haben wir neue, hervorragende Fahrzeuge auf den Markt gebracht, die nicht nur die Fachwelt, sondern auch unsere Kundinnen und Kunden begeistern

Im vergangenen Geschäftsjahr haben unsere acht Konzernmarken weltweit fast 6,2 Millionen Fahrzeuge ausgeliefert. Dieser neue Verkaufsrekord steht für ein starkes Plus von 7,9 Prozent. In China, Südamerika und Mittel- und Osteuropa sind wir dabei besonders dynamisch gewachsen. Mit neuen Werken im russischen Kaluga und im indischen Pune unterstreichen wir, dass der Volkswagen Konzern in diesen Wachstumsregionen ein wichtiges Wort mitreden wird.

Unsere Erfolge zeigen sich nicht zuletzt in einem Operativen Ergebnis von 6,2 Milliarden Euro, das deutlich über Vorjahr liegt. Mit einem Ergebnis vor Steuern von 6,5 Milliarden Euro haben wir unser Ziel ein Jahr früher als geplant erreicht. Deshalb schlagen wir vor, die Dividende auf 1,80 € für die Stammaktie und 1,86 € für die Vorzugsaktie zu erhöhen.

Unsere Anteilseigner haben aber auch von der starken Entwicklung des Aktienkurses der Volkswagen AG profitiert. Mit einem starken Zuwachs von 81,7 Prozent bei den Stamm- und 76,8 Prozent bei den Vorzugsaktien hat unser Unternehmen den DAX (plus 22,3 Prozent) im Berichtszeitraum erneut deutlich geschlagen.

Alles in allem können wir sagen: Der Volkswagen Konzern ist auf Kurs. Mit einem weltweit einzigartigen Marken- und Modellspektrum gehören wir zu den zukunftsfähigsten Unternehmen unserer Branche. Das verdanken wir vor allem dem Können und dem Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dafür bedanken meine Vorstandskollegen und ich uns sehr herzlich. Innovation, Performance und Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft gehören für uns untrennbar zusammen. Diese Begriffe stehen für die erfolgreiche Entwicklung des Volkswagen Konzerns. Und sie ziehen sich als Leitmotiv durch den Geschäftsbericht 2007.

Ziel bleibt es, unsere Kundinnen und Kunden mit faszinierenden Fahrzeugen und mit hervorragenden Dienstleistungen rund um diese Fahrzeuge zu begeistern. Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wollen wir spannende und sichere Arbeitsplätze bieten. Und nicht zuletzt wollen wir Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, mit einem ebenso starken wie profitablen Wachstum überzeugen. Dabei werden wir durch die weitere Verbesserung unserer Kostenposition dafür sorgen, dass zukünftig vom Umsatz noch mehr Ergebnis übrig bleibt.

Ich versichere Ihnen: Der Volkswagen Konzern wird den eingeschlagenen Erfolgskurs kraftvoll fortsetzen. Wir freuen uns darauf, dass Sie uns auf diesem Weg weiterhin begleiten.

Ihr



Martin Winterkorn

Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

VON LINKS:

PROF. DR. RER. POL. JOCHEM HEIZMANN
Produktion

DR. RER. POL. HORST NEUMANN
Personal und Organisation

FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ
Beschaffung

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

DIPL. WIRTSCH.-ING. HANS DIETER PÖTSCH
Finanzen und Controlling



KURZBIOGRAFIEN

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



Dirk Maxeiner, freier Publizist und Kolumnist für die Tageszeitung DIE WELT, spricht mit dem Vorstandsvorsitzenden Prof. Dr. Martin Winterkorn über die Zukunft des Volkswagen Konzerns und die Faszination von Automobilmarken.



„Wir sind das faszinierendste Automobilunternehmen der Welt.“

DIRK MAXEINER: Herr Dr. Winterkorn, Ihr erklärtes Ziel ist es, Toyota als weltweit erfolgreichsten Autohersteller zu überholen. Nehmen Sie sich da nicht zuviel vor?

PROF. DR. WINTERKORN: Ich bin davon überzeugt, dass der Volkswagen Konzern das zukunftsfähigste Unternehmen der Automobilbranche ist. Bei Innovationskraft, Design, Präzision und Qualität sind wir heute bereits besser als unsere japanischen Wettbewerber. Unser Ziel ist es aber, auch bei Kundenzufriedenheit, Absatz und der Rendite ganz nach vorne zu kommen. Wir haben im vergangenen Jahr die Weichen dafür gestellt, dass wir das schaffen können.

Und was heißt das konkret?

Einerseits arbeiten wir intensiv daran, den gesamten Konzern und die Marke Volkswagen profitabler zu machen. Höhere Renditeorientierung, bessere Prozesse, mehr Vertriebsleistung – all das sind Maßnahmen, die sich schon jetzt unmittelbar in hervorragenden Zahlen zeigen. Und dann haben wir eine bislang beispiellose Modelloffensive auf den Weg gebracht. In den nächsten 36 Monaten wird der Volkswagen Konzern über 20 zusätzliche Modelle bringen. Dazu kommen natürlich die Nachfolger der laufenden Baureihen, wie zum Beispiel der neue Golf VI. Wir gehen verstärkt in Segmente wie SUVs, Pick-ups und Vans, die wir bisher kaum besetzt haben. Was passiert, wenn ein Automobilunternehmen die Entwicklung neuer Modelle nicht mit Macht vorantreibt, sehen Sie beim Blick auf die US-amerikanischen Hersteller.



Neue Produkte sind das eine, aber woher kommt die Nachfrage?

In Ihren etablierten Märkten läuft es doch eher schleppend.

Mit einem differenzierteren Angebot können wir zum Beispiel in Deutschland und den USA gezielt Akzente setzen und Marktanteile erobern. Ein gutes Beispiel ist der Volkswagen Tiguan, der aus dem Stand zum Bestseller im SUV-Segment geworden ist. Richtig ist aber auch: Unser Wachstum kommt vor allem aus Märkten wie China, Indien, Brasilien oder Russland. Der Hunger nach Mobilität ist dort gewaltig. Deshalb erschließen wir diese Märkte sehr gezielt mit neuen Fabriken, Zuliefernetzwerken und Vertriebsgesellschaften.

Mit dem herkömmlichen Fahrzeugprogramm dürfte das aber kaum gelingen.

Richtig. Entscheidend ist, dass unsere Fahrzeuge sehr genau auf die regionalen Kundenbedürfnisse zugeschnitten sind. Die Zeiten des Weltautos sind endgültig vorbei. Für Indien beispielsweise heißt das: Wir müssen kleine, sehr preiswerte Autos bauen, die bei Qualität, Kundennutzen und Umweltfreundlichkeit trotzdem überzeugen. Nehmen Sie unsere New Small Family, die wir 2007 als Studie vorgestellt haben. Wir werden den up! in einer Version für die westlichen Metropolen, aber auch in Varianten speziell für die Emerging Markets bringen. Damit eröffnen wir uns langfristig ein Absatzvolumen von 500.000 Autos pro Jahr.

Was sagen Sie Kritikern, die Volkswagen vorwerfen, das Thema CO₂ und umweltfreundliche Autos verschlafen zu haben?

Ich rate Ihnen, sich besser zu informieren. Wir hatten bereits Ende der 90er mit dem Lupo und dem Audi A2 die ersten Drei-Liter-Autos im Markt. Und der Audi duo war 1997 das erste europäische Hybridserienfahrzeug.

All diese Autos wurden eingestellt...

Bei Umweltinnovationen geht es eben immer auch darum, dass sie von unseren Kunden angenommen werden. Da spielt der Preis eine wichtige Rolle. Deshalb haben wir stark auf die Optimierung der Volkswagen TDI- und TSI-Motoren oder der TFSI-Technologie bei Audi gesetzt. Modellreihen wie BlueMotion bei Volkswagen,

„Wir haben eine bislang beispiellose Modelloffensive auf den Weg gebracht.“



die e-Modelle bei Audi, die Ecomotive-Modelle von Seat oder die GreenLine bei Škoda stehen schon heute für deutlich weniger Verbrauch bei gleichem Fahrspaß. Aber wir richten den Blick auch nach vorne: Wir investieren massiv in Biokraftstoffe der 2. Generation. Und wir arbeiten daran, alternative Antriebstechnologien serienreif zu machen. Beispiele sind hier Hybridmotoren, die Brennstoffzelle oder Plug-In-Elektroantriebe, die mit regenerativem Strom aus der Steckdose laufen.

Stichwort: USA – da war Volkswagen einst Kult. Davon ist nicht sehr viel übrig...

In den USA haben wir im letzten Jahr den Reset-Knopf gedrückt. Wir rücken dort näher an unsere Händler, näher an unsere Kunden. Nur so können wir eine dominierende Rolle als größter europäischer Importeur - als DER deutsche Autobauer - wirklich ausfüllen und an die Erfolge aus der Zeit des Beetle und des T2 anknüpfen. Dazu gehört meiner Überzeugung nach eine Produktion im Dollarraum. Was aber noch wichtiger ist, sind die richtigen Produkte. Die müssen für den amerikanischen Kunden genau stimmen: Beim Design, der Ausstattung und natürlich beim Preis.

Soll ich jetzt Volkswagen-Aktien kaufen?

Unser Aktienkurs zeigt, wie erfolgreich der Konzern unterwegs ist. Wir waren 2007 der börsennotierte Autobauer mit der besten Kursentwicklung. Wir werden unseren profitablen Wachstumskurs konsequent vorantreiben. Dabei investieren wir sehr gezielt, mit Augenmaß und aus eigener Kraft in unsere Zukunft. Gleichzeitig behalten wir aber die Kostenseite fest im Blick. Wir haben die Voraussetzungen geschaffen, dass der Volkswagen Konzern in den kommenden Jahren ein Juwel für seine Aktionäre sein und nachhaltigen Wert schaffen wird.

Das klingt gut. Aber wie zeigt sich das hier und jetzt?

Bereits heute sind wir in der Lage, unsere Autos wesentlich effizienter zu entwickeln und zu produzieren. Durch unsere modularen Baukästen haben wir die Entwicklungskosten, die Beschaffungskosten und die Produktionskosten ganz anders im Griff. Nur wenn alle unsere Kosten und Prozesse stimmen, können wir im Wettbewerb bestehen. Daran arbeiten wir im ganzen Unternehmen mit Hochdruck.

„Unsere acht starken Marken müssen keinen Wettbewerber fürchten.“



Wie wollen Sie die Mitarbeiter für ihren Kurs begeistern?

Sie spielen eine ganz zentrale Rolle. Um die Zukunft zu gestalten, brauchen wir ein Top-Team. Wir brauchen Menschen, die stolz auf ihre Arbeit, stolz auf die von ihnen gebauten Fahrzeuge sind. Das Potential und die Kreativität in den Köpfen unserer Mitarbeiter sind unser höchstes Gut. Wir sind da schon heute auf einem guten Weg. Aber wir brauchen die besten Designer, Ingenieure, Techniker, Kaufleute und Vertriebsprofis. Der Volkswagen Konzern muss erste Wahl für die besten Köpfe unserer Branche werden. Nachwuchsförderung und Arbeitgeberattraktivität stehen deshalb für uns ganz oben auf der Agenda.

Sie legen die Messlatte für den Konzern und die einzelnen Marken extrem hoch.

Was macht Sie so sicher, dass Sie Ihre Ziele erreichen werden?

Für mich ist der Volkswagen Konzern heute das faszinierendste Automobilunternehmen der Welt. Wir bieten das komplette automobiler Spektrum: Vom preiswerten Kleinwagen über den Super-Sportwagen bis hin zum 40-Tonner. Und wer außer uns führt so erfolgreich acht Marken unter einem Dach? Jede für sich ein echtes Juwel mit eigenständigem, starkem Profil. Da müssen wir wirklich keinen Wettbewerber fürchten.

Wagen Sie mal eine Prognose: Wo steht der Volkswagen Konzern in zehn Jahren?

Dieses Unternehmen, seine Marken und vor allem seine Menschen haben ein beinahe unerschöpfliches Potenzial. Unsere Ideen, unser Know-how, die Synergien, die wir noch heben können: All das macht uns sehr zuversichtlich für die Aufgaben, die vor uns liegen. In zehn Jahren werden wir bei Kundenzufriedenheit, Mitarbeiterattraktivität, Qualität, Rendite und auch mit unserem Engagement für Umwelt und Gesellschaft Benchmark sein.

DIRK MAXEINER,

Jahrgang 1953, ist freier Publizist und Kolumnist für die Tageszeitung DIE WELT. In seinen Zeitschriften-Beiträgen und Büchern setzt er sich häufig mit der Frage auseinander, ob unsere Gesellschaft dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt noch offen genug gegenübersteht.

Maxeiner erhielt den Ludwig-Erhard-Preis für Wirtschaftspublizistik, zwei seiner Bücher („Öko-Optimismus“ und „Life Counts“) wurden als „Wissenschaftsbuch des Jahres“ ausgezeichnet.



„Driving ideas.“

Wir besitzen das kreative Potenzial, das Know-how und die Kraft, um aus Ideen innovative, leistungsstarke Fahrzeuge in jeder Größenklasse zu schaffen. Dabei haben wir Mensch und Umwelt fest im Blick.

„Driving ideas.“

Was die Menschen morgen bewegt

Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen, lautet die bekannte Empfehlung von Altbundeskanzler Helmut Schmidt. Doch nur wer Visionen hat, kann die Herausforderungen der Gegenwart meistern, meinen wir. Der Volkswagen Konzern sucht deshalb unter dem Motto „Driving ideas.“ nach richtungweisenden und praktikablen Antworten auf die Mobilitätsfragen von heute und morgen. Wir übernehmen Verantwortung, damit unsere Welt lebenswert bleibt.

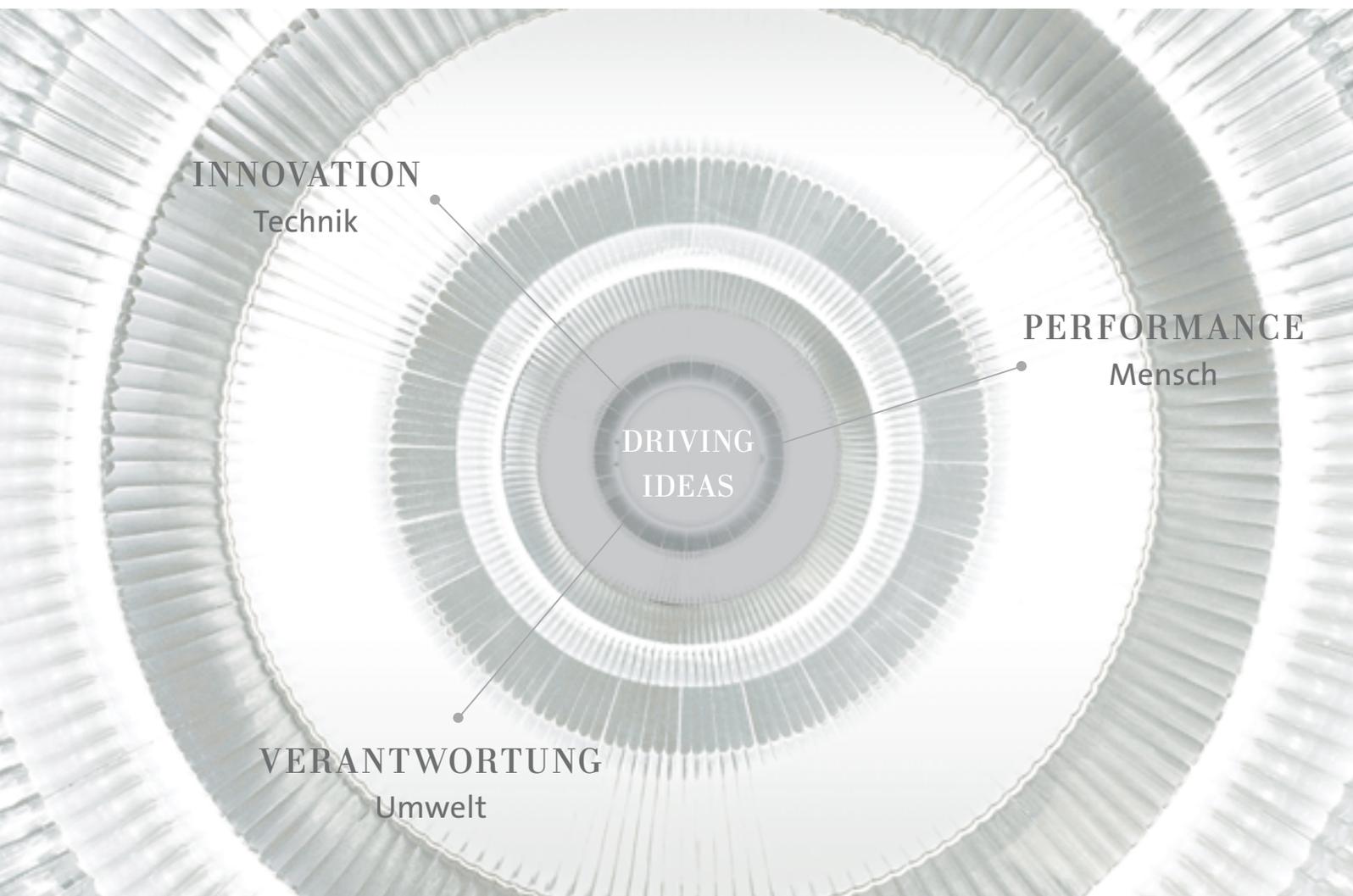
Natürlich steht das Produkt „Auto“ im Mittelpunkt des Denkens und Handelns von Europas größtem Fahrzeughersteller. Aber der Volkswagen Konzern will mehr: Unter dem Motto „Driving ideas.“ stellt sich das Weltunternehmen mit allen seinen acht Marken den Herausforderungen der Zukunft – und hat dabei weit mehr als nur den Automobilbau im Blick.

Technik, Umwelt und Mensch: Das sind die zentralen Handlungsfelder, die die Mobilität von morgen bestimmen. Individuelle Mobilitätsbedürfnisse, ökologische Belange und ökonomische Ansprüche zu vereinen, ist eine große Aufgabe. Mit der Initiative „Driving ideas.“ versucht der Volkswagen Konzern, diese scheinbaren Widersprüche miteinander in Einklang zu bringen.

Schließlich ist die Wahrnehmung ökologischer und sozialer Verantwortung für ein Unternehmen wie

Volkswagen die Grundlage seines wirtschaftlichen Erfolgs. Das sehen immer mehr Kunden, aber auch Aktionäre und Mitarbeiter rund um den Globus genauso – „Nachhaltigkeit“ ist daher der Leitwert der Unternehmensführung.

„Driving ideas.“ – Denken wird über den Tag hinaus entworfen und erprobt, aber so, dass zukünftige Anwender schon heute den Nutzen innovativer Technologien erleben können. Zum Beispiel waren im vergangenen Jahr bei der „Urban Challenge 2007“ in den USA computergesteuerte Roboter-Autos zu bestaunen, die 100 Kilometer durch simulierten Stadtverkehr manövierten – ohne menschlichen Fahrer. Nachdem der Touareg-Prototyp „Stanley“ vor drei Jahren ein Rennen über einen vergleichbaren Parcours gewonnen hatte, belegte der mit intelligenter Software, Laser- und Radartechnik ausgerüstete Volkswagen Passat „Junior“ diesmal den zweiten Platz.



Technik, Umwelt und Mensch:
Das sind die zentralen Handlungsfelder, die die Mobilität von morgen bestimmen.

Zwar dürfte es noch eine Weile dauern, bis solche autonom fahrenden Wagen Alltag auf unseren Straßen werden, aber bereits heute profitieren die Kunden des Volkswagen Konzerns von Fahrerassistenzsystemen wie der Automatischen Distanzregelung oder der Parkhilfe Park Assist, die ihre Serienreife einer solch futuristischen Experimentierfreudigkeit verdanken.

„DRIVING IDEAS.“ – DIE MOBILITÄTSAGENDA

„Driving ideas.“ ist die Mobilitätsagenda des gesamten Volkswagen Konzerns. Sie zeigt, was dieses Unternehmen zu leisten imstande ist. Überlegene Technik dient dem Miteinander von Mensch und Umwelt, denn sie erfüllt Mobilitätsbedürfnisse sicher und dennoch komfortabel – und harmoniert gleichzeitig mit ökologischen Erfordernissen. Die innovative Ingenieurskunst von Volkswagen stellt immer den Menschen in den Mittelpunkt, die Performance drückt aus, welche Leistung der Konzern für Kunden und Gesellschaft vollbracht hat, und seine Verantwortung gründet zuallererst in nachhaltigem Handeln.

Innovation, Performance, Verantwortung – diesen Werten fühlen sich die acht Marken des Volkswagen Konzerns verpflichtet; der Geschäftsbericht 2007 des Volkswagen Konzerns legt das dar. Das breite



MOTIV AUS DER ANZEIGENKAMPAGNE „DRIVING IDEAS.“ – SOLARENERGIE IM STROH (links): Mit SunFuel®, der zweiten Generation der Biokraftstoffe, geht Volkswagen einen neuen Weg.

INNOVATIVE TECHNOLOGIE (rechts): Der Touareg-Prototyp „Stanley“ war Sieger der Grand Challenge 2005.

Spektrum dieses Markenverbunds – preiswerte familienfreundliche Pkw, Luxuslimousinen, Sportwagen der Superlative und Nutzfahrzeuge unter einem Dach – eröffnet weite Synergiepotenziale, die künftig noch intensiver genutzt werden sollen. Die Markenvielfalt inspiriert zu der großen gemeinsamen Anstrengung, die weltweite Vorreiterrolle im Automobilbau zu übernehmen. Wer Autos mit so viel Leidenschaft baut wie die rund 329.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns, weiß aber selbstverständlich, dass Kundinnen und Kunden auch von Design und Fahrspaß eines Automobils begeistert sein müssen.

Die finanzielle Messlatte liegt ebenfalls hoch: Beispielsweise will die Marke Volkswagen Pkw bis 2018 den Absatz um über 80 Prozent auf 6,6 Millionen Fahrzeuge steigern, damit einen Weltmarktanteil von etwa neun Prozent erreichen, um dann auch zu den profitabelsten Automobilunternehmen zu gehören. Auf dem Weg dahin wird entscheidend sein, als Top-Arbeitgeber die besten Fachkräfte für den Konzern zu gewinnen und dann weiterzuqualifizieren – denn echte „Driving ideas.“ werden nur von hervorragend ausgebildeten und hoch motivierten Mitarbeitern entwickelt.

Alternative Energien, intelligente Verkehrskonzepte, Luftreinhaltung und Recycling sind nur einige der Zukunftsthemen, denen sich der Volkswagen Konzern mit seinen „Driving ideas.“ stellt. Allen gemeinsam ist, dass sie Mensch, Umwelt und Mobilität gerecht werden wollen. Die ersten Schritte sind vielversprechend: Der Durchbruch zur zweiten Generation der Biokraftstoffe unter dem Namen „SunFuel“, deren anwendungsorientierte Forschung der Volkswagen Konzern mit kompetenten Partnern vorantreibt, läutet das Zeitalter nicht fossiler Brennstoffe ein. Die Zukunft liegt im Umstieg auf erneuerbare Energien und Rohstoffe. Ein Anfang ist mit SunFuel gemacht, einem Kraftstoff aus Biomasse, in dem Sonnenenergie steckt und dessen Herstellung nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion steht. Die Aussicht auf Autos mit solarem Antrieb rückt näher. Der Konzern ist unterwegs in diese Zukunft – in der Staus vielleicht noch nicht ganz der Vergangenheit angehören; aber die Fahrer werden die Zeit in ihnen angenehmer, sicherer und effektiver als heute verbringen: zum Beispiel lesend, schreibend, planend oder einfach nur träumend, während das Auto selbsttätig durch den Engpass gleitet. Der Volkswagen Konzern träumt nicht von dieser Vision. Seine Mitarbeiter arbeiten daran, Tag für Tag.



WEITERE INFORMATIONEN
www.driving-ideas.de

STATEMENTS VON MITARBEITERN ZU „DRIVING IDEAS.“



MAURO ANDRADE, ABTEILUNGSLEITER ORIGINALTEILE UND ZUBEHÖR, VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE, BRASILIEN

„Ich glaube an unsere Fähigkeit und Kraft, einen Traum zu verwirklichen. Bei Volkswagen habe ich gelernt, dass diejenigen, die äußerst **engagiert arbeiten**, Grenzen überschreiten können. Dass ich daran mitgewirkt habe, darauf bin ich stolz.“

BONGIKOSI QWESHA, AUSZUBILDENDER BEI VOLKSWAGEN, SÜDAFRIKA

„Die Auszeichnung ‚Bester Auszubildender 2007‘ **hat mein Leben verändert**. Wenn ich an Volkswagen denke, sehe ich Großes vor mir – auch im Hinblick auf meine Weiterqualifizierung und meine künftige Karriere.“



LISA MA, EVENTMANAGERIN BEI AUDI, CHINA

„Im Jahr 2007 war Audi in China sehr erfolgreich. Wir stellen uns jeden Tag **neuen Herausforderungen**. Und natürlich warte ich gespannt auf das aufregendste und wichtigste Ereignis dieses Jahres: die olympischen Sommerspiele in China. Willkommen in Beijing!“



IVAN COTTI, TECHNIKER IN DER ENTWICKLUNG BEI LAMBORGHINI

„Ich arbeite seit 1989 bei Lamborghini, und ich bin sehr stolz darauf, in der Entwicklungsabteilung dieser **einzigartigen italienischen Marke** tätig zu sein. Alle Phasen der Entstehung des Modells Reventón begleiten zu dürfen, war für mich Herausforderung und Belohnung zugleich.“



RAPHAEL GIOVANNI AMBROSIO, TRAINEE BEI SEAT, SPANIEN

„Als Trainee Team-Mitglied bei SEAT zu sein, bedeutet für mich die Chance auf eine **internationale Karriere** – und dass ich durch meinen Einsatz dazu beitragen kann, die künftigen Ziele des Unternehmens mitzugestalten.“





Innov



ation

Technologien für Menschen



RENNFAHRER EMANUELE PIRRO
und seine Frau Marie-Hélène setzen
auf Audis „Vorsprung durch Technik“.

Diesel – jeden Tag in der Pole-Position

Der Slogan „Vorsprung durch Technik“ wird bei Audi auch im Rennsport großgeschrieben. Die Siege der 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2006 und 2007 hat Audi vor allem dank der herausragenden Dieseltechnologie eingefahren, die durch die Serie inspiriert wurde. Von der Weiterentwicklung im Rennsport profitieren nun wiederum die Käufer der Marke. Die Erfolgsgeschichte dieser wechselseitigen Entwicklung ist noch lange nicht zu Ende.



Le Mans ist das härteste Straßenrennen der Welt. Fahrer, Techniker und Motoren gehen an ihr absolutes Limit. Boxenstopp, Fahrerwechsel, ein Handschlag, die sengende Hitze des Tages, die Kühle der Nacht – und ständige totale Präsenz: Das sind 24 endlos erscheinende Stunden höchster Konzentration. Stunden, in denen sich zeigt, ob die Arbeit der Monate davor das hält, was sie versprochen hat. Gerade dann, wenn man zum ersten Mal mit einem neuen Wagen und einer neuen Motortechnologie unterwegs ist.

Audi hatte eine große Herausforderung zu bewältigen: Wer mit einem Diesel an den Start ging, hatte bislang die Lacher schon vorab auf seiner Seite. „Als wir unsere Zulieferer über das Dieselpapstprojekt informierten, haben sie uns gefragt, ob wir das wirklich ernst meinen“, erinnert sich Dr. Wolfgang Ullrich, seit 14 Jahren Audi Motorsportchef. Im Unternehmen selbst denkt man anders. Wagnis und Risiko sind nicht die Parameter, anhand derer dort eine Strategie entwickelt wird. „Unser Ziel ist nicht in erster Linie, Lorbeeren zu ernten. Wir wollen Technologien, die in Serie gehen sollen, verbessern, um damit eine neue Benchmark zu setzen. Wenn wir dafür auch noch sportliche Lorbeeren ernten, umso besser“, sagt Ullrich und lächelt. Was macht Dieselpapsttechnologie für den Rennsport so attraktiv? „Höchste Leistungen und bulliges Drehmoment bei gleich-

zeitig niedrigem Verbrauch“, erklärt Richard Bauder, der bei Audi nur „der Dieselpapst“ genannt wird. Der Rennsport bietet zudem den Charme, im Zeitraffertempo Entwicklungen voranzutreiben, die den Rennmotoren und den Kunden weltweit gleichermaßen zugute kommen.

ERSTKLASSIGE FAHRLEISTUNGEN, SPARSAMER VERBRAUCH

Audi und Diesel – das gehört schon lange zusammen. Seit 1976 hat der Autobauer den Diesel nach und nach salonfähig gemacht und ihm dabei ein komplett neues Image verpasst. Bereits 1989 wurde mit dem 2,5 l Fünfzylinder-TDI-Motor der weltweit erste Dieselmotor mit vollelektronischer Dieselregelung in Serie gebracht. Er wurde zum Trendsetter der DI-Technologie. Die Gründe für seine hohe Akzeptanz bei den Autofahrern waren und sind die hervorragenden Fahrleistungen bei niedrigstem Verbrauch und bestem Fahrkomfort. Diese Kombination war auch der eigentliche Ansporn dafür, die Erfolge der Serie auf den Rennsport zu übertragen, die Technik unter diesen herausragenden Bedingungen weiter zu optimieren und ihre Leistung vor einem Weltpublikum unter Beweis zu stellen. „Wer in Le Mans gewinnen will, braucht die besten Fahrer und die beste Technik. Kleinste Fehler und Unstimmigkeiten können das Aus bedeuten, bevor das Rennen in die entscheidenden Runden gegangen ist“, sagt Dr. Wolfgang Ullrich.

Der Durchbruch ließ nicht lange auf sich warten: Mit den Fahrern Emanuele Pirro, Frank Biela und Marco Werner gewann das Audi Team 2006 Le Mans. Mit diesem Sieg überholte Audi sich selbst: Das über 650 PS (480 kW) starke V12 TDI-Triebwerk des Audi R10 TDI verbrauchte auf 100 Kilometer fast fünf Liter weniger Kraftstoff als der Audi R8 bei seinem Sieg im Jahr 2002, obwohl dessen TFSI-Motor auch schon sehr sparsam war.

VORREITERROLLE AUF DEM US-MARKT

Das war nicht nur ein enormer sportlicher Coup – nebenbei ging auch eine Strategie von Audi auf: dem Diesel als neuem, sportlichem und dennoch sehr umwelt- und fahrerfreundlichem Hochleistungsmotor eine unverrückbare Position in der Zukunft des Automobils einzuräumen. „Alles, was Audi im Rennsport macht, muss einen Nutzen für unsere Kunden haben.



TDI – AUDIS MILLIONENFACHER ERFOLG

Jeder zweite verkaufte Audi ist mit einem TDI-Motor ausgerüstet. Aus gutem Grund: TDI-Motoren haben einen geringen Verbrauch, ein hohes Drehmoment und eine außerordentliche Kraftentfaltung – Eigenschaften, die im Motorsport genauso gefragt sind wie im Alltag. Audi-Fahrzeuge mit TDI-Motoren waren ihren Wettbewerbern in puncto Verbrauch und Fahrleistung von Beginn an überlegen. Dieser Vorsprung wird sich in den nächsten Jahren noch vergrößern.

Motorsport zum Selbstzweck hat es bei Audi nie gegeben und wird es auch nicht geben. Beispiele sind der Quattro-Antrieb und die FSI-Technologie, die beide über den Rennsport in die Serie und damit zu unseren Kunden kamen“, erklärt Rennmotorenchef Ulrich Baretzky nicht ohne Stolz. Für Audi ist diese Pole-Position ein wichtiges verkaufstrategisches Argument für den weiteren Ausbau der Vorreiterrolle im Marktsegment Diesel: Dank des intensiven Austauschs zwischen Rennsport und Serie konnte der Audi Q7 für seinen Marktstart in den USA 2009 mit dem saubersten Dieselmotor der Welt ausgerüstet werden. Dort tritt Audi als lang etablierte Premiummarke mit dem Zauberwort „ultra low emission system“ an – einem System, das bereits heute die extrem strengen US-Grenzwerte Bin 5 und LEV II erfüllt und in allen Staaten der USA zugelassen wird. Dabei unterschreitet dieses Motorkonzept

„Audi ist auch in den USA als Premiummarke sehr beliebt – eine gute Position, um die Dieselsechnologie zu etablieren.“

MATTHIAS BRAUN, AUDI VERTRIEBSCHIEF USA



LE MANS – 24 STUNDEN BIS ZUR EWIGKEIT

Seit 1999 ist Audi in Le Mans dabei – einem Rennen, das längst zum Mythos geworden ist. Dabei gelang sogar das Kunststück, die berühmte Le Mans-Trophäe gleich dreimal – 2000, 2001 und 2002 – zu gewinnen. Der Pokal bleibt deshalb, dem Reglement folgend, für immer in Ingolstadt. 2006 und 2007 siegte Audi mit seinem revolutionären R10 (V12 TDI-Motor) wieder zweimal in Folge.



Die Fahrer Frank Biela, Emanuele Pirro und Marco Werner (von links) mit ihrem Audi R10 TDI – das erste Team, das Le Mans mit einem Diesel-Rennwagen gewonnen hat.

schon heute auch die für September 2014 erwarteten EU6-Grenzwerte. Der Motor wird in Europa optional im Audi Q7, im A4 und im A5 angeboten. Audi übersetzt „TDI“ auch gern mit „Technologie – Dynamik – Innovation“. Innovativ war der Autohersteller schon 1913, als Rudolf Diesel an einer neuen Technologie bastelte: Biodiesel. Mittlerweile arbeitet Audi schon am Biodiesel der zweiten Generation. Der hydrierte Biodiesel (BtL) wird 2008 als Treibstoff in Le Mans eingesetzt. Die Zuschauer werden staunen: Der Audi R10, der dort an den Start gehen wird, ist so sagenhaft leise, dass die Hasen an der Rennstrecke in Le Mans erst im letzten Augenblick in Deckung gehen werden.



WEITERE INFORMATIONEN
www.audi.de > Erlebniswelt > Motorsport > Audi R10 TDI

**AUDI Q7 3.0 L TDI:
 Mit modernster Dieseltechnik
 Amerika erobern**

Im Frühjahr 2009 hat der Q7 in der 3.0 L TDI-Variante Premiere in den USA. Zwar kennen viele US-Amerikaner die überzeugende Audi Dieseltechnik bereits von ihren Europa-Besuchen; in ihrem Markt aber sind überzeugende Angebote – zumal im SUV-Segment – noch rar. Mit dem Hochleistungsdiesellaggregat im Q7 nimmt Audi jetzt nicht nur die hohen amerikanischen Schadstoffhürden, sondern leitet auch einen Imagewandel ein. „Ein Dieselfahrzeug muss nicht aussehen wie ein Traktor“, so Matthias Braun, Audi Vertriebschef USA. „Der Q7 präsentiert sich mit einem sportlichen Auftritt.“ Viele Amerikaner, so Brauns Beobachtung, seien vom Motorsport begeistert und würden sehr genau verfolgen, wie gut die Audi Fahrzeuge mit Dieselantrieb bei internationalen Rennen abschneiden. Außerdem seien die US-Bürger für das Thema sparsamer Verbrauch mittlerweile verstärkt sensibilisiert. Damit dürfte einem Erfolg – Motto: „Vier Ringe für 50 Sterne“ – nichts mehr im Wege stehen.



INTERVIEW MIT EMANUELE PIRRO UND SEINER FRAU MARIE-HÉLÈNE

„Ob Rennwagen oder Serienfahrzeug – der Charakter ist der gleiche“

Ein Spitzengespräch der besonderen Art: Das Ehepaar Pirro – er Le Mans-Sieger 2006 und 2007, sie Mutter und Familienmanagerin – diskutiert über die Audi Dieselsechologie.

lange gefahren, bevor mein Mann den R10 fuhr. Er ist sehr ökonomisch und leise, bietet aber dennoch Dynamik und Fahrspaß.

Was für ein Gefühl ist es, nach einem Rennen mit einem R10 in Ihren Audi zu steigen?

EMANUELE PIRRO: Es gibt eigentlich keinen großen Unterschied. Man spürt sofort denselben Charakter. Es ist dieselbe Marke, und als Rennfahrer bin ich natürlich Teil dieser Marke.

Sie sind Mutter von zwei Söhnen. Welche Bedeutung hat für Sie als Familienmanagerin ein Diesel von Audi?

MARIE-HÉLÈNE PIRRO: Na, als Familienmanagerin sage ich natürlich: Er ist sehr ökonomisch. Ich brauche nur alle 600 Kilometer zu tanken, das ist schon etwas Besonderes und ein unschlagbares Argument für einen Diesel. Der sehr robuste Motor gibt mir natürlich auch immens viel Sicherheit.

Herr Pirro, was wird sich für Sie als Fahrer in der Diesel-Rennwagen-Technologie in den nächsten Jahren ändern?

EMANUELE PIRRO: Das ist ein fortlaufender Prozess, natürlich wird der Motor immer weiter verbessert. Der Slogan „Vorsprung durch Technik“ wird bei Audi gelebt.

Frau Pirro, was sagen eigentlich Ihre Söhne Christoforo und Goffredo, wenn sie gefragt werden, mit welchem Kraftstoff der Rennwagen ihres Papa angetrieben wird?

MARIE-HÉLÈNE PIRRO: Diesel – was sonst?

Herr Pirro, was dachten Sie, als Audi sagte, die Rennwagen würden auf Diesel umgestellt? Waren Sie am Anfang skeptisch?

EMANUELE PIRRO: Ehrlich, wenn diese Nachricht nicht von Audi gekommen wäre, hätte ich gedacht, das sei ein Witz. Ich fahre seit 14 Jahren für Audi und weiß, wie sehr Audi auf die besten und neuesten Technologien setzt. Diesel im Rennsport einzusetzen war einfach so neu und innovativ, dass es schon sehr außergewöhnlich war. Als ich den Wagen das erste Mal fuhr, war das ein sehr bewegender Augenblick für mich und ich wusste: Das wird eine Erfolgsgeschichte.

Welchen Unterschied haben Sie gegenüber dem Benzinmotor bemerkt?

EMANUELE PIRRO: Er ist viel sanfter als ein Benzinmotor und sehr viel leiser. Ein Rennauto mit Wohlfühlfaktor. Das war eine neue Erfahrung für mich. Ein wirklicher Meilenstein.

Frau Pirro, Sie leben mit Ihrer Familie in Monte Carlo und Rom. Da kann Autofahren ganz schön stressig sein. Warum fahren Sie einen Diesel?

MARIE-HÉLÈNE PIRRO: In meinen Augen ist ein Diesel ein ausgesprochen frauenfreundliches Auto. Ich habe den Diesel ja schon



Wie auf einer Perlenschnur

Staus sind der natürliche Feind des automobilen Alltags. Angesichts des künftig noch zunehmenden Individualverkehrs arbeiten Volkswagen Forscher und Mobilitätswissenschaftler des Volkswagen Konzerns an entlastenden Zukunftsszenarien. Ihr Ziel: flüssigere Verkehrsströme durch intelligente Autos, die sehen, sprechen und hören können.

700 km

TÄGLICHE AUFSUMMIERTE STAULÄNGE
AUF DEUTSCHEN AUTOBAHNEN

261.000 km

JÄHRLICHE GESAMTSTAULÄNGE
AUF DEUTSCHEN AUTOBAHNEN

191.000 h

STAU JÄHRLICH AUF
DEUTSCHEN AUTOBAHNEN

Zahlen: Stand 2005

Auf dem Bildschirm sieht die simulierte Szene ganz niedlich aus: Computeranimierte Pkw fahren im Kreis. Plötzlich drosselt ein Fahrzeug ohne ersichtlichen Grund seine Geschwindigkeit. Die Folge: eine Kettenreaktion. Nach dem ersten verlieren auch das zweite und dritte Auto an Tempo, der ganze Kreis gerät ins Stocken, bis immer mehr Pkw immer länger stehen bleiben. Simpler und zugleich eindringlicher lässt sich nicht veranschaulichen, was den Alltag von Millionen Verkehrsteilnehmern bisweilen zur Qual macht: der Stau.

Kleine Ursache, große Wirkung. Für Dr. Hans-Jürgen Stauss, Leiter der Organisationseinheit Mobilität im Volkswagen Konzern, ist die virtuelle Versuchsanordnung mit einem abrupt bremsenden Auto Ausgangspunkt für die Erforschung eines Phänomens, das nicht nur den Straßenverkehr in verdichteten Ballungsräumen zusehends dem GAU näherbringt. Staus gibt es in allen hoch

differenzierten und vernetzten Systemen: auf der Schiene, auf dem Wasser (Containerabwicklung), in der Luft, in der Telefonie, im Internet. An apokalyptischen Prophezeihungen mangelt es dabei nicht. Einige Experten erwarten beispielsweise den Zusammenbruch der weltweiten Datenströme via Internet schon in sehr naher Zukunft.

MILLIARDENSCHÄDEN FÜR DIE WIRTSCHAFT

Selbst wenn es nicht zum Äußersten kommen sollte: Staus verursachen bereits heute gewaltige Kosten. Im Straßenverkehr führen sie dazu, dass täglich viel Benzin nutzlos verbrannt und in die Luft geblasen wird. Staubedingte Zeitverluste verursachen volkswirtschaftliche Schäden, die aufs Jahr gesehen in die Milliarden gehen. Und die Prognosen für die künftige Verkehrsexpansion in Deutschland – Europas Verkehrsdrehscheibe – geben Anlass zu weiterer Besorgnis: Laut der acatech-Studie „Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von morgen“ ist in den

nächsten zwölf Jahren mit einem Zuwachs beim Pkw- und Lkw-Verkehr von 20 bzw. 34 Prozent zu rechnen. Droht also der Mobilitätsgesellschaft der Stillstand auf Deutschlands Straßen? International renommierte Fachleute warnen vor Panikmache und übertriebener Dramatisierung. Man könne dieser Entwicklung durchaus gegensteuern, meint etwa der Verkehrsforscher Dirk Helbing, Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. Es sei entscheidend, so Helbing, Ansätze kooperativen Fahrens voranzutreiben und die Selbstorganisation des Verkehrs durch dezentrale Steuerungssysteme zu unterstützen. Was sich hinter diesen zunächst etwas abstrakt anmutenden Formulierungen verbirgt, wird klarer, wenn man sich die Hauptursachen für Staus verdeutlicht: Zu 50 Prozent sind Baustellen, zu 30 Prozent Unfälle verantwortlich. Engstellen wie etwa Autobahnauffahrten sind es, die den Verkehrsfluss behindern oder auch ganz lähmen können.

AUTOS WERDEN KÜNFTIG HÖREN UND SEHEN KÖNNEN

Was also kann, was muss getan werden? Die Mobilitätsforschung im Volkswagen Konzern arbeitet wissenschaftlich und lösungsorientiert zugleich. Dr. Hans-Jürgen Stauss und seine Mitarbeiter sind ihrer Zeit weit voraus, wenn sie vom intelligenten Auto der Zukunft sprechen, das sehen, hören und sprechen kann. Schon jetzt gibt es Fahrerassistenzsysteme wie die automatische Distanzregelung (ADR), die den Menschen entlasten und für den richtigen Abstand zwischen zwei Autos sorgen soll. Aber das ist erst der Anfang. Geplant ist, dass etwa ab dem Jahr 2015 Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit Sensoren ausgestattet sind, die Fahrumgebung und Verkehrssituation erfassen. Außerdem sollen sie Signale aussenden und empfangen können, um auf diese Weise miteinander zu kommunizieren, also Informationen über Verkehrsströme und Engpässe auszutauschen. „Das Auto“, skizziert Stauss, „verfügt dann über einen telematischen Horizont, es kann besser und weiter sehen als der Fahrer – auch um die Kurve.“ Der Fahrzeugführer könne mit Hilfe der eingehenden Daten vorausschauend und verkehrsadäquat reagieren. Was aber, wenn nun alle Verkehrsteilnehmer in Erwartung eines drohenden Staus die gleiche Vermeidungsentscheidung treffen? Löst so ein kollektives Verhalten nicht womöglich erst recht einen Stau aus? Nicht, wenn der Informationsfluss individualisiert und so eine Entzerrung möglich wird. Dazu ist eine Vernetzung der dezentralen Sensortechnologie mit zentralen Verkehrsleitstellen erforderlich. Gegenwärtig habe die benötigte weiträumige Verkehrserfassung noch gravierende Mängel, die durch Datenautobahnen zwischen Fahrzeugen und Verkehrszentralen behoben werden könnten, betont Stauss.

Wie auf einer Perlenschnur aufgereiht, so stellt sich der Mobilitätsexperte den verdichteten Kolonnenverkehr der Zukunft vor. Nicht stockend, sondern verflüssigt – durch eine elektronische Steuerung, die geringere Fahrzeugdistanzen bei zügigem Tempo erlaubt. Selbstverständlich wird der Mensch sein Automobil auch in Zukunft noch eigenverantwortlich bewegen. Aber sollte er doch einmal in einen Stau geraten, wird ihn eine unsichtbare Hand komfortabel durch das Nadelöhr führen. Der Fahrer kann sich gemütlich zurücklehnen – und das Steuer einfach abgeben.

WEITERE INFORMATIONEN
www.acatech.de > Aktivitäten > Publikationen > Projektberichte > Mobilität 2020



„Kooperatives Fahren“



PROF. DIRK HELBING
Verkehrsforscher an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich

Herr Prof. Helbing, mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen in Deutschland als Transitdrehscheibe Europas werden Staus zu einem Problem, das erhebliche volkswirtschaftliche Schäden verursacht.

Wie kann Abhilfe geschaffen werden?

DIRK HELBING: Die zentralen Steuerungskonzepte der Verkehrsregulierung, die man bislang kennt, stoßen an ihre Grenzen. Der Trend geht dahin, dass Systeme kooperativen Fahrens die Selbstorganisation des Verkehrs unterstützen.

Was hat man sich darunter vorzustellen?

Wir verfügen ja bereits über Fahrerassistenzsysteme, die aber noch vorwiegend dem Komfort und der Sicherheit dienen. Künftig sollen Radarsensoren an Autos Abstand und Geschwindigkeit an kritischen Staupunkten wie etwa Baustellen oder Auffahrten so regulieren, dass sich positive Effekte auf den gesamten Verkehrsfluss ergeben. Durch derart automatisiertes Fahren können Verkehrsströme stabilisiert und Kapazitäten erhöht werden.

Also ist die Verkehrsdichte gar nicht das eigentliche Übel?

Dichte wird erst dann zum Problem, wenn der Verkehr stockt. Eine wachsende Anzahl von Fahrzeugen für sich genommen führt nicht zwangsläufig zu Staus. Es kommt darauf an, den Strom im Fluss zu halten.

Brauchen wir zusätzliche Autobahnen oder nicht wenigstens mehr vielspurige Straßen?

Sicher wäre es auf manchen Strecken sinnvoll, den Autofahrern weitere Spuren anzubieten. Vorrang sollte aber die Weiterentwicklung von Systemen haben, die kooperatives Fahren ermöglichen, gerade auch im Hinblick auf die Erhaltung unserer Umwelt. Damit wäre viel gewonnen.

„Zusammenspiel von Mensch und Technik“

Aus der Stau-Sackgasse führt kein Königsweg heraus. Dr. Hans-Jürgen Stauss, Leiter der Organisationseinheit Mobilität im Volkswagen Konzern plädiert für differenzierte Lösungen.

Herr Dr. Stauss, sind verstopfte Straßen nicht eine unvermeidliche Folge wachsender Mobilitätsbedürfnisse und -zwänge moderner Arbeits- und Freizeitgesellschaften, die wir in Kauf nehmen müssen?

DR. STAUSS: Ja und nein. Gewiss sind Staus eine nie ganz zu neutralisierende Begleiterscheinung von Gesellschaften mit hoher Verkehrsdichte. Das betrifft ja nicht nur den Individualverkehr auf den Straßen, sondern zum Beispiel auch das Internet. Das hat mit der zunehmenden Beschleunigung und Vernetzung unter dem Einfluss der weltweiten Globalisierung zu tun. Aber das heißt nicht, dass wir die Hände in den Schoß legen sollten, nach dem Motto „Abwarten und Tee trinken“. Das Zusammenspiel von Mensch und Technik kann eine Menge bewirken, um den Autoverkehr flüssiger zu gestalten.

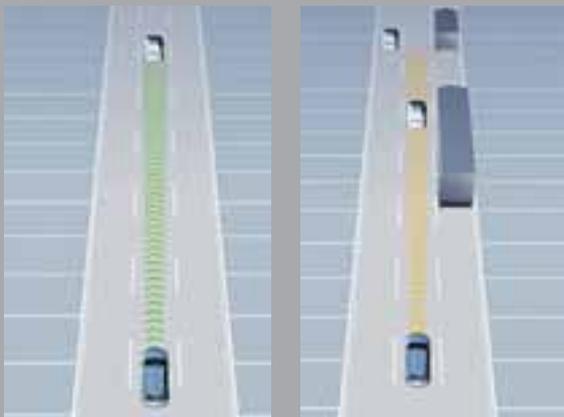
Sie denken dabei an die Entwicklung intelligenter Fahrzeuge, die sich mit Hilfe von Sensoren und Kommunikationseinrichtungen untereinander über Gefahrensituationen und kritische Engpässe weit im Voraus verständigen?
Das ist das eine. Wir arbeiten an einer neuen Generation von Automobilen, die vernetzte Mobilität ermöglichen sollen. Es



sind dann die Fahrzeuge selbst, die Informationen aufnehmen und weitergeben, damit die Fahrer Stau ausweichende und vermeidende Entscheidungen treffen können – und zwar so früh, dass eine Stop-and-Go-Falle gar nicht erst entsteht. Zum anderen geht es aber auch um ein angepasstes Fahrverhalten.

Können Sie das konkretisieren?

Untersuchungen belegen, dass es so etwas wie ein verkehrsoptimales Fahren gibt, das aber sehr situationsabhängig ist. Es gibt Situationen, in denen größere Abstände von Vorteil wären, um das Auffahren oder das Wechseln der Spur zu erleichtern. In Baustellenbereichen können aber allzu große Lücken zum Vordermann den ohnehin schon bestehenden Kapazitätsengpass noch verschärfen. In Zukunft wird es Systeme geben, die den Fahrer gerade in schwierigen Situationen unterstützen und gleichzeitig Komfort, Sicherheit und Verkehrsfluss verbessern.



VORAUSCHAUEND FAHREN

Eine Vision, die schon heute begonnen hat, Wirklichkeit zu werden: Vernetzte Fahrzeuge tauschen Informationen aus und stimmen sich optimal auf die Verkehrssituation ab. In nicht allzu ferner Zukunft werden unterschiedliche Sensorsysteme (Radar-Komponenten, Laserscanner und Bildprogramme) die Umgebung eines Autos erfassen und ein umfassendes elektronisches Gesamtbild der Verkehrssituation liefern. Im Verbund mit den Hochschulen Oldenburg, Hannover und Braunschweig sowie mit Unterstützung des Landes Niedersachsen treibt der Volkswagen Konzern eine Forschungsinitiative voran, die an der Verwirklichung dieser Vision arbeitet. Schon jetzt gibt es für einige Volkswagen Modelle die automatische Distanzregelung ACC (Adaptive Cruise Control), die den Wagen je nach Abstandsgebot abbremst oder – eine Neuerung – auch wieder beschleunigt. Und das Umfeldbeobachtungssystem Front Scan warnt den Fahrer, wenn er zu dicht auffährt, und bereitet das Fahrzeug auf eine Vollbremsung durch den Fahrer vor.

Mit Gaudís Erben in der Ideenfabrik

Aus Barcelona, Spaniens Zentrum für quirlige Kreative, kommen Autos, die nicht nur der Vernunft Raum geben, sondern auch dem Gefühl – der „auto emoción“. Mit dem neuen SEAT Design Center und dem ebenfalls erst kürzlich eröffneten Prototype Centre of Development (CPD) sind Entwicklungsstätten entstanden, die Ästhetik und Funktionalität kongenial verbinden – in ihrer eigenen Bauweise ebenso wie bei der Produktion faszinierender Automobile.



Seit mehr als 100 Jahren steht die katalanische Metropole Barcelona für aufregendes Design, avantgardistische Formen und phantasievolle Farbkompositionen. Niemand hat diesen Ruf so maßgeblich begründet wie der Architekt und Designer Antoni Gaudí (1852 – 1926). Seine einzigartigen Schöpfungen, die Kathedrale Sagrada Familia, der Park Güell und die Casa Batlló, verzaubern bis heute Besucher aus aller Welt.

Gaudís Erben im Volkswagen Konzern entwerfen heute, nur 45 Autominuten von Barcelona entfernt, im SEAT Werk in Martorell Autos. Sie tun das in einem Designzentrum, das – obwohl erst im Oktober 2007 eröffnet – schon heute eine Pilgerstätte für Designer ist. Von Designern für Designer entwickelt, gilt das Zentrum als das modernste und innovativste weltweit.

DESIGNSCHMIEDE IN KLÖSTERLICHER ABGESCHIEDENHEIT

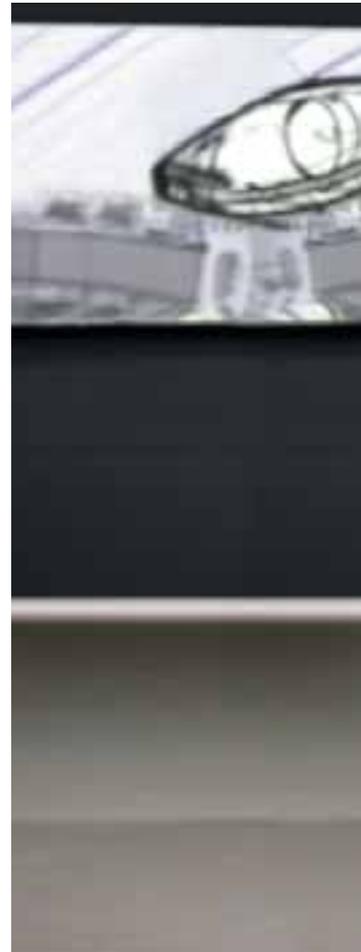
Michele D'Alessandro, Leiter Design Management, erläutert das kreative Potenzial: „In diesem Gebäude können die Designer ihren gesamten Produktionsprozess völlig autark vom Entwurf am Reißbrett über virtuelle Studien am Computer bis zum fertig lackierten Modell abbilden. Das ist in dieser Art einmalig auf der Welt.“

LUC DONCKERWOLKE
UND MICHELE
D'ALESSANDRO
(von links) prägen die
„auto emoción“ im
neuen SEAT-Design-Center.



„Das bewirkt einen Riesenschub für die Motivation und eine enorme Verbesserung der Kommunikation meiner Mitarbeiter.“

LUC DONCKERWOLKE, CHEF-DESIGNER SEAT



DIE ALLRAD-STUDIE TRIBU:
Symbol der
Formenwelt
zukünftiger
SEAT-Modelle

Tribu, gestaltet von Chef-Designer Luc Donckerwolke. Sie visualisiert die Formenwelt der zukünftigen SEAT Modelle und weist die Richtung, in die sich die Marke entwickeln will.

Es gibt vielleicht größere Designzentren, aber wohl kaum effizientere: Schließlich kann hier jeder der rund 100 Mitarbeiter aus zehn verschiedenen Nationen in allen Entwicklungsabschnitten mit eigenen Augen verfolgen, ob sich seine Idee auch in der Praxis umsetzen lässt. Das beschleunigt die Abläufe enorm und senkt damit deutlich die Kosten. Die visionäre Architektur erleichtert auch den Austausch zwischen unterschiedlichen Geschäftsbereichen, was die Effizienz der Arbeit nachhaltig erhöht. Das Design Center versteht sich deshalb heute als „Unternehmen im Unternehmen“.

AUSGEREIFTE IDEEN FLIEßEN IN DIE SERIENFERTIGUNG

„Das bewirkt einen Riesenschub für die Motivation und eine enorme Verbesserung der Kommunikation meiner Mitarbeiter“, freut sich Donckerwolke, „denn wir sehen uns hier als Nährboden für Ideen und Innovationen, und die können natürlich unter optimalen Bedingungen besonders gut gedeihen. So wollen wir unser Produktportfolio permanent erweitern, damit wir unser Ziel, im Jahr 2018 rund 800.000 Fahrzeuge zu verkaufen, erreichen können.“

Von außen völlig geschlossen, wirkt das Design Center auf einem Hügel fast wie eine Trutzburg. Das wäre passend, denn kaum etwas wird im Automobilbau mit größerer Diskretion behandelt als Designs und Prototypen. Doch je mehr man sich dem Gebäude nähert, desto eher erinnert es an ein Kloster, denn die Innensicht mit einer Art modernem Kreuzgang und einem lichtdurchfluteten Innenhof sorgt für verblüffende Transparenz: Diese Werkstätte der Ästhetik bietet sich dem Besucher hell, gläsern und überschaubar dar. In der Mitte prangt augenfällig die Allradstudie



**DR. OLIVER BLUME
UND JAVIER DIAZ**
(von links) im
Vorseriencenter

NACH DEM DESIGN DER PROTOTYP

Das Centro de Prototipos de Desarrollo (CPD) wurde im Januar 2007 in Betrieb genommen. Das CPD schlägt als technologisches Herz des ganzen Werkes – nicht nur wegen seiner zentralen Lage im Werksgelände, sondern auch, weil es die Entwicklung mit der Serienproduktion, also das Produkt direkt mit dem Prozess, verbindet. „Organisatorisch haben wir in diesem Vorseriencenter die Funktionen des Prototypenbaus, des Modellbaus, der Pilotheile und der Serienanalyse unter einem Dach zusammengeführt“, erklärt der Leiter der Markenplanung, Dr. Oliver Blume. „Besonders wichtig waren für uns schlanke Arbeitsprozesse und vor allem optimale Arbeitsbedingungen für unsere ungefähr 300 Experten“.

„KOSTENEINSPARUNGEN VON RUND 15 PROZENT“

Der Clou des Gebäudes ist, dass rund um ein Kommunikationszentrum in der Mitte des Komplexes die zuständigen Spezialisten für Pressteile, Karosseriebau, Montage und Qualitätsanalyse angesiedelt sind. Durch diese Integration beginnt die Anlaufvorbereitung bereits ab dem ersten Prototypen und wird durch die Erfahrungen der aktuellen Serienproduktion unterstützt. „Das bringt eine deutliche Beschleunigung der Qualitätsprozesse“, erklärt der Leiter des Vorseriencenters, Javier Diaz. „Zudem

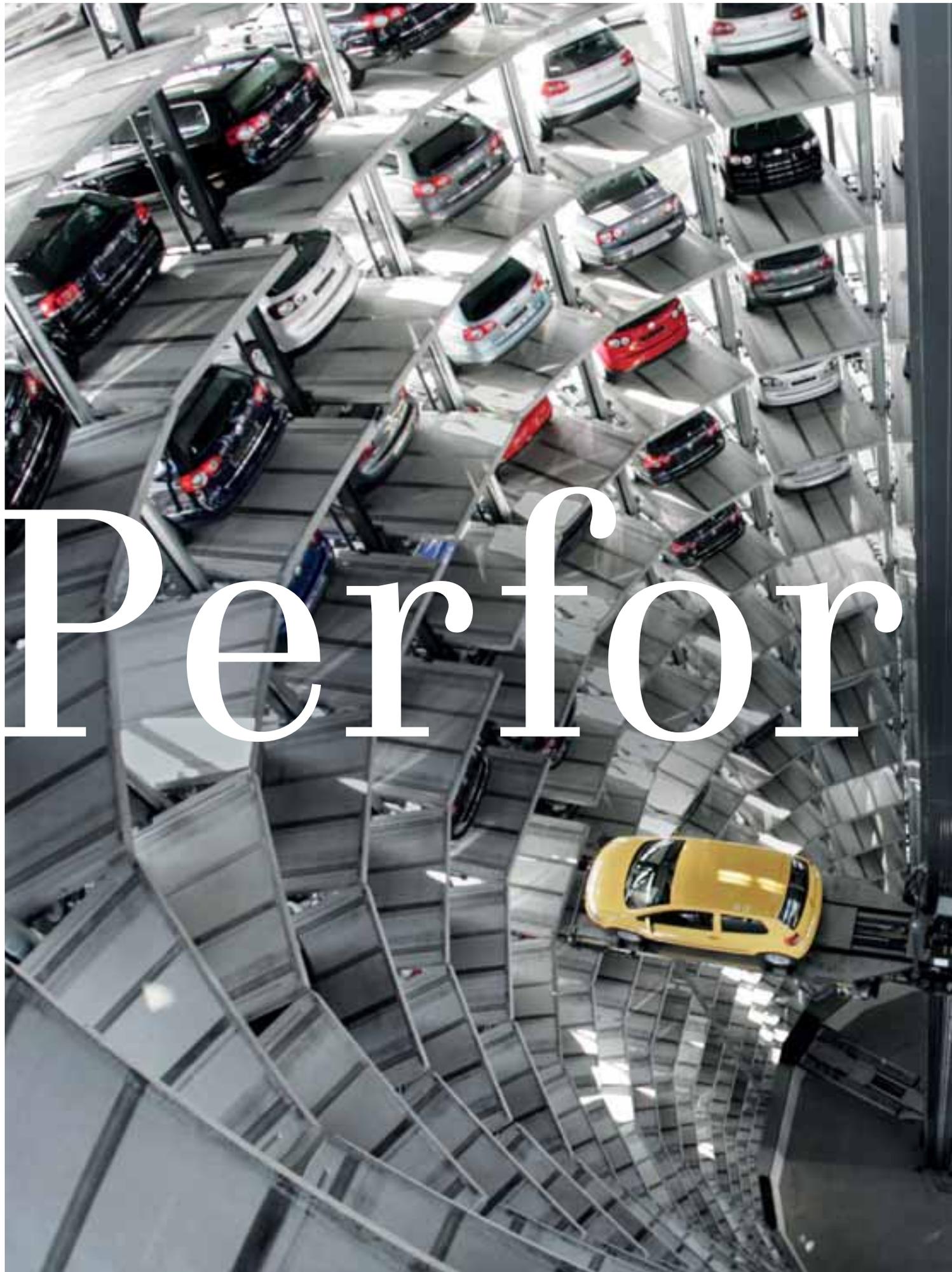
kalkulieren wir mit Kosteneinsparungen allein im Prototypenbau von rund 15 Prozent. Zusammen mit den Einsparungen bei den Betriebsmitteln wird sich das Center in zwei Jahren amortisieren.“

Besonders reizvoll am Konzept des Vorseriencenters ist die Integration der virtuellen Technik für Datenkontrollmodelle und Prototypen: In dieser frühen Projektphase werden alle Oberflächen- und Konstruktionsdaten modellhaft simuliert, bevor sie auf das reale Fahrzeug übertragen werden. Zudem bietet die virtuelle Technik erhebliche Vorteile in der Analyse und Umsetzung von Qualitätsverbesserungen in den Vorserienfahrzeugen: Verschiedene Lösungsalternativen werden am Rechner durchgespielt und anschließend in der Werkstatt ausprobiert. Ebenfalls virtuell simuliert wird der spätere Fertigungsprozess vom Presswerk bis zur Montage. Dieses Verfahren löst mögliche Probleme schon im Vorfeld, sodass sie in der Serienproduktion gar nicht erst auftreten. Ein unschätzbare Vorteil, der dem Kunden durch höhere Qualität und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge zugute kommt.



WEITERE INFORMATIONEN

<http://media.seat.com> > Company > SEAT Design Center



Perfor



performance

Leistung in Reinkultur

Volkswagen



Das Auto

Mit dem Käfer fing alles an – das Wirtschaftswunder der Bundesrepublik und der Aufstieg des Volkswagen Konzerns zu Europas führendem Automobilhersteller. Im Golf fand sich nicht nur eine ganze Generation wieder, er ist heute auch das weltweit meistverkaufte Fahrzeug des Konzerns. Der up!, das zukunftsweisende Kleinwagenmodell aus Wolfsburg, ist die zeitgerechte Antwort auf ökologische Herausforderungen und veränderte Mobilitätsbedingungen.

Fortbewegung ist ein menschliches Grundbedürfnis. Zu allen Zeiten waren Ortsveränderungen erforderlich, um in arbeitsteiligen Gesellschaften Güter, Dienstleistungen und Informationen auszutauschen. Jahrtausendlang waren Pferde das bevorzugte Transportmittel; im 19. Jahrhundert kam die Eisenbahn, Telegrafie und Telefon gesellten sich bald als Übermittlungsbeschleuniger von Gesellschaften hinzu. Doch erst mit dem Auto gelang dem Menschen ein qualitativer Sprung in Sachen Beförderung: Zunächst noch Luxusprodukt für wenige, gelang der Durchbruch der Breitenmotorisierung mit dem Aufstieg der Wohlstandsgesellschaften nach dem Zweiten Weltkrieg.

Kein Fahrzeug hat diese einmalige historische Chance so zu nutzen verstanden wie das Auto dieser Ära: der Volkswagen, zunächst in Gestalt des „Käfers“ – so nannten ihn als Erste die Amerikaner. Seinem Erfinder Ferdinand Porsche schwebte ein „vollwertiges Gebrauchsfahrzeug“ vor, mit „narrensicheren Einrichtungen“, zuverlässig und erschwinglich. Kurzum: ein Auto für jedermann. Mit dem Käfer wurde der Volkswagen Konzern zu einer Institution der jungen Bundesrepublik, zum Mitstreiter des westdeutschen Wirtschaftswunders und zum Spiegel wechselnder Zeitströmungen und Stilarten.



DER KÄFER –
Symbol für die Werte
einer ganzen Generation:
Stabilität, Nüchternheit
und Lebensfreude

Volkswagen – schon bald bürgerte sich das einprägsame Kürzel VW ein – stand und steht für das Lebensgefühl von Generationen und ist bis heute die Verkörperung von „Made in Germany“, wengleich dies im Zeitalter der Globalisierung nicht mehr ein geografischer Begriff, sondern eher ein internationales Qualitätssiegel ist. Heute und in Zukunft symbolisiert die Marke Volkswagen „German Engineering“ unter den Vorzeichen von Nachhaltigkeit und gesellschaftlicher Verantwortung: Mythos verpflichtet.

ER LÄUFT UND LÄUFT UND...

Seine Attraktivität verdankte der Käfer dem Umstand, dass ihn eine Aura von Klassenlosigkeit umgab, die das Auto für Familien, Arbeiter und Angestellte, Individualisten und Aufsteiger gleichermaßen begehrnt machte. Mit seiner zweckmäßigen Ausstattung, seinem

schnörkellosen, aber ästhetisch durchaus ansprechenden Erscheinungsbild, das sich in Gedanken zu einem Ei abrunden ließ, schwamm er fröhlich auf den ersten Wellen des aufblühenden westdeutschen Wohlstands, der zu dem führte, was der Soziologe Helmut Schelsky seinerzeit als „nivellierte Mittelstandsgesellschaft“ bezeichnete. Nach und nach aber fächerte sich die Gesellschaft wieder stärker auf, entwickelten sich unterschiedliche Bedürfnisse. Der Käfer passte sich phantasievoll den wechselnden Moden an: Chrom kam verstärkt ins Spiel, und es gab als Zubehör sogar eine Blumenvase, die neben der Lenksäule angebracht wurde. Beliebt waren auch das „Tigerfell“ fürs Lenkrad oder die Picknickablage. Während Conny Froboess „Zwei kleine Italiener“ trällerte, fuhren die Deutschen derart ausgestattet nach Rimini und bald auch gen Spanien. Nach dem Urlaub wurde dann erzählt, wie problemlos der Wagen die Bergpässe gemeistert habe.

Und in der Tat: An technischer Zuverlässigkeit war der Käfer nicht zu übertreffen. Robust und nahezu unverwundlich machte er seinem Besitzer lange Freude und bescherte ihm deshalb auch einen hohen Wiederverkaufswert. Der Käfer war der sichtbarste Ausdruck für die automobilen Demokratisierung in der westdeutschen Nachkriegszeit, in der Werte wie Stabilität und Nüchternheit die Lebensfreude



„Der Käfer war mein erstes eigenes Auto, die Faszination Käfer hat mich bis heute nicht losgelassen. Heute fahre ich ‚Frieda‘. Sie ist riffblau und feiert dieses Jahr ihren dreißigsten Geburtstag!“

ELKE PETERSEN

Mein erstes Mal

MIT DEM KÄFER AUF UND DAVON – VON PETER ZOLLING

Sommer 1974. Ein Jahr vor dem Abitur. Abenteuerliche Zeit. Freunde auf ihrer ersten Fahrt in den Urlaub nach Südfrankreich und Spanien – mit dem VW-Käfer großzügiger Eltern. Die Führerscheine sind frisch erworben, manche erst im zweiten Anlauf. Dem zurückblickenden Zeitzeugen (vorne rechts im Bild) ist der Käfer von Kindesbeinen an ein zuverlässig rollender Lebensbegleiter. Verbunden mit unvergesslichen Erlebnissen. Und einigen Schrecksekunden, wenn etwa ein Pferdekopf durchs offene Wagenfenster lugt und alles in Dunkelheit hüllt, als man Ende der fünfziger Jahre die Grenze zum deutschen Ferienparadies Italien passiert. So kurz vor der Reifeprüfung aber lässt sich keiner mehr ins Bockshorn jagen. Und schließlich flößt der Käfer ja generationenübergreifendes Vertrauen ein. Als treues Vehikel in der Heimat und in der Fremde – und als Trutzburg, falls die Zelte den Biskaya-Stürmen mal nicht standhalten

sollten. Die Rückbank ist ausgebaut; Kocher, Gasflasche und Vorräte erinnern eher an Vorbereitungen für schlechte Zeiten. Doch davon kann keine Rede sein: Vier Wochen lang touren die Freunde durch die flimmernde Hitze Spaniens, Meer und Sonne auf der Haut, die Doors und Barry White in den Ohren, Sangria und Paella auf der Zunge. Wohlbehalten und ohne Motorschaden bringt der Käfer sie zurück. Brav und gutmütig schnurrend macht er alle Kapriolen mit, die Jungs halt ab und zu schlagen, wenn sie zum ersten Mal am Steuer eines Autos sitzen. Des Autos, wie wir damals fühlten, dessen Siegeszug im Golf und im up! weiter Geschichte schreibt.

Der langjährige SPIEGEL-Journalist Peter Zolling lebt heute als Publizist und Autor in Hamburg. Ende vergangenen Jahres erschien die aktualisierte Neuauflage seines Buchs „Deutsche Geschichte von 1871 bis zur Gegenwart – Wie Deutschland wurde, was es ist“.



keineswegs ausschlossen. „Er läuft und läuft und...“, verbreitete die Werbung ohne Übertreibung. Auch die aufbegehrende Jugend der sechziger und siebziger Jahre konnte sich der Faszination des Autos ihrer Zeit nicht entziehen. Der Käfer wurde diesseits und jenseits des Atlantiks zum Kultobjekt einer Generation, die ihn bunt aufpeppte und Protest mit Flower-Power-Spaß verband.

NUR WER INNOVATIV UMDENKT, HAT AUF DAUER ERFOLG

Die Zeiten ändern sich – und mit ihnen Bedürfnisse und Anforderungen der Märkte. Wenn das passiert, müssen neue Antworten auf neue Fragen her. 1972 stand der Käfer in seinem Zenit: Mit 15.007.034 produzierten Exemplaren war er das meistgebaute Auto weltweit. Nicht nur die Herzen der Fahrerinnen und Fahrer waren ihm zugeflogen, auch das Kino hatte ihn entdeckt und in Streifen wie „Ein toller Käfer“ oder „Ein Käfer auf Extratour“ zum Filmhelden erkoren. 1973 dann ein Wendejahr: Die Ölkrise rief zum ersten Mal ins Bewusstsein, dass fossile Energien nicht unbegrenzt vorhanden sein würden, und man begann sich allmählich Gedanken über den Schutz der Umwelt zu machen. Das Zeitalter kurzsichtiger Ressourcenverschleuderung neigte sich unweigerlich dem Ende zu. Wandel wahrzunehmen ist Tradition bei Volks-



„1965 ging es mit dem VW-Bulli bis nach Finnland. Fünf Personen, Campingausrüstung und faltboot hatten darin bequem Platz. Das war für uns ein echtes Stück Freiheit – und ein unvergessliches Erlebnis!“

PETER GAST



wagen – das zeigte sich einmal mehr im Generationswechsel zum Golf, der 1974 seine Premiere feierte. Mit ihm wurde nichts Geringeres als eine Revolution präsentiert: ein kühner Sprung in Form und Technologie. Aber wie beim Käfer folgte das Design der Funktion, entsprach die Technik den Anforderungen der Zeit. Kantig und mit geraden Linien kam der Golf daher, anstelle des luftgekühlten Heckmotors bewegte ihn ein wassergekühlter Frontmotor. Das war die windschlüpfrige Alternative für veränderte Alltagsbedürfnisse: ein energieeffizientes, sparsames, leistungsstarkes und zugleich wendiges Auto. Was damals wohl nur wenige ahnten, trat ein: Der Golf knüpfte nicht nur an die Erfolgsgeschichte seines Vorgängers an – er übertraf dessen Erfolge sogar.

DER NEUE VOLKSSPORT: GOLF

Sehr viel schneller als beim Käfer wurden Varianten des Golfs entwickelt. Das bundesrepublikanische Wirtschaftswunder hatte zunächst Massenkonsum und breite Motorisierung ermöglicht, nun differenzierte sich die Gesellschaft zusehends und schuf Raum für Lebensstile. Unter dem Leitwert des sympathischen Autos sprach der Golf unterschiedliche Käufergruppen an: vernunftbetonte Jungfamilien, solide Senioren, aber auch Lifestyle-Anhänger eines hedonistischen Individualismus – die „Generation Golf“

(siehe Kasten). Diese Bedürfnisvielfalt konnte Volkswagen nur bedienen, weil es mittlerweile möglich war, Produktionsprozesse flexibler zu steuern. An die Stelle der starren Massenfertigung trat die computergestützte Herstellung nach dem Baukastenprinzip, die Automatisierung und Flexibilität verband. Bereits 1976 kam der Golf GTI auf den Markt, der auf eine jüngere und betont sportliche Zielgruppe zugeschnitten war. Es folgten das Cabrio für die sonnen- und lufthungrigen Schicken der Großstadt, später der Caddy und der Variant. Golf – das bedeutete gehobenes Fahren für alle, bodenständig und spritzig zugleich. Im Slogan für die Einführungskampagne klang dieser Brückenschlag an: „Der neue Volkssport: Golf“. Mit heute mehr als 25 Millionen Fahrzeugen ist der Golf das meistgebaute Auto des Volkswagen Konzerns. „Wir sind Golf“ – so könnte es in Anlehnung an die populäre Boulevard-Schlagzeile heißen. Wie für den Käfer, so gilt auch für den Golf: „Er läuft und läuft und...“. Der einen „Generation Golf“ sind mittlerweile vier weitere gefolgt – dank der verschiedenen Entwicklungsstufen, die das Modell bislang durchlaufen hat. Durch Käfer und Golf hat die Welt an demokratischer Mobilität gewonnen. Wurde der Käfer noch als originär deutsches Auto wahrgenommen, ist der Golf längst ein Europäer. Jetzt hält Volkswagen die Zeit für gekommen,



Ein Golf-Veteran

Einen Spiegel wollte Florian Illies sich und seinesgleichen mit der Inspektion der „Generation Golf“ vorhalten – einem Buch, das die Sehnsucht der heute Mittbis Enddreißiger auf einen gemeinsamen automobilen Nenner brachte: den Golf. Er verbinde „moderne Ästhetik mit Traditionsbewusstsein“, verkündete der Herold eines neuen Hedonismus, der das Ego als Markenzeichen erfand.

Dass ein Golf zwar Individualität verkörpert, aber auch praktische Familienwerte, entging dem Popliteraten Illies keineswegs. „Ich wollte alles anders machen als mein alter Herr“, erinnert er sich voller Selbstironie, „und nun fahren wir das gleiche Auto.“



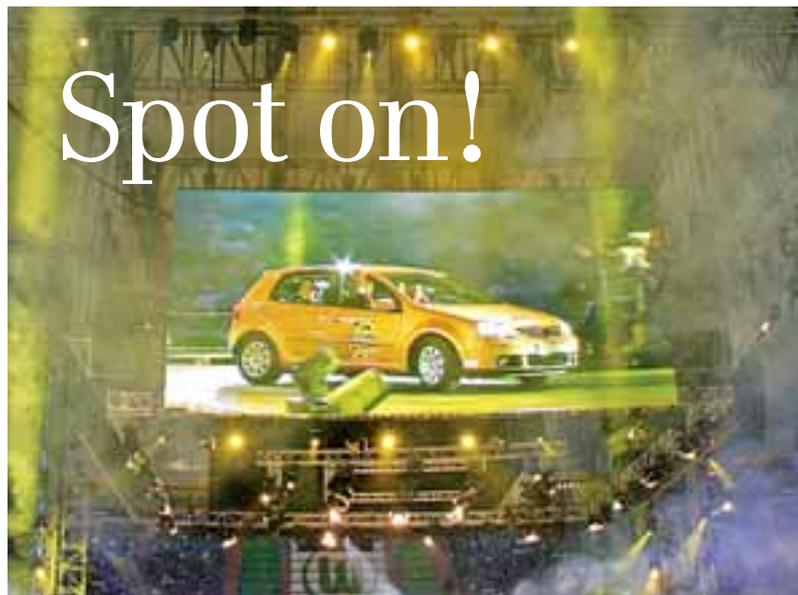
TEXT
PETER ZOLLING



GENERATION GOLF. Eine Inspektion.
von Florian Illies (Autor)
Verlag: Fischer (Tb.), Frankfurt
ISBN: 978-3-596-15065-6

„Der Golf I hat für mich ein einmaliges, zeitloses Design. Das Auto sieht sehr dynamisch und gleichzeitig freundlich aus. Deshalb habe ich gleich zwei davon in der Garage stehen.“

EDIN BUKVIĆ



Spot on!

Mega-Party für einen Star: der 25-millionste Golf

Ein Fest der Superlative für ein Auto der Superlative. Weniger wäre auch nicht gegangen – schließlich galt es, den 25-millionsten Golf zu feiern, 33 Jahre nach dem Debüt dieses bisher erfolgreichsten Volkswagen Modells, dieser Ikone, die bis heute rund um den Globus Automobilgeschichte schreibt. Alle ehemaligen und aktiven Mitarbeiter, ihre Familien und Freunde lud Volkswagen zum großen Fest zu Ehren des VW- Klassikers ein. Eine ganze Region war auf den Beinen: 135.000 Menschen feierten auf einer 4.500 Meter langen Eventmeile. Eine musikalische Zeitreise führte die Besucher durch 33 Jahre Rock- und Golf-Geschichte; internationale Künstler

wie die Weather Girls, Peter Maffay und Chris de Burgh spielten ihre größten Hits.

25 Millionen Golf – damit sind viele persönliche Geschichten verbunden. Zahlreiche Gäste fühlten sich an die gemeinsame Zeit mit ihrem eigenen Golf erinnert. Die schönsten dieser Rückblicke – manche davon aus der „Generation Golf“ – sind im Buch „25.000.000 Golf“ gesammelt. Um diesem Erfahrungsschatz den passenden Einband zu geben, wurde das Buch als Goldbarren gestaltet. Übrigens: Der 25-millionste Golf lief signalrot lackiert vom Band – und glänzte am Ende des Jubiläumstages im Licht des größten Feuerwerks, das die Region Wolfsburg je gesehen hatte.

ein Metropolenauto für die Mobilitätsbedürfnisse der globalisierten Welt auf den Markt zu bringen.

UP! – AUFBRUCH FÜR DIE WELT IM WANDEL Klimaschutz und knapper werdende Ressourcen verlangen nach neuen Impulsen für den Individualverkehr. Mit der Konzeptstudie up!, die bereits auf den Automobilmessen in Frankfurt, Tokio und Los Angeles große Resonanz fand, bleibt der Volkswagen Konzern seiner Tradition im Zeichen von Innovation und Nachhaltigkeit treu. Der up! soll ein Weltauto werden, das, sofern es realisiert wird, den Käfer-Mythos wiederaufleben lassen würde – mit modernster Technologie und höchsten ökologischen Standards. Als kompakter Zero-Emission-Van wird er laut Konzeptstudie dank eines großen Solarpanels auf dem Dach mit Sonnenenergie fahren. Nachgetankt wird mit Strom oder über eine Hochtemperatur-Brennstoffzelle (HT-BZ). Mit diesem Antriebssystem leitet Volkswagen eine Wende in der angewandten Forschung ein, die sich mit Großserien-Brennstoffzellen befasst. Die HT-BZ wird leicht genug und ausreichend speicherstark sein, um hohe Fahrleistungen zu garantieren – die Voraussetzung für nachhaltige Alltagstauglichkeit. Der up! soll dafür sorgen, dass die Kunden auch künftig davon überzeugt sind: Das Auto ist ein Volkswagen.



„Der up! ist für mich 100 Prozent Volkswagen. Er überzeugt durch sein klares, schnörkelloses Design und ist zusätzlich ein kleines Raumwunder. Einfach ein tolles Auto für jedermann!“

SANDRA STURMAT – sie war beteiligt am Design der Scheinwerfer und Heckleuchten des up!



„Perfekte Funktionalität“

VOLKSWAGEN CHEF-DESIGNER WALTER DE SILVA ÜBER DIE FORMENSPRACHE VON VOLKSWAGEN MODELLEN

Herr De Silva, ist Design mehr Schein oder Sein?

WALTER DE SILVA: Wir wollen beides: die Attraktivität einer emotionalen Form und die Authentizität innerer Werte. Denn Design kann nur dann überzeugen, wenn es Substanz hat.

Die Marke Volkswagen wurde im vergangenen Jahrhundert vor allem mit den Klassikern „Käfer“ und „Golf“ assoziiert. Im Erscheinungsbild liegen zwischen diesen beiden Modellen Welten. Sind solche radikalen Schritte – wie seinerzeit von einer runden zu einer zunächst sehr kantigen und geradlinigen Formensprache – im Automobilbau auch in Zukunft zu erwarten?

So gravierend die Unterschiede auch scheinen mögen – es sind nur Äußerlichkeiten. Verbindend sind die Gemeinsamkeiten bei den inneren Werten, dem Arbeitsansatz und der Qualität der Marktakzeptanz. Beide Modelle – Käfer und Golf – haben in ihrer Grundform seit Jahrzehnten Bestand, beide haben sich in kurzer Zeit den privilegierten Status erworben, klassenlos zu sein. Gemein-

sam sind ihnen die Einzigartigkeit ihrer Form und die bestechende Konsequenz ihres Designs. Jedes der beiden Modelle hat auf seine Art Maßstäbe für die Konzeption und das Design zukünftiger Volkswagen gesetzt.

Sie sind für das Design aller Marken und Töchter des Volkswagen Konzerns verantwortlich.

Wo sehen Sie das Verbindende in der Ästhetik? Ich denke, alle acht Marken zeichnen sich aus durch hohe Designqualität, perfekte Funktionalität und einzigartige Ästhetik. Jede Marke erfüllt in ihrer Weise diesen hohen Anspruch.

Können Sie das am Beispiel der Marke Volkswagen konkretisieren?

Nehmen wir die Begriffe „bescheiden“ und „maßvoll“, die im Zusammenhang mit ökologischen Aspekten und gesellschaftlichen Veränderungen eine große Bedeutung bekommen. Hier steht gerade die Traditionsmarke Volkswagen in der Pflicht, Zeichen zu setzen. Die Konzeption der New Small Family und das Design der up! – Modelle tragen dem Rechnung. Sie zeigen eine aktuelle Interpretation von „Begehrlichkeit“. Unsere Zeit verlangt nach Innovationen – das ist die perfekte Motivation für Designer!

WALTER DE SILVA ist Design-Chef des Volkswagen Konzerns. Der ehemalige Chef-Designer von Audi verantwortet die Gestaltungslinien für alle Pkw-Marken des Konzerns. Vor seiner Tätigkeit für Volkswagen und Audi war De Silva unter anderem für SEAT und Alfa Romeo tätig.



„Unsere Zeit verlangt nach Innovationen – das ist die perfekte Motivation für Designer!“

WALTER DE SILVA,
CHEF-DESIGNER VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT



Volkswagen Nutzfahrzeuge
spricht türkçe

Wer seine Kunden schätzt, stellt sich auf sie ein. In Deutschland leben mittlerweile 15,3 Millionen Menschen mit ausländischer Herkunft; 2,7 Millionen davon haben einen türkischen Hintergrund. Wer sie als Kunden gewinnen will, muss ihre unterschiedlichen Mentalitäten, soziokulturellen Eigenheiten und besonderen Gewohnheiten kennen. Nur so kann man jeden individuell erreichen. Dafür ist Ethno-Marketing ein sinnvolles Instrument. Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge gibt es deshalb seit fast drei Jahren die Kampagne „Volkswagen spricht türkisch“.

MENSCHLICHE NÄHE SCHAFFT VERTRAUEN –

Voraussetzung für ein gutes Geschäft. Was in der einen Kultur der Händedruck, ist in der anderen die Umarmung.



„A bi“, sagt der Mann türkischer Abstammung lächelnd und umarmt sein Gegenüber herzlich. Mit „Bruder“ meint er Nihat Bozcelik, der ihm gerade einen Volkswagen Multivan verkauft hat. Blutsverwandt sind die beiden nicht, aber in ihrem Kulturkreis ist es üblich, nach geglückten Geschäften gegenseitige Verbundenheit, Freude und Dankbarkeit auszudrücken. So viel Emotionalität in Verkaufsgesprächen zuzulassen und zu erwidern, will gelernt sein. Es sind Geschichten wie diese, die Nihat Bozcelik, Volkswagen Verkaufsberater für Nutzfahrzeuge, und Wolfgang Stahl Volkswagen Centerleiter im Autohaus Gottfried Schultz in Mülheim an der Ruhr, gern erzählen, wenn sie auf die wachsende Bedeutung des Ethno-Marketings in ihrem Unternehmen hinweisen möchten.

VORGESPRÄCH MIT TEE-ZEREMONIE

„Im Ethno-Marketing werden Verkäufer, die aus der gleichen Region wie die Kunden stammen, in allen soziokulturellen Fragen und Verkaufsstrategien intensiv geschult“, erklärt Bülent Bora, Geschäftsführer der Berliner Agentur KOM GmbH – Media & Marketing, die die Kampagne für Volkswagen entwickelt hat. Ein Gespräch mit einem türkischstämmigen Kunden verläuft häufig nach ganz anderen Regeln. Meist sind diese Kunden sehr genau vorbereitet, kennen die Produkte und Angebote der Wettbewerber und wissen, was sie wollen. Dennoch suchen sie erst einmal das lange Vorgespräch beim



DER TÜRKISCHE BÄCKEREI-UNTERNEHMER
Ismail Dogan schwört auf sein Brot und auf seine Transporter von Volkswagen.

„Die Aufgabe des Verkaufsberaters besteht zunächst darin, Vertrauen herzustellen.“

BÜLENT BORA, GESCHÄFTSFÜHRER KOM MEDIA & MARKETING

Tee, um sich für etwaige Verhandlungen gewissermaßen warmzulaufen. Diese Zeremonie zeugt von Respekt und bildet Vertrauen. Erst danach beginnen die konkreten Geschäfte. Verkaufsgespräche ziehen sich manchmal über mehrere Stunden an verschiedenen Tagen hin. In dieser Zeit wird viel über Familiäres und Zwischenmenschliches gesprochen. Im Vordergrund steht, den kulturellen Gewohnheiten und Bedürfnissen der türkischen Kunden Rechnung zu tragen. „Die Aufgabe des Verkaufsberaters besteht zunächst darin, Vertrauen herzustellen“, erklärt Bora.

Natürlich kaufen und konsumieren türkische Migranten in Deutschland schon, seitdem die ersten Einwanderer in den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, damals noch „Gastarbeiter“ genannt, nach Deutschland kamen. Mittlerweile werden sie mit Rücksicht auf ihre kulturellen Wurzeln und landesüblichen Gepflogenheiten angesprochen und umworben – einer der Vorreiter für diese Entwicklung ist der Volkswagen Konzern. Die Resonanz der Kunden auf das Projekt „Volkswagen spricht türkisch“, das Ende 2005 bei Volkswagen Nutzfahrzeuge begonnen hat, ist entsprechend positiv.



VERSTÄNDNIS ZWISCHEN DEN KULTUREN:
Diese Auszeichnung erhielt Wolfgang Stahl für sein Engagement in den deutsch-türkischen Beziehungen von der Türkischen Gemeinde Oberhausen (Oberhausen Türk Birliği).

Das gilt auch für die Marke Volkswagen Pkw, die seit Juni 2006 „türkisch spricht“. Für beide Marken wird im Jahr 2008 die Anzahl der türkischstämmigen Verkaufsberater deutlich erhöht.

FASZINIERT VON DEN MENSCHEN UND IHRER KULTUR
Wolfgang Stahl ist als Verkäufer ein Urgestein – und immer aufgeschlossen für Neues. Der Mann hat Volkswagen im Blut und Kundenbedürfnisse im Blick. „Ich habe von Anfang an hinter dem Projekt ‚Volkswagen spricht türkisch‘ gestanden“, bekräftigt Stahl. „Man muss auf Kunden sehr genau und produktbezogen eingehen. Volkswagen Nutzfahrzeuge spielen für türkischstämmige Geschäftsleute eine große Rolle. Deshalb habe ich zwei Verkäufer türkischer Herkunft eingestellt. Im Team kümmern sie sich nun gezielt um diese Klientel.“

Die 2,7 Millionen Menschen in Deutschland mit türkischer Herkunft verfügen über die enorme Kaufkraft von rund 20 Milliarden Euro pro Jahr. Ethno-Marketing ist also ein Konsumtreiber ersten Ranges. Ein paar nette Gesten reichen allerdings nicht aus. Ein guter türkischstämmiger Verkäufer wird in der Familie und bei Freunden „herumgereicht“. Er wird zu Festen eingeladen, weil er eben mehr als ein Berater und Verkäufer ist – ein Vertrauter, ein Freund und mitunter sogar ein Bruder.

20 Mrd. €

JÄHRLICHE KAUFKRAFT DER 2,7 MIO. MENSCHEN
TÜRKISCHER HERKUNFT IN DEUTSCHLAND

„ZUVERLÄSSIGKEIT IST OBERSTES GEBOT“

„Abi!“ Nihat Boczelik begrüßt im Autohaus Schultz seinen nächsten Kunden. Der Geschäftsführer eines



IMMER PÜNKTLICH, IMMER FRISCH.
Ein Angestellter des Bäckerei-Unternehmens Dogan in Duisburg bei der morgendlichen Auslieferung der Ware – natürlich mit einem Volkswagen Multivan.

Logistikunternehmens strahlt, als er den Showroom betritt. In wenigen Minuten wird er seinen neuen Volkswagen Multivan in Empfang nehmen, doch erst muss noch der Papierkram erledigt werden. Sekers Firma ist Partner von DHL. Täglich befördern seine Fahrzeuge bis zu 9.000 Sendungen. Ausfälle kann er sich nicht leisten. „Zuverlässigkeit ist oberstes Gebot“, sagt er. Darum schwört er auf Nutzfahrzeuge von Volkswagen.

Boczelik besucht nach dieser türkisch-türkischen Volkswagen Übergabe Ismail Dogan im benachbarten Duisburg. Dogan betreibt im Stadtteil Marxloh eine große Bäckerei. Er will expandieren und muss deshalb auch seinen Fuhrpark erweitern. Sein erster VW, ein Caddy, fuhr 500.000 Kilometer. Ihn muss man nicht mehr überzeugen.

Man sitzt bei Börek, Fladenbrot und Oliven zusammen. Wie geht es der Familie? Wann wird der Sohn das Geschäft übernehmen? Dogan begann in seiner Heimat mit neun Jahren eine Ausbildung zum Bäcker, sein Sohn wurde bereits in Deutschland geboren. Das ist die Vielfalt der Lebensläufe, die Ethno-Marketing berücksichtigen muss – eine Herausforderung, die der Volkswagen Konzern gern angenommen hat.



WEITERE INFORMATIONEN
www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de

Vom Lastesel zum Lifestylemobil

Volkswagen Nutzfahrzeuge und Lifestyle – das klingt erst einmal nicht nach einem harmonischen Paar. Dass aber gerade in dieser Verbindung eine große Chance liegt, wenn es darum geht, neue Zielgruppen zu gewinnen, beweist Volkswagen Nutzfahrzeuge mit ungewöhnlichen PR-Projekten immer wieder aufs Neue.

Längst ist der Multivan, der Nachfahre des legendären „Bullis“, nicht mehr ausschließlich der Lastesel für Handwerker, sondern auch die Lieblingslimousine von Stars wie Will Smith, Chris de Burgh oder den Band-Mitgliedern von Take That. Surfer und Familien fahren den Volkswagen Caddy, den kleinen Bruder des Multivan, inzwischen ebenso wie der Malermeister von nebenan. Der Bulli ist spätestens mit dem Internationalen VW-Bus-Treffen im Oktober 2007 zum zweiten Kultmobil nach dem Käfer aus dem Hause Volkswagen avanciert – und er ist ebenfalls ein internationaler Medienstar. Ob im Kinofilm, in der Fernsehserie oder im Computerspiel – der Retro-Bus ist immer wieder ein gern gesehener Darsteller.

Noch vor einigen Jahren galt Volkswagen Nutzfahrzeuge ausschließlich als Lieferant von Transportern – inzwischen aber kürte das Magazin MAX den Multivan Business sogar zum Fahrzeug mit dem höchsten Promifaktor. Schließlich ließ sich auch Robbie Williams während seiner letzten Welttournee darin chauffieren, und sogar „The Who“-Mastermind Pete Townshend, eine der großen Musiklegenden, outete sich inzwischen als Volkswagen-Fan.

Volkswagen Nutzfahrzeuge kommuniziert bewusst, dass seine Modelle Lifestyle-Status haben. Durch PR-Kooperationen mit Sängern, Bands und Schauspielern generiert die Marke immer wieder Berichte – selbst in Medien, für die Motoren sonst kein Thema sind. Statt riesige Summen in die Marken- und Logo-Platzierung zu investieren, stellt das Unternehmen den Stars hochwertige Multivans zur Verfügung und sorgt damit für reichlich Aufsehen in der Presse. So hat Volkswagen Nutzfahrzeuge inzwischen nicht nur neue Zielgruppen in den Medien erschlossen, sondern sich auch bei Surfern, Jugendlichen und vor allem im Musikbusiness zum unersetzlichen Begleiter gemausert – ein Konzept, das aufgeht.



OBEN: Dunkle Farbtöne und Chrom sind die optischen Merkmale des Multivan Business.



LINKS: „Back for good“ – Take That (v.l.: Jason Orange, Gary Barlow, Mark Owen und Howard Donald) waren auf ihrer „Beautiful World“-Europatour in Volkswagen Multivans unterwegs.



Sicher mobil sein

Ein Auto ist mehr als die Summe seiner Teile. Ein Auto zu besitzen gibt die Gewissheit, jederzeit mobil zu sein. Ob auf dem Weg nach Hause, zur Arbeit, zum Einkaufen oder in den Urlaub – Autokäuferinnen und -käufer wollen sich auf ihre Mobilität verlassen können. Der Volkswagen Konzern hat sich mit seinen Finanzdienstleistungen auf diesen Kundenwunsch eingestellt.



Je mehr sich Arbeitsstätten, Wohnorte und Einkaufsmöglichkeiten voneinander entfernen, desto mehr ist jeder Einzelne darauf angewiesen, ständig mobil zu sein. In den kommenden Jahren wird das Verkehrsaufkommen in Deutschland sogar noch steigen; das hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in seiner „Verkehrsprognose 2015“ festgestellt. Dabei wird das Auto weiterhin die wichtigste Rolle spielen: Die Forschungsgruppe acatech sagt bis zum Jahr 2020 für Deutschland sogar eine Erhöhung der Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr um 20 Prozent voraus.

Gleichzeitig steigen aber die Kosten der Automobilität im Vergleich zu den Nettolöhnen in Deutschland kontinuierlich an. Größter Preistreiber sind die Benzinkosten, aber auch die Anschaffungskosten eines Pkw sind in den vergangenen Jahren immer weiter geklettert. Das liegt im Wesentlichen an den wachsenden Ausstattungswünschen der Kunden. Hier spielen vor allem Sicherheitsaspekte eine Rolle: Kaum ein Auto wird heute ohne komplexe Sicherheitssysteme, Airbags oder ESP ausgeliefert. Hinzu kommen steigende Ansprüche an den Fahrzeugkomfort: Navigationssysteme und Klimaanlage sind beliebt und deshalb oft schon serienmäßig vorgesehen.

BÜNDELUNG UNTERSCHIEDLICHER DIENSTLEISTUNGEN

Für Kunden und Automobilkonzerne rückt deshalb mehr und mehr die Frage in den Vordergrund, wie die tägliche Mobilität kalkulierbar und finanzierbar werden kann. Der Fokus verlagert sich dabei vom reinen Anschaffungspreis auf die planbaren monatlichen Nutzungskosten – ein Grund dafür, dass mittlerweile zwischen 70 und 80 Prozent aller Neuwagen in den westlichen Märkten finanziert oder geleast werden. Ein weiterer Beleg für das Kundenbedürfnis nach bezahlbarer und sorgenfreier Mobilität. Dieser Trend hat sich im Bereich Flottenmanagement schon längst etabliert: Hier ist der Anteil finanzierter oder geleaster Fahrzeuge traditionell sehr hoch. Zumeist sehen die Verträge noch weitere Services wie regelmäßige Inspektionen vor. Neu ist, dass sich auch im Privatkundengeschäft Produktkonzepte durchsetzen, die verschiedene Dienstleistungen bündeln und dadurch sowohl die automobile als auch die finanzielle Beweglichkeit sichern.

MOBILITÄT AUS EINER HAND

Die Volkswagen Financial Services AG hat hier Pionierarbeit geleistet und schon 2006 Mobilitätspakete für Privatkunden auf den Markt gebracht. Die Idee: Der Kunde erhält nicht nur die Finanzierung, sondern auch die Kfz-Versicherung, die War-



Polo United
1,2l 44 kW (60 PS) 5-Gang

Unverbindliche Preisempfehlung	14.275,00 €
Anzahlung	5.377,26 €
Effektiver Jahreszins	0,9 %
Laufzeit	48 Monate
Jährliche Fahrleistung	10.000 km
Schlussrate	6.483,35 €
Monatlich	99,00 €

Das „Sauber + Sorglos“-Paket:

- 0,9% effektiver Jahreszins
- 4 Jahre Haftpflicht und Vollkasko
- 2 Jahre Garantieverlängerung
- 4 Jahre Wartung und Inspektion

terung durch den Vertragshändler und eine Verlängerung der Garantieleistungen zu einer günstigen monatlichen Rate. So gab es beim „Sauber + Sorglos-Paket“, das bis Ende 2007 angeboten wurde, den Polo United ab 99 Euro pro Monat. Auf Wunsch kann der Kunde außerdem eine Versicherung abschließen, die einspringt, wenn er – etwa aufgrund von Arbeitslosigkeit oder Krankheit – die monatlichen Raten nicht mehr aufbringen kann. So ist er auch in kritischen Lebenssituationen uneingeschränkt mobil.

„Durch die günstige monatliche Rate sind die Kosten der Mobilität für unsere Kunden kalkulierbar.“

HORST DIERKS, VORSTANDSVORSITZENDER BREMER FAHRZEUGHAUS SCHMIDT + KOCH AG

MOBILITÄTSKOSTEN UND NETTOEINKOMMEN IN DEUTSCHLAND, 1995 – 2007

ERHÖHTE MOBILITÄTSKOSTEN bei stagnierenden Nettoeinkommen führen zu Budgetrestriktionen.

Quelle:
VDA, Deutsche Bundesbank



Mit maßgeschneider-ten Finanzierungs- und Wartungsangeboten geht die Volkswagen Financial Services AG auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Automobilkunden ein.

Neben den genannten Vorteilen bieten die Mobilitätspakete dem Kunden auch ein außergewöhnliches Maß an Komfort: Sämtliche Leistungen erhält er aus einer Hand beim Vertragshändler seiner Wahl. Dass dieses Konzept der sorgenfreien Mobilität den aktuellen Bedürfnissen der Autokäufer entgegenkommt, zeigen die Absatzzahlen: 2006 und 2007 wurden insgesamt rund 400.000 Neuwagen mit Mobilitätspaket verkauft. Das sind 65 Prozent der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge. „Durch die günstige monatliche Rate sind die Kosten der Mobilität für unsere Kunden kalkulierbar“, erklärt Horst Dierks, Vorstandsvorsitzender Bremer Fahrzeughaus Schmidt + Koch AG in Bremen. „Die meisten finden es auch angenehmer, wenn sie für alles, was mit dem Auto zu tun hat, denselben Ansprechpartner haben.“

NÜTZLICH FÜR KUNDEN UND VOLKSWAGEN

Kundenbefragungen haben ergeben, dass Mobilitätspakete bei der Entscheidung für einen Neuwagen ein wichtiger Faktor sind. Und weil die Anschaffung dank des Paketpreises das Budget schont, wählten mehr als die Hälfte aller Befragten Sonderausstattungen, die sie sich bei Barzahlung nicht geleistet hätten. Doch nicht nur die Kunden freuen sich über größere Spielräume. Durch die Bündelung der Dienstleistungen profitiert der Volkswagen Konzern in allen automobilen Wertschöpfungsstufen. „Dadurch, dass die Haltedauer bei finanzierten Fahrzeugen kürzer ist als bei bar gekauften, steigt die

70 – 80 %

ALLER NEUWAGEN IN WESTLICHEN MÄRKTEN
WERDEN FINANZIERT ODER GELEAST

Zahl der Neuwagenverkäufe. Hinzu kommt, dass Reparaturen in Vertragswerkstätten des Konzerns durchgeführt und dabei ausschließlich Originalteile verwendet werden“, resümiert Klaus-Dieter Schürmann, Vorstand der Volkswagen Financial Services AG. „Durch die umfassende Betreuung entwickelt sich beim Kunden eine große Loyalität zum Volkswagen Konzern.“

Inzwischen bietet die Financial Services AG Mobilitätspakete in den meisten europäischen Ländern an. Aufgrund des bisherigen Erfolgs ist eine Ausweitung auf weitere Märkte in Planung, denn das Kundenbedürfnis nach Absicherung der eigenen Mobilität ist international.



WEITERE INFORMATIONEN
www.vwfs.de

Ein Juwel

Lamborghini stand schon immer für außergewöhnliche Technik und extravagantes Design – denn Ferruccio Lamborghini, der seine legendäre Rennautoschmiede zu Beginn der sechziger Jahre gründete, hatte nur ein Ziel: den besten Sportwagen der Welt zu bauen. Dieser Ehrgeiz treibt die italienischen Virtuosen im Autobau bis heute an.

VON JÜRGEN LEWANDOWSKI



Es war im Jahr 1964, als Ferruccio Lamborghini einen Zwölfzylinder-Motor entwickelte, der über vier obenliegende Nockenwellen verfügte. Darüber hinaus ließ der Pionier des Autosports ein eigenes, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe entwickeln. Er sorgte außerdem dafür, dass die 320 Pferdestärken, die den ersten 350 GT auf 260 Stundenkilometer beschleunigten, mit einer Einzelradaufhängung und vier Scheibenbremsen perfekt in den Griff zu bekommen waren – alles technische Feinessen, die bei der etablierten Konkurrenz damals noch nicht einmal in der Vorstellung existierten.

„DER EXOTISCHSTE DER EXOTEN“

Doch noch wichtiger war die Bella Figura – das außergewöhnliche Design, mit dem Ferruccio Lamborghini seine Modelle auf einem Niveau ansiedelte, das weit über dem der Konkurrenz lag: Der 350 GT, der Miura, der Espada, der Countach – alles Solitäre, die den Sportwagenbau und das Design revolutionierten. Und wahrscheinlich ist es diese Konsequenz im Außergewöhnlichen, die dann im Diablo ihre Fortsetzung fand und der Marke mit dem Stier im Emblem im englischen Sprachraum den Titel „Supreme Amongst Exotics“ einbrachte – auf Deutsch: „Der Exotischste der Exoten“.

Ein Anspruch, den die AUDI AG verstanden hatte, als sie am 24. Juli 1998 Lamborghini übernahm: „Diese Marke steht für außergewöhnliche Sportwagen, die die Grenzen des technisch Machbaren und der ästhetischen Avantgarde ausloten“, so Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG und seinerzeit Audi Chef. Für ihn war von Anfang an klar: „Diese Marke ist ein Juwel.“



FERRUCCIO LAMBORGHINI (1913–1993)

hatte einen Lebens Traum: Er wollte ein Auto der Extraklasse entwerfen, das konventionelle Grenzen sprengen würde. Um diesen Traum zu verwirklichen, gründete er 1963 ein Unternehmen im berühmten Dreieck zwischen Modena, Bologna und Ferrara – dem Mekka der italienischen Motor-Avantgardisten. 1966 brachte ihm der Miura Weltruhm. Schon bald galt der rassige Sportwagen als der bis dahin schönste seiner Art. Faszinierende Modelle wie der Countach, der Espada und der Urraco folgten – Träume, die wahr wurden und bislang nicht ausgeträumt sind.

Der Lamborghini Espada ging 1968 als erster Viersitzer in die Lamborghini-Geschichte ein. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h war er ein recht ungewöhnliches Familienauto.



Der Lamborghini 350 GT war der Höhepunkt der Genfer Auto Show 1964: Auch damals schon ein unverwechselbares Design.



Extrem, rassig, verführerisch: Einfach Lamborghini.



DER NEUE
Gallardo LP560/4

Seitdem hat sich der in Sant'Agata Bolognese beheimatete Sportwagenhersteller in der Tat zum Juwel entwickelt: Wurden 1998 noch 213 Fahrzeuge des Typs Diablo verkauft, so stieg die Zahl im Jahr 1999 auf 250 und 2000 auf 296 Exemplare. Am 5. September 2001 war es dann so weit: Mit dem Murciélago wurde bei einer nächtlichen Präsentation vor den rotglühenden Lavahängen des Ätna der erste, völlig neu entwickelte Super-Sportwagen der Audi Ära vorgestellt. Und natürlich war der Murciélago genauso spektakulär wie seine Vorgänger: exklusiv, aggressiv und extrem. Auch das Modell der zweiten Baureihe, der Gallardo, erfüllte im Juni 2003 alle Erwartungen. Bei ihm sorgt ein Fünf-Liter-Zehnzylinder mit genau 520 PS (382 kW)¹ in einem Coupé¹ und einem Spyder¹ für den Vortrieb, während der Sechsliter-Zwölfzylinder dem Murciélago Coupé¹ und dem 2004 präsentierten Murciélago Roadster¹ vorbehalten ist.



DESIGNZENTRUM FÜR DEN MYTHOS

Hinter dem stetig wachsenden Erfolg von Lamborghini – im Jahr 2007 wurden über 2.400 Einheiten ausgeliefert – stehen aber nicht nur spektakuläre Modelle und eine dank der Stärke der Konzernmutter Volkswagen hohe Qualität und Alltagstauglichkeit. Hinzu kommt eine für die Automobilindustrie ungewöhnliche Unternehmensstruktur, in der Design und Marketing zusammengefasst sind. Der Vorteil: „Die beiden Bereiche können auf diese Weise – eng miteinander verzahnt und ohne Reibungsverluste – in wesentlich kürzeren Zeiten auf Marktströmungen reagieren“, so Manfred Fitzgerald, der als Direktor Brand & Design dieses spannende Aufgabengebiet verantwortet.

Das beste Beispiel für diese Verzahnung ist der im vergangenen September auf der IAA präsentierte Reventón. Die Idee hinter diesem auf nur 20 Exemplare limitierten Fahrzeug war es, ein Modell zu schaffen, das den Erfolg der Marke krönen soll, das als rollender Botschafter für die Einzigartigkeit von Lamborghini steht – und zugleich auch den Beweis für die kurzen Entwicklungszeiten erbringt, zu denen die Sportwagenschmiede heute in der Lage ist.

Als das neue Designzentrum „Centro Stile Lamborghini“ Ende 2004 direkt neben den modernen Produktionsstätten eingeweiht wurde, war dies zwar auch ein Signal für die Eigenständigkeit des Mythos Lamborghini. Das moderne Hightech-Gebäude sollte aber vor allem signalisieren, dass Manufakturen ihre höchst individuellen Leistungen am besten in einer geeigneten Umgebung erbringen können – also fabrik- und kundennah. Eine Entscheidung, die vom Volkswagen Chef-Designer Walter de Silva nicht nur getragen, sondern gefordert wurde – und die natürlich auch Wolfgang Egger, der neue Leiter Audi Group Design, unterstützt.

„Mit dieser neuen Struktur sind wir in der Lage, unsere Strategie und unsere Zukunft stärker als zuvor mitzubestimmen“, so Stephan Winkelmann. Für den Vorstandsvorsitzenden von Lamborghini ist „die Chance, die Zukunft der Marke selbst definieren zu können, die beste Grundlage für einen großen Erfolg“. Und mit welcher Konsequenz man in Sant'Agata diese Chance nutzt, zeigt der Reventón, der in nur sechs Monaten

realisiert wurde. Dafür war der in Sant'Agata ansässige Design-Chef Filippo Perini damit beauftragt worden, eine futuristische Murciélago-Variante zu zeichnen, die dann in ein Modell mit dem Maßstab 1:4 umgesetzt wurde. Ausgewählte Lamborghini-Enthusiasten konnten dieses Modell des Reventón bereits vor der Weltpremiere während einer Präsentation bestaunen. Alle Fahrzeuge dieser limitierten Edition werden 2008 gebaut und ausgeliefert. Dieses aufsehenerregende Modell hat den Beweis erbracht, dass Lamborghini eine Marke ist, die dank ihrer Stärke auch Kleinstserien verträgt.

AN DER SPITZE DES FORTSCHRITTS

Mit diesem Schritt hat Lamborghini gezeigt, dass sich selbst Ausnahmefahrzeuge in extrem kurzer Zeit entwickeln und zur Serienreife bringen lassen – ein einziger Reventón-Prototyp stand zwischen Entwurf und Vollendung. Vor allem aber dürfen die Autobauer in Sant'Agata stolz darauf sein, dass es ihnen einmal mehr gelungen ist, das Vermächtnis von Ferruccio Lamborghini zu bewahren: stets an der Spitze des Fortschritts zu stehen.



JÜRGEN LEWANDOWSKI ist einer der renommiertesten deutschen Autojournalisten. Mehr als 20 Jahre lang leitete der Vorsitzende des Motor Presse Clubs das Ressort „Auto und Verkehr“ der Süddeutschen Zeitung. Etliche seiner rund 75 Bücher sind dem Faszinosum Lamborghini gewidmet.



WEITERE INFORMATIONEN
www.lamborghini.com

- 1 Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichtes.



VERHÜLLT UND ENTHÜLLT:

Lamborghini-Exponate im Hightech-Designzentrum „Centro Stile Lamborghini“ in Sant'Agata Bolognese



**KOMPROMISSLOS
FUTURISTISCH:**
Das Modell „Reventón“

(Foto aus rechtlichen Gründen entfernt.)

Auf dem Sprung zur Weltmacht

Indien, der Subkontinent der Gegensätze, ist Herausforderung und Chance zugleich. Sein rasantes Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum bringt neue Güter und Dienstleistungen hervor, erzeugt aber auch einen gewaltigen Energiehunger. Die Erfüllung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse und der Wille zum sozialen Aufstieg werden für die Entwicklung dieser noch tief zerklüfteten Gesellschaft von entscheidender Bedeutung sein.

VON DR. OLAF IHLAU

„Zum Glockenschlag um Mitternacht, wenn die Welt schläft, wird Indien zu Leben und Freiheit erweckt“, hatte Jawaharlal Nehru aus dem Festsaal des Parlaments am Abend des 14. August 1947 seiner jungen Nation zugerufen, als Indien nach über 150-jähriger Kolonialzeit unter den Briten seine Souveränität erlangte. Der Staatsgründer sprach von „Träumen“, deren Verwirklichung nicht nur für sein Land, sondern „für die ganze Welt bedeutsam“ sein würde.

Sechzig Jahre nach Indiens Erwachen ist nun die Welt aufgewacht. Sie muss, teilweise irritiert, zur Kenntnis nehmen, dass auf dem Subkontinent ein Koloss herangewachsen ist, der künftig das Weltgeschehen mitbestimmen wird. Das hat nichts zu tun mit einem periodisch immer wiederkehrenden Indien-Hype. Zu besichtigen ist heute vielmehr ein neuer Global Player – in ökonomischer wie in politischer Hinsicht. Ein Player, der in der Welt von morgen Konkurrent ist beim Kampf um Jobs, Märkte und Ressourcen – aber auch neue Chancen für die Produktion und den Absatz europäischer und deutscher Unternehmen eröffnet.

Die Inder, das werden insbesondere die Europäer noch zur Kenntnis nehmen müssen, sind langfristig der eigentliche Herausforderer des Westens,



**EIN BILD
VOLLER SYMBOLIK**
Tradition, Natur und Moderne, alte und neue Einflüsse suchen im Indien des 21. Jahrhunderts nach einem Ausgleich zum Wohl der Menschen.

weil sie sich auf eine stabile demokratische Gesellschaft stützen können. Neben China – die andere der beiden Mega-Gesellschaften Asiens – wird Indien in der neuen globalen Ordnung nicht nur das Tempo der Modernisierung mit vorgeben, sondern als ein Zugpferd der Weltkonjunktur demnächst auch einen Großteil der verfügbaren Energiequellen und Rohstoffe beanspruchen.

ELEFANT ÜBERHOLT DRACHEN

1947, bei seiner Unabhängigkeit, zählte Indien knapp 350 Millionen Einwohner. Heute sind es mehr als 1,1 Milliarden. Die Hälfte davon ist nicht mal 25 Jahre alt. Bald wird die zweitgrößte Nation der Erde die größte sein. Dann nämlich, wenn im Wettlauf der asiatischen Giganten, die für fast 40 Prozent der Weltbevölkerung stehen, der Elefant den Drachen überholt. Das soll – nach heutigem Stand – spätestens 2034 geschehen, wenn Indien mit 1,46 Milliarden Menschen am Reich der Mitte vorbeizieht. Asien insgesamt wird um die Jahrhundertmitte 70 Prozent der Weltbevölkerung stellen.

Das sind beeindruckende Aussichten, insbesondere aus europäischer Perspektive. Jedoch sind diese Prognosen problematisch, auch für Indien selbst. Denn hier tickt eine soziale Zeitbombe, sollte es für die Millionen-Massen nicht genügend Arbeit geben.

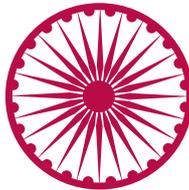


(Foto aus rechtlichen Gründen entfernt.)

ZWISCHEN ANALPHABETISMUS UND WISSENSCHAFT

Das weite Land bleibt das Herz des alten, bäuerlichen, des unveränderlichen Indiens. Nach wie vor verdienen fast 70 Prozent aller Beschäftigten ihren Lebensunterhalt in der Agrarwirtschaft. Antrieb und Motor des neuen Indiens und eines furiosen Booms sind aber die urbanen Ballungszentren um die 35 Millionenstädte. Hier sorgt eine kaufkräftige Mittelschicht, zu der inzwischen etwa 250 Millionen Menschen gehören, für einen noch nie da gewesenen Konsum. 30 Jahre lang hatte sich der von staatsdirigistischen Ketten gefesselte Riese mit der sogenannten Hindu-Zuwachsrate von jährlich 3,5 Prozent begnügt. Die zu Beginn der neunziger Jahre eingeleiteten Reformen sorgten dann für einen radikalen Schwenk hin zur Marktwirtschaft. Mit der Binnennachfrage als Hauptantriebskraft verdoppelte sich das Wirtschaftswachstum und steuert jetzt atemberaubende zehn Prozent an. Nach der Prognose zahlreicher Ökonomen wird Indien in den kommenden 15 Jahren an Japan und Deutschland vorbeipreschen und zu den USA und China aufschließen, mit seinem Hyperwachstum womöglich sogar den Sprung an die Spitze der Volkswirtschaften schaffen. Historisch verglichen wird diese Entwicklung mit dem industriellen Aufstieg des Deutschen Reichs Ende des 19. Jahrhunderts, das seinerzeit Großbritannien als Europas führende Wirtschaftsmacht überflügelte.

Indiens Aufbruch muss verwundern, denn noch unlängst galt es als das Armenhaus der Welt mit der größten Zahl von Analphabeten. Die hat es nach wie vor: Gut ein Drittel der erwachsenen Bevölkerung und mehr als die Hälfte der Frauen können nicht lesen und schreiben. Aber zugleich hat Indien auch das zweitgrößte Reservoir an Ingenieuren und Wissenschaftlern, die meisten Computerspezialisten nach den USA. Weltspitze sind die Inder in der Informationstechnologie, vor allem mit den Labors in Bangalore, Asiens Silicon Valley.



Nirgendwo, nicht einmal in Kalifornien, arbeiten mehr Informatiker und Ingenieure. Kein anderer Wirtschaftszweig kann dermaßen imposante Wachstumsraten vorweisen.

Als nächste Stufe der indischen Hightech-Offensive für eine wissenschaftsgestützte Wirtschaft sollen neue Forschungsstätten in der Bio- und Gentechnologie entstehen, soll eine arbeitsintensive Exportindustrie aufgebaut werden, um den Massen der ungelerten Erwerbsfähigen Beschäftigung in traditionellen Industriebereichen anzubieten. Allein bis 2010 werden über 60 Millionen neue Jobs benötigt. Die meisten davon dürften dadurch entstehen, dass viele marode Straßen, Eisenbahnen, Flughäfen, Kraftwerke und Bewässerungssysteme erneuert werden müssen. In die Infrastruktur will die Regierung in Delhi 440 Milliarden US-Dollar investieren.

Nie hatte Indien so günstige Perspektiven wie heute: Es lebt in Frieden mit seinen Nachbarn, ist in der globalisierten Wirtschaft auf dem Sprung zur Spitze und wird von aller Welt gehofiert. „Unsere Herausforderungen liegen im Innern“, weiß der jetzige Premierminister Manmohan Singh, und er träumt davon, dass das 21. Jahrhundert „das indische Jahrhundert sein wird“. Ja, es ist schwer, den Elefanten aufzuhalten, hat er sich erst einmal in Bewegung gesetzt.



Der Asien-Experte DR. OLAF IHLAU berichtete lange Jahre als Reporter für die Süddeutsche Zeitung aus allen Regionen der Welt. Bis 2005 leitete er das Auslandsressort des SPIEGEL. Ihlau ist Autor des Buchs „Weltmacht Indien. Die neue Herausforderung des Westens“.

„Unsere Herausforderungen liegen im Innern.“

PREMIERMINISTER MANMOHAN SINGH



PUNE

2.500 NEUE ARBEITSPLÄTZE

FAHRZEUGE PRO JAHR 110.000

580 Mio.€ INVESTITIONSSUMME

GELÄNDE 30 ha

INTERVIEW MIT JÖRG MÜLLER, PRÄSIDENT VOLKSWAGEN INDIA PRT. LTD. UND KONZERNBEAUFTRAGTER INDIEN

Welche Bedeutung hat Indien

als Zukunftsmarkt für den Volkswagen Konzern?

Eine überragende Bedeutung. Experten prognostizieren für diesen Markt eine Absatzsteigerung von rund 1,4 Millionen Autos 2008 auf circa 3,4 Millionen im Jahr 2018 – das ist eine Zunahme um rund 240 Prozent. Keine Region dieser Welt kommt an diese Wachstumsrate heran. Mit unserem Engagement wollen wir an der dynamischen Entwicklung dieses Marktes teilhaben und damit zugleich dazu beitragen, dass wir unsere eigenen Wachstums- und Renditeziele erreichen.

Wie bekannt ist der Markenname Volkswagen in Indien denn schon?

Der Name Volkswagen ist in Indien noch aus der Zeit des „Käfers“ bekannt. Das Profil der heutigen Marke allerdings müssen wir noch schärfen – wir sind ja praktisch erst seit September 2007, mit Beginn der Fertigung des Passat in Aurangabad, wieder auf dem indischen Markt präsent. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies gelingen wird.

Können Sie die Schwerpunkte der Indien-Strategie des Volkswagen Konzerns für die nächsten fünf Jahre knapp skizzieren?

Die Strategie des Volkswagen Konzerns in Indien ist komplex, zielt aber letztlich darauf ab, ein möglichst großes Spektrum von Kundenwünschen abzudecken. Deshalb treten wir gleichzeitig mit den Marken Škoda, Audi und Volkswagen Pkw auf. Škoda ist schon seit 2001



in Indien präsent. Die Marke steht hier für hochwertige und solide, aber zugleich erschwingliche Autos, von der Kompaktklasse bis zur Mittelklasse. Am anderen Ende der Modellpalette ist Audi angesiedelt – eine Marke, die Autos mit dem Flair von Exklusivität in Top-Qualität und mit technischer Brillanz anbietet. Volkswagen Pkw wird sich als Premium-Anbieter von Autos in großen Stückzahlen präsentieren. Parallel zu der Modelloffensive in einer Vielzahl von Segmenten wird ein Indien-weites Netz von Händlern aufgebaut, die sich – wie bei den anderen Konzernmarken auch – durch ein hochwertiges und serviceorientiertes Angebot auszeichnen.

Apropos Modelloffensive und große Stückzahlen – reichen die Produktionskapazitäten dafür aus?

Daran arbeiten wir. Das neue Werk, das zurzeit in Pune entsteht, ist ein Kernstück der Volkswagen Strategie und zugleich Sinnbild unseres Engagements. Rund 110.000 Autos werden wir dort jährlich produzieren können, circa 580 Millionen Euro investieren wir in den Bau.

(Foto aus rechtlichen Gründen entfernt.)

Verantwortw

verantwortung

Nachhaltig für die Zukunft



Das Beste
zweier Welten



Der Klimawandel verlangt nach neuen Ideen rund um die Mobilität, gerade in Zeiten der Globalisierung. Wissenschaftler des Volkswagen Konzerns entwickeln aus der Grundlagenforschung anwendungsreife Konzepte und erproben Energiealternativen auf biologischer Basis. So entstehen innovative Motorentchnologien für eine gesunde Umwelt mit geringerer CO₂-Belastung.

Wenn Wolfgang Steiger, Leiter der Volkswagen Konzernforschung Antriebe, über Hanf spricht, bekommt er leuchtende Augen. „Aus dieser Nutzpflanze“, setzt er dem verblüfften Zuhörer dann temperamentvoll auseinander, „gewinnen wir Treibstoff für die Autos der Zukunft.“ Steiger, Träger des „Professor Ferdinand Porsche Preises“, ist kein Drogenfreund und halluziniert auch nicht. Rauschgift wäre aus seinem Sprit-Hanf auch gar nicht zu gewinnen. Vielmehr kündigt dieser pflanzliche Rohstoff – ebenso wie Pampas- oder Elefantengras – eine neue Ära biologischer Kraftstoffe an.

ÜBER 80 PROZENT WENIGER CO₂-AUSSTOSS „SunFuel“ – so heißt diese zweite Generation von Biokraftstoffen, deren Entwicklung Experten wie der promovierte Ingenieur Steiger seit Jahren mit wissenschaftlicher Neugier und Akribie vorantreiben, zum Nutzen von Mobilität, Energiesicherung und Umwelt. Was wie Zauberei klingt, ist in Wahrheit der Versuch, von Naturkreisläufen zu profitieren: Beim Verbrennungsprozess im Motor entweichen aus der Biomasse lediglich die in den Nutzpflanzen gebundenen CO₂-Partikel. Anders formuliert: Die Verwendung dieser natürlichen Rohstoffe als Biotreibstoff trägt signifikant zur Stabilisierung des Ökosystems bei, weil sie den Anstieg der CO₂-Emissionen bremst – also die Freisetzung jenes Treibhausgases, das für die Erderwär-

mung mit all ihren gefährlichen Folgen für das Klima und das Leben auf der Erde mitverantwortlich ist. Um mehr als 80 Prozent kann der automobilbedingte CO₂-Ausstoß auf diesem Weg verringert werden.

200.000-TONNEN-ANLAGE IN PLANUNG

Bei der Entwicklung innovativer BtL-Kraftstoffe (BtL = Biomass to Liquid) hat der Volkswagen Konzern das Experimentierstadium schon längst hinter sich gelassen. Gemeinsam mit Daimler ist er Partner der Choren Industries GmbH, eines Biokraftstoffunternehmens im sächsischen Freiberg. Dort entsteht derzeit eine BtL-Anlage mit einer geplanten Produktionskapazität von 15.000 Tonnen pro Jahr – eine Menge, die ausreichen würde, um den Jahresbedarf von fast 15.000 Pkw zu decken. Gleichzeitig ist bereits eine Anlage in Planung, die jährlich sogar 200.000 Tonnen BtL-Kraftstoffe produzieren soll. Die Herstellung dieser Kraftstoffe steht nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- oder Futtermittelproduktion, weil hierbei auch die Bestandteile der Pflanze genutzt werden können, die sonst nicht verwertbar sind.

Ein globaler Akteur wie der Volkswagen Konzern muss die Antriebsfrage aus seiner Verantwortung für die Zukunft heraus aber noch in andere Zusammenhänge stellen. Das weiß auch der Treibstoff-Pionier Wolfgang Steiger, der im Weißen Haus ein ebenso geschätzter



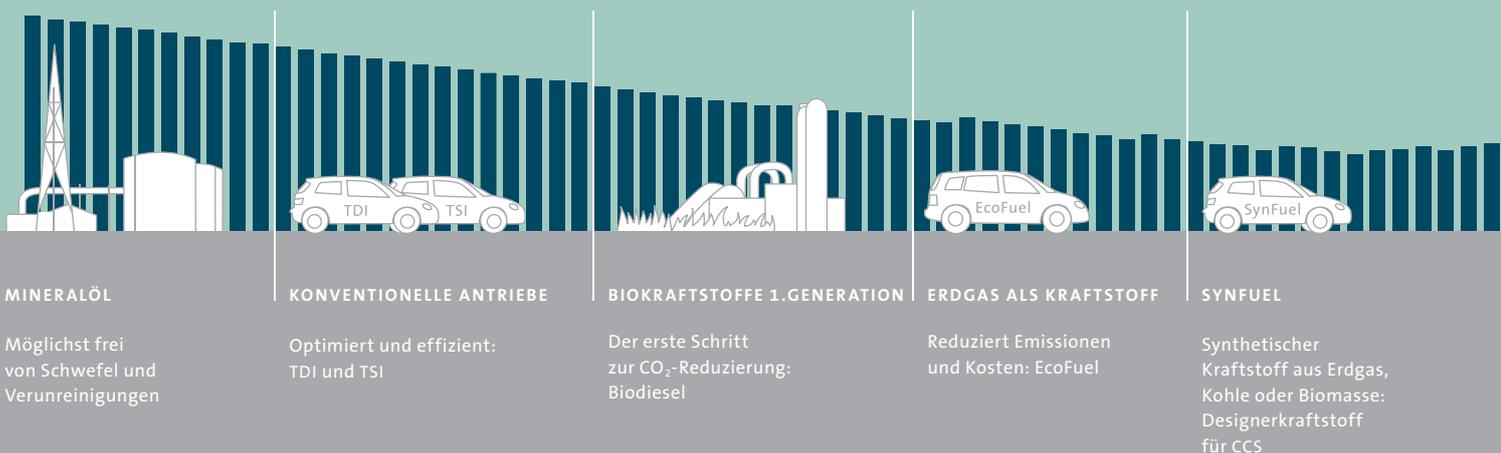
Visionär mit Bodenhaftung

Für ihn findet Zukunft immer schon in der Gegenwart statt: Dr. Wolfgang Steiger, Leiter der Forschungsabteilung Antriebe, über die ökologische Verantwortung des Volkswagen Konzerns, neue Biokraftstoffe und die Motorentechnologie von morgen.

Herr Dr. Steiger, spätestens seit den Berichten des UNO-Weltklimarats (IPCC) im vergangenen Jahr ist das Thema Klimawandel in aller Munde. Im Zusammenhang damit werden immer mal wieder Vorwürfe laut, die deutsche Automobilindustrie habe ihre Hausaufgaben nicht rechtzeitig gemacht. Stimmt das eigentlich für den Volkswagen Konzern?

DR. STEIGER: Nein, das trifft überhaupt nicht zu. Wenn dem so wäre, wüsste ich gar nicht, was ich in den letzten zehn Jahren in diesem Unternehmen getan haben sollte. Wir beschäftigen

CO₂



MINERALÖL

Möglichst frei von Schwefel und Verunreinigungen

KONVENTIONELLE ANTRIEBE

Optimiert und effizient: TDI und TSI

BIOKRAFTSTOFFE 1. GENERATION

Der erste Schritt zur CO₂-Reduzierung: Biodiesel

ERDGAS ALS KRAFTSTOFF

Reduziert Emissionen und Kosten: EcoFuel

SYNFUEL

Synthetischer Kraftstoff aus Erdgas, Kohle oder Biomasse: Designerkraftstoff für CCS

Ratgeber ist wie im chinesischen Wirtschaftsministerium. „Wir müssen uns gegenwärtigen, dass der Energiehunger weltweit zunehmen wird – forciert etwa durch aufstrebende Wirtschaftsmächte wie China und Indien –, dass die fossilen Quellen, also Erdöl und Erdgas, in absehbarer Zeit zur Neige gehen und dass die Erschließung neuer Fördergebiete immer aufwendiger und teurer wird.“

RESTSTOFFE VERWERTEN

Diese Einschätzung wird von den neuesten Prognosen des Weltenergierats (WEC) bestätigt, der bis zum Jahr 2050 einen Nachfrageanstieg bei Öl und Gas zwischen 70 und 100 Prozent voraussieht. Die Schlussfolgerung kann für Volkswagen nur lauten: Am Einsatz erneuerbarer Energieträger auf der Basis

> 80 %

CO₂-REDUKTIONSPOTENZIAL
DURCH DIE SUNFUEL-TECHNOLOGIE

nachwachsender Rohstoffe führt dauerhaft kein Weg vorbei. Selbstverständlich dürfen dabei keine Bioquellen abgeschöpft werden, die originär der Nahrungsmittelerzeugung dienen. Wohl aber können Reststoffe, die im Herstellungs- und Verbrauchsprozess organischer Güter entstehen, für die Umwandlung in Biotreibstoff verwertet werden.

Zwar werden herkömmliches Benzin und Diesel das Angebot an den Zapfsäulen auch in den kommenden Jahren noch bestimmen. Aber in einem Neben- und Miteinander traditioneller und neuer Kraftstoffarten wird sich die Gewichtung allmählich verlagern. Beispielsweise können die rein biogenen SunFuel-Substanzen ohne Weiteres den konventionellen Treibstoffen beigemischt werden. Erdgas wird schon jetzt zum synthetischen SynFuel veredelt – ein Schritt in eine Welt ökonomisch und ökologisch vernünftiger Designerkraftstoffe der Zukunft.

Teil dieser Strategie ist indes auch die konsequente und schöpferische Weiterentwicklung der Motorentechnik, die der Effizienzsteigerung, der Ressourcen-

uns im Bereich Antriebe für den gesamten Volkswagen Konzern mit Grundlagenforschung, die ausschließlich um eine Frage kreist: Welche Technologien und Treibstoffe werden Kraftfahrzeugen dazu verhelfen, weniger Energie zu verbrauchen und Umweltbelastungen zu reduzieren?

Wie sieht das für die Zukunft aus?

Um den Anstieg der Erderwärmung einzudämmen, kommt es in erster Linie darauf an, den CO₂-Ausstoß nachhaltig zu senken. An der Erzeugung dieses Treibhausgases ist der Pkw-Verkehr in der EU mit 12 Prozent beteiligt. Wir verfolgen eine Entwicklungsstrategie, die innovative Energieträger und intelligente Motorentechnik kombiniert.

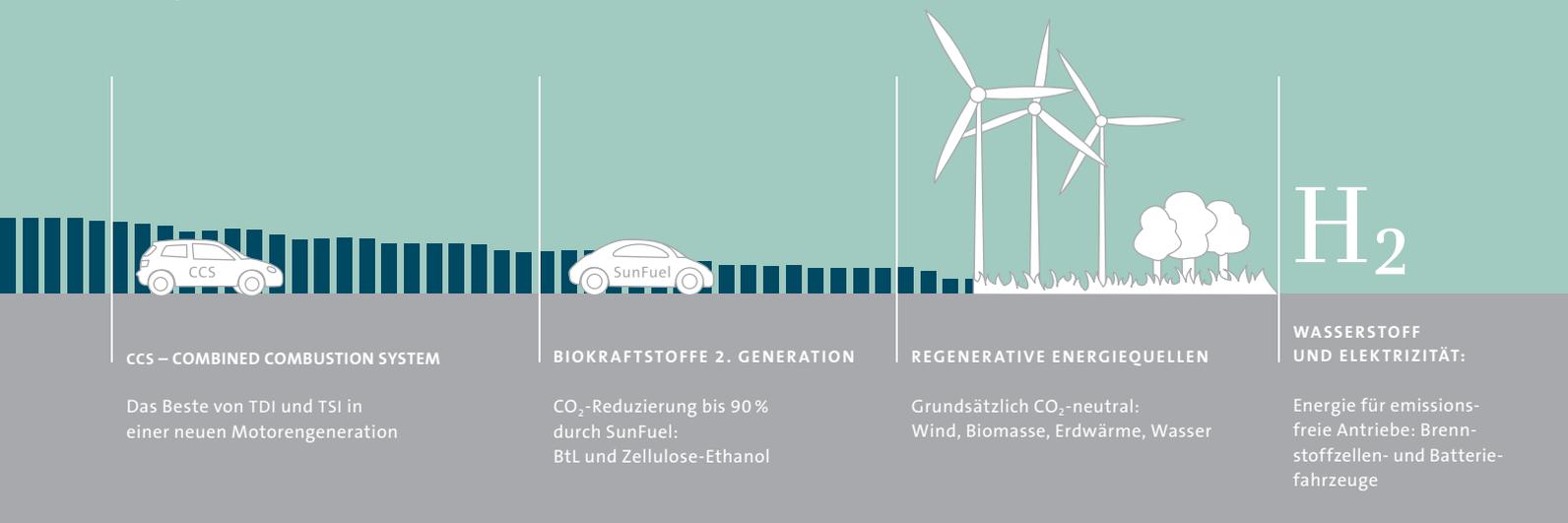
Also weg vom Erdöl, hin zum Elektromotor?

Wir müssen hier differenzieren: Zum einen geht es darum, die fossilen und endlichen Spritquellen Schritt für Schritt durch regenerative Kraftstoffe aus Biomasse abzulösen. Diese von uns

„SunFuel“ genannte synthetische Substanz fügt sich in geradezu revolutionärer Weise in den Naturkreislauf ein. Bei ihrer Verbrennung wird nur so viel CO₂ freigesetzt, wie die energieliefernde Pflanze ursprünglich aus der Atmosphäre aufgenommen hat. Zum anderen wird der Anteil elektrisch produzierter Bewegungsleistung in den Motoren an Bedeutung gewinnen – bis hin zum Einsatz von emissionsneutralen Brennstoffzellen auf Wasserstoffbasis zum Aufladen der Batterien.

Gibt es vor dieser Vision, die ja voraussichtlich erst in etwa 20 Jahren Wirklichkeit werden dürfte, vielleicht noch eine Revolution?

Ich würde eher von einer Evolution sprechen, die aber schon in naher Zukunft einen Qualitätssprung machen wird: die Verwendung von SunFuel-Kraftstoff in einer neuen Motoren- generation, in der die exzellenten Eigenschaften von Diesel- und Benzin- Aggregaten verschmelzen.



schonung und der Steigerung des Leistungspotenzials dient. Mit seinen TDI- und TSI-Technologien und seinen acht Marken hat der Wolfsburger Automobilkonzern Qualitätsstandards in der zeitgemäßen und zukunftssträchtigen Antriebstechnik gesetzt. Der realistische Futurist Steiger sieht hier – ähnlich wie im Kraftstoffsektor – parallele Entwicklungen. Dass Fahrzeuge mit kombinierten Otto- und Dieselmotoren (CCS) in Serie gehen, ist bis 2015 zu erwarten. Daneben wird dank der ausgereiften Hybridtechnik die Energierückgewinnung mit Elektro- und Verbrennungsaggregaten gekoppelt – schon heute ergänzen sich diese Technologien.

Deutsche Ingenieure seien besonders gründlich, sagt Steiger. Damit will er da-

rauf hinweisen, dass die Entwickler in Wolfsburg erst die Ladekapazität der Batterien für die Elektromodule optimieren wollen, bevor Volkswagen Hybridautos in Serie herstellt. Schließlich sollen die Modelle die Käufer von Anfang an überzeugen. Schon jetzt zeichnet sich die Marschrichtung ab. Dabei spielen unterschiedliche Mobilitätsszenarien eine entscheidende Rolle: Auf kurzen Strecken, etwa im Stadtverkehr, wird der Elektroantrieb immer mehr Aufgaben übernehmen. Bei langen Distanzen hingegen bleibt der Verbrennungsmotor auch in Zukunft überlegen, weil nur flüssiger Kohlenwasserstoff als Energieträger in den benötigten Mengen im Tank gespeichert und mitgeführt werden kann. „Wir müssen eben“, so Steiger, „das Beste zweier Welten zusammenführen.“



WEITERE INFORMATIONEN: NACHHALTIGKEITSBERICHT (PDF)
www.volkswagen.de > Unternehmen > Mobilität & Nachhaltigkeit > Technik & Innovation > Download > Nachhaltigkeitsberichte



WEITERE INFORMATIONEN: SUNFUEL
www.volkswagenag.com/sunfuel > Info-Center/Publikationen > Rubrik „Nachhaltigkeit“ > 2006 > Broschüre „Biomasse für SunFuel“



Stolz auf Wertarbeit

Von Hand gefertigte Premiumprodukte mit einem hohen Anteil edler Naturmaterialien sind das Ergebnis verantwortungsvollen Schaffens. Erfahrung, überlegenes technisches Wissen und eine Unternehmenskultur, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt, müssen sich dabei ergänzen. Bei Bentley Motors in Großbritannien ist das so.



Kennen Sie Crewe? Nein? Das sollten Sie aber – denn nahe Crewe, einem schmucken Städtchen in Nordwestengland, rund 45 Kilometer von den Toren der Industriemetropole Manchester entfernt, befindet sich das Herz altherwürdiger automobilherstellender Konstruktionskunst: das Bentley Werk. Bentley – schon der Klang dieses Namens lässt viele Herzen höher schlagen, auch bei Menschen, die nicht unbedingt Benzin im Blut haben.

Der Name „Bentley“ ist mit einer legendären Vergangenheit ebenso verbunden wie mit einer erfolgreichen Zukunft: mit den Roaring Twenties des vergangenen Jahrhunderts, als die triumphalen Rennsiege der verwegenen „Bentley Boys“ in Le Mans einen Mythos schufen, mit der königlichen Verbindung zu Rolls-Royce seit den dreißiger Jahren und natürlich mit dem Volkswagen Konzern, der vor zehn Jahren die Verantwortung für dieses Erbe aus Tradition und Technologie übernommen hat.

Leise summend gleitet der Continental Flying Spur, eine Limousine mit der Kraft von 560 Pferden (411 kW)¹, vom Flughafen Manchester nach Crewe über die schmalen Landstraßen dahin. Der Reisende spürt, belebt durch eine Rückenmassage per Knopfdruck: Diese Art der Fortbewegung ist eine Klasse für sich. Das Innenleben eines Bentleys, individuell aus den Naturmaterialien Holz und Leder gestaltet, sein Motor, das Chassis und die Karosserie entstehen in einer sorgfältig überwachten Prozesskette,



DAVE PREECE
(rechts oben), mit fast einem halben Jahrhundert Betriebszugehörigkeit ein Bentley-Veteran, konnte sich seinen Herzenswunsch erfüllen: Er legte mit Hand an beim Bau eines majestätischen Prunkstücks für die Queen.



„Bentley steht für ein Unternehmertum, das Leidenschaft und Risikobereitschaft verbindet.“

RICHARD CHARLESWORTH,
LEITER VIP UND ROYAL RELATIONS



in der sich höchstes handwerkliches Können und technologisches Wissen vereinen. „Für das Verarbeiten aller Nähte im Rückenteil eines Sitzes nehmen wir uns 37 Stunden Zeit“, berichtet stolz eine Mitarbeiterin, die seit fünf Jahren in Crewe tätig ist. Monatlang wurden sie und ihre Kollegin auf diese anspruchsvolle Aufgabe vorbereitet.

EIN BENTLEY ENTSTEHT STÜCK FÜR STÜCK IN AUFWENDIGSTER HANDARBEIT

Das ist das Außergewöhnliche in diesem Werk: Menschen arbeiten in Gruppen zusammen und vervollkommen durch den Austausch ihrer Erfahrungen ständig das handgefertigte Interieur, etwa die lederummantelten Lenkräder oder die holzverkleideten Konsolen. „Das Besondere an Bentley ist das Arbeitsklima“, erzählt Dave Maddock, Teamleiter in der Holzverarbeitung. Er ist schon seit über 30 Jahren bei Bentley – keine Seltenheit hier, sondern eher die Regel. Auch dass die Mitarbeiter ihre Tätigkeitsfelder wechseln, ist hier üblich. Bevor Maddock seine Vorliebe für die Holzbearbeitung entdeckte, baute er Kurbelwellen in die Autos ein. „Das Management ist eng mit der Belegschaft verbunden“, unterstreicht er. „Das motiviert.“ Auch der Nachwuchs, dessen Förderung bei Bentley höchste Priorität hat, bestätigt diesen Eindruck. „Man kümmert sich hier sehr intensiv um uns, fordernde und abwechslungsreiche Erfahrungen stehen im Vordergrund“, so David Irving, der Ingenieur werden will und von Bentleys Motorenteknologie begeistert ist.

Für das Unternehmen sind „Luxus“ und „Verantwortung“, „edel“ und „nachhaltig“ keine Gegensätze. Soweit Naturstoffe in den Produktionsprozess eingehen, wird auf einen geschlossenen ökologischen Kreislauf geachtet: Rohstoffe stammen von zertifizierten Lieferanten, Holz- und Lederreste werden recycelt. Um Baumarten zu schützen, findet inzwischen unter anderem Walnuss- und Oliven- statt Mahagoniholz Verwendung. Das Verantwortungsgefühl der traditionsbewussten Automobilschmiede reicht aber weit über die Produktion hinaus.



DIE INTENSIVE UND INDIVIDUELLE FÖRDERUNG von Nachwuchskräften wie etwa Laura Lomas und David Irving hat bei Bentley Tradition. Sie ist Garant für die herausragenden Leistungen einer gewachsenen Marke, die ihrer Exklusivität treu bleiben will.



„Wir bauen außergewöhnliche Automobile für Menschen, die zum Nutzen vieler Außergewöhnliches schaffen“, erläutert Richard Charlesworth die Bentley-Philosophie. Er betreut das britische Königshaus und VIPs in der ganzen Welt. „Unsere Marke“, so Charlesworth, „steht für ein Unternehmertum, das Leidenschaft und Risikobereitschaft verbindet. Diese Kreativität entfaltet Sogwirkung, weil sie für Arbeitsplätze und Prosperität sorgt.“ Erfolgreiche Menschen wollen auch Vorbilder sein und sich karitativ betätigen. Bentley Motors, betont Charlesworth, unterstützt Wohltätigkeitsveranstaltungen und engagiert sich bei Galas zur Bekämpfung von Aids und zur Förderung von Kindern aus bildungsschwachen Schichten.

SCHON DIE VÄTER UND GROSSMÜTTER WAREN BEI BENTLEY TÄTIG

Auch in den blitzsauberen Werkshallen in Crewe steht der Mensch im Vordergrund. Nur sechs Roboter greifen in die Fertigung ein, die sonst ausschließlich in den Händen der insgesamt 4.000 Mitarbeiter liegt. Viele sind bereits seit Jahrzehnten bei Bentley tätig, etliche sogar schon in der zweiten oder dritten Generation. Einer von ihnen ist Dave Preece, der mit 47 Jahren am längsten von allen dabei ist. Wenn er erzählt, wie großartig es war, einen Bentley eigens nach den Wünschen der englischen Königin zu gestalten, dann begreift man: In Crewe werden nicht einfach Autos, sondern Einzelstücke mit hohem Liebhaberwert gebaut. „Stolz“ taucht deshalb häufig im Wortschatz der Belegschaft auf. Stolz auf eine Arbeitskultur, die Individualität nicht als überflüssigen Luxus ansieht, sondern als ständige Herausforderung, dem Wunsch einer exklusiven Kundschaft nach Einzigartigkeit zu entsprechen und dabei mit den natürlichen Ressourcen stets verantwortungsbewusst umzugehen.

Ein Bentley wird deshalb auch nur auf Bestellung gefertigt. Rund 10.000 Wagen der Baureihen Arnage und Continental sind im vergangenen Geschäftsjahr – selbstverständlich in geschlossenen Transportern – ausgeliefert worden: hand-made in Crewe.



WEITERE INFORMATIONEN
www.bentleymotors.de > World of Bentley

1 Verbrauchs- und Emissionsangaben
 finden Sie auf Seite 296 dieses Berichtes.



Simply clever
in Tschechien

Škoda ist einer der ältesten Autobauer der Welt. „Simply clever“ – dieses Selbstverständnis prägt die Traditionsmarke seit jeher. Es spiegelt sich nicht nur in dem besonders attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis: In vielen Details der Škoda-Fahrzeuge ist die ausgefeilte tschechische Ingenieurskunst zu erkennen, die im 20. Jahrhundert gereift ist.

Mladá Boleslav liegt nur eine dreiviertel Autostunde von Prag entfernt. Der Weg in die Škoda-Stadt führt durch Vororte, die Ausfallstraße ist gesäumt von Heimwerkmärkten und Möbelhäusern. Überall ist zu spüren: In Tschechien, einer Nation der Tüftler und Bastler, herrscht Aufbruchstimmung – und das nicht erst seit dem EU-Beitritt. Als wichtiges Industrieland haben die Tschechen mit ihrem Erfindergeist schon früh zur wirtschaftlichen Entwicklung der Mitte Europas beigetragen. Man sagt den Tschechen nach, sie seien wie das Glas aus Böhmen: klar, geradeaus, und unverwüstlich. Und diese Eigenschaften schlagen sich auch beim Bau ihrer Autos nieder.

„Es ist ein Auto
aus dem Herzen
Europas.“

MARÇAL FARRERAS, MARKETINGLEITER ŠKODA



Und doch liegt über Mladá Boleslav, der 45.000-Einwohner-Stadt, zugleich der Zauber Böhmens, jene unvergleichliche Melange aus Palatschinken, Apfelstrudel und frisch gebrautem Bier, aus Wäldern, Burgen und Feldern. Die Gegend rund um die Stadt würde eine wunderbare Kulisse für einen der beliebten tschechischen Märchenfilme bieten – und tatsächlich ist Mladá Boleslav Schauplatz eines Märchens geworden, eines indes, das Wirklichkeit geworden ist. Seit mehr als hundert Jahren werden dort Autos der Marke Škoda gebaut. Noch in den siebziger und achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts galten sie als „Nuckelpinnen“; Lästerzungen machten sich über den tschechischen „Blechflitzer“ lustig, dessen Lieferzeiten für Ersatzteile nie unter einem Monat lagen. Dennoch zählte er zum Besten, was der damalige Ostblock zu bieten hatte.

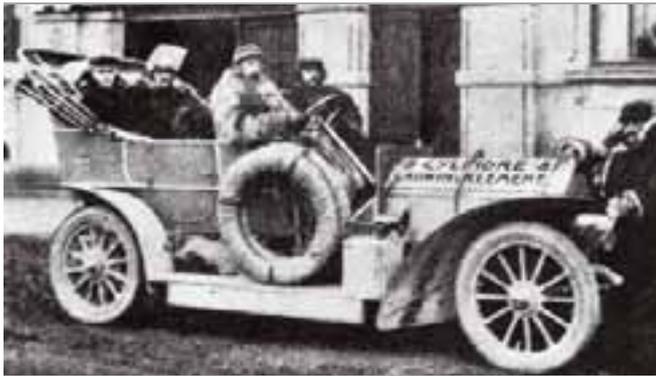
„Simply clever“ ist nicht umsonst unser Markenslogan.“

FRANK SCHÄFER, INTERIEUR-DESIGN, ŠKODA

weise findet sich bis heute bei allen Krad-Generationen. „Einen wahren Meilenstein in der Geschichte der tschechischen Ingenieurskunst setzten Laurin und Klement 1905 – sie bauten ihr erstes Auto, die Voiturette A“, erzählt Nachtmann, und die Begeisterung über seine Landsleute ist ihm anzusehen. Zu Recht, denn durch diesen Wurf zählt die Marke Škoda, die 1925 durch den Zusammenschluss von Laurin & Klement mit dem Schwerindustrie-Unternehmen Škoda Pilsen zu ihrem Namen kam, zu den ältesten noch existierenden Automobilfabriken der Welt.

IN ALLEN WINKELN DER WELT AUF ERFOLGSKURS

In den zwanziger und dreißiger Jahren entwickelte sich Škoda zu einem der bekanntesten Autohersteller Europas. Die Modelle Rapid, Popular und Superb – Letzterer wurde inzwischen neu aufgelegt – absolvierten legendäre Fernreisen in exotischen Regionen: Afrika und die Sahara, Indien und der Himalaya waren die Reiseziele polyglotter Weltenbummler. Die Solidität der Pkw von Škoda und ihre Fahreigenschaften waren allen Strapazen der rauen Pisten gewachsen. Sie verhalfen dem tschechischen



1895

VÁCLAV KLEMENT FACKELT NICHT LANGE –
ZUSAMMEN MIT DEM SCHLOSSER VÁCLAV LAURIN
WIRD DER GRUNDSTEIN FÜR DIE
SPÄTEREN ŠKODA-WERKE GELEGT.

NICHT ÄRGERN, BESSER MACHEN

Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatten die Tschechen zu den Pionieren des Automobilbaus gehört. Den Anstoß dafür gab – ein Fahrrad. Václav Klement, ein technikbegeisterter Buchhändler aus Mladá Boleslav, hatte sich ein Zweirad deutscher Herkunft gekauft, dessen Rahmen sich aber schon nach kurzer Zeit verzog. Der Kunde formulierte daraufhin – natürlich auf Tschechisch – einen Brief an die Filiale des Dresdner Fahrradbauers im böhmischen (!) Ústí nad Labem mit der Bitte um Reparatur. Er möge bitte in einer verständlichen Sprache schreiben, lautete die barsche Antwort, die Klement erhielt; so erzählt es Lukáš Nachtmann, Historiker im Škoda Auto Museum.

Václav Klement fackelte nicht lange: Zusammen mit dem Schlosser Václav Laurin eröffnete er 1895 eine eigene Fahrradmanufaktur. Bereits drei Jahre später nahm das kleine florierende Unternehmen Fahrräder mit Hilfsmotor in sein Angebot auf, im Jahr darauf präsentierten die Tüftler aus der tschechischen Kleinstadt ein Motorfahrrad, dessen Antrieb zwischen den Rädern im Rahmen integriert war – diese Bau-



FRANK SCHÄFER,
Interieur-Design Škoda, war federführend
bei der Innenraumgestaltung des Škoda Fabia



LUKÁŠ NACHTMANN,
Historiker im Škoda-Museum,
bezeichnet die Leistung von
Laurin & Klement als „wahren
Meilenstein in der tschechischen
Ingenieurskunst“.

Unternehmen zu internationalem Ruhm. Das stärkte natürlich auch das Ansehen im eigenen Land. „Tschechische Ingenieurskunst“ – dieser Begriff machte damals die Runde. Die Wagen aus Mladá Boleslav füllen ihn heute wieder mit neuem Leben.

„Simply clever“ ist nicht umsonst unser Markenslogan“, erklärt Frank Schäfer, der bei Škoda für das Interieur-Design verantwortlich ist und auch federführend bei der Innenraumgestaltung des neuen Škoda Fabia war. „Simply clever“ steht hier für großen Nutzwert und viel Familienfreundlichkeit. Der Kofferraum ist der größte seiner Klasse; er ist mit Taschenhaken und weiteren intelligenten Lösungen ausgestattet; durch eine verstellbare Hutablage ist er halbierbar. „Wir kämpfen immer um jeden Kubikzentimeter“, sagt Schäfer. Wie praktisch der Škoda ist, sieht man ihm schon von außen an. „Souverän und robust, klar gezeichnet und schnörkellos“, beschreibt Jens Manske, Head of Design bei Škoda, die Design-Guidelines des Unternehmens. Funktionale Formgebung ist – neben der im Volkswagen Konzern sorgfältig geprüften Technik – einer der Erfolgsgaranten für die Marke.

Das zeigt sich auch in den Auslieferungszahlen: Bereits 2004 überschritten sowohl der Fabia als auch der Octavia die Millionengrenze. Seit fünf Jahren hat sich Škoda fest in der Top Ten der deutschen Zulassungsstatistik etabliert. „Es ist ein Auto aus dem Herzen Europas, das man aber inzwischen in 100 Ländern weltweit kaufen kann“, resümiert Marçal Ferreras, Marketingleiter bei Škoda. Der Spanier spricht Englisch in Tschechien – noch ein Beitrag von Škoda zum Europa der Gegenwart und der Zukunft.



TSCHECHISCHE INGENIEURSKUNST Von Würfelzucker zu Memrec

Wetten, Sie profitieren täglich von tschechischen Erfindungen? Dabei haben Sie vermutlich noch nie etwas von Jakob Christof Rad, Jindrich Waldes oder Prokop Diviš gehört. Diese Herren haben unser Leben mit Würfelzucker, Druckknöpfen und Blitzableitern angenehmer und sicherer gemacht.



Auch heute erblicken viele Neuheiten das Licht der Welt in Tschechien: zum Beispiel Memrec – eine Vorrichtung, mit der Computer über die Augen gesteuert werden können. Oder Nanospider, eine Technologie für das Weben von Nanofasern. Man sieht: Auch für heutige tschechische Erfindungen gilt das Škoda-Motto – „Simply clever“.



WEITERE INFORMATIONEN
www.skoda.de > Unternehmen > Firmengeschichte

Konzernbereiche

78 Marken und Geschäftsfelder

80 Volkswagen Pkw

82 Audi

84 Škoda

86 SEAT

88 Bentley

90 Volkswagen Nutzfahrzeuge

92 Finanzdienstleistungen

Marken und Geschäftsfelder

Faszinierende Marken und innovative
Finanzdienstleistungen für unsere Kunden weltweit

DIE KONZERNSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern setzt sich aus den zwei Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen zusammen. Die Aktivitäten des Konzernbereichs Automobile umfassen die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Der Finanzdienstleistungsbereich umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement.

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2007 haben wir die bisherigen Markengruppen Volkswagen und Audi aufgelöst. Die Marken des Konzerns stehen nun selbständig nebeneinander. Auf den nächsten Seiten erläutern wir die wesentlichen Mengen- und Finanzaufgaben der einzelnen Marken sowie des Finanzdienstleistungsbereichs entsprechend der Konzernstruktur des Jahres 2007. Dabei stellen wir die Produktionszahlen und Auslieferungen an Kunden nach Produktlinien dar, während in den Absatz-

zahlen die von den jeweiligen Markengesellschaften verkauften Fahrzeuge einschließlich der Fahrzeuge anderer Konzernmarken enthalten sind. Zur besseren Vergleichbarkeit legen wir den Erläuterungen zum Operativen Ergebnis nach Marken und Geschäftsfeldern für das Jahr 2006 die Werte vor Sondereinflüssen zugrunde.

Darüber hinaus stellen wir den Absatz und die Umsatzerlöse auf unseren Märkten Europa/Übrige Märkte, Nordamerika, Südamerika/Südafrika und Asien-Pazifik dar.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern steigerte im abgelaufenen Geschäftsjahr seinen Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 8,2 % auf knapp 6,2 Mio. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse waren mit 108,9 Mrd. € um 3,8 % höher als 2006.

In Europa/Übrige Märkte stieg der Absatz im Jahr 2007 auf 3,7 Mio. Einheiten und damit um 3,3 % gegenüber dem Vorjahr. In der Folge erhöhten sich die Umsatzerlöse um 3,9 % auf 77,7 Mrd. €.

VOLKSWAGEN KONZERN

Konzernbereich/ Segment	Automobile					Finanzdienstleistungen		
Marke/ Geschäftsfeld	Volkswagen Pkw	Audi	Škoda	SEAT	Bentley	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Sonstiges	Händler- und Kundenfinanzierung Leasing Versicherungen Flottengeschäft

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

In Nordamerika konnten wir im Geschäftsjahr 2007 das Absatzniveau des Vorjahres nahezu erreichen. Die Modelle Golf und Eos verzeichneten erfreuliche Zuwachsraten. Die Umsatzerlöse verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,5 % auf 13,2 Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf ungünstigere Wechselkursrelationen sowie geänderte Modellstrukturen zurückzuführen.

Auf den Märkten in Südamerika/Südafrika hielt die positive Entwicklung im Jahr 2007 weiter an. Der Absatz stieg dort insgesamt um 19,1 % auf 0,9 Mio. Einheiten. Die größten Steigerungsraten verzeichneten wir dabei in Brasilien und Argentinien. Die Umsatzerlöse lagen mit

10,4 Mrd. € um 18,2 % über dem Vergleichswert des Vorjahres. Dies war neben dem gestiegenen Absatz auch auf die weitere Aufwertung des brasilianischen Real zurückzuführen.

Der Absatz in Asien-Pazifik, einschließlich unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, erhöhte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 27,7 % auf 1,1 Mio. Einheiten. Die Umsatzerlöse stiegen um 12,8 % auf 7,5 Mrd. €. Der Umsatz der Joint Ventures in China ist darin nicht enthalten, da diese at Equity konsolidiert werden.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	Absatz		Umsatzerlöse		Umsatzerlöse mit Dritten		Operatives Ergebnis	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Volkswagen Pkw	3.664	3.451	73.944	70.710	60.201	58.839	1.940	918
Audi	1.200	1.139	33.617	31.720	21.078	20.521	2.705	2.054
Škoda	620	562	8.004	7.186	5.925	5.378	712	515
SEAT	411	419	5.899	5.874	4.375	4.433	8	-159
Bentley	10	10	1.376	1.340	1.294	1.251	155	137
Nutzfahrzeuge	427	388	9.297	8.092	6.548	5.732	305	138
VW China ¹	930	694						
Sonstiges	-1.070	-943	-33.385	-28.918	750	743	-631 ²	-63 ²
Konzernbereich Automobile	6.192	5.720	98.752	96.004	100.171	96.897	5.194	3.540
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			10.145	8.871	8.726	7.978	957	843
Konzern vor Sondereinflüssen			108.897	104.875	108.897	104.875	6.151	4.383
Sondereinflüsse							-	-2.374
Volkswagen Konzern	6.192	5.720	108.897	104.875	108.897	104.875	6.151	2.009

- 1 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten. Die chinesischen Gesellschaften werden at Equity konsolidiert und erzielten ein Operatives Ergebnis (quota) von 294 (108) Mio. €.
- 2 Im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	Absatz ¹		Umsatzerlöse	
	2007	2006	2007	2006
Europa/Übrige Märkte	3.743	3.624	77.703	74.755
Nordamerika	512	530	13.219	14.611
Südamerika/Südafrika	857	719	10.443	8.835
Asien-Pazifik ²	1.080	846	7.532	6.674
Volkswagen Konzern²	6.192	5.720	108.897	104.875

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



Marke Volkswagen Pkw

Erweiterte Modellpalette und Kostenoptimierungen zeigen Wirkung

Die Marke Volkswagen Pkw kommt 2007 auf ihrem Weg, der innovativste Volumenhersteller mit der in der jeweiligen Klasse besten Qualität zu werden, ein gutes Stück voran. Das Operative Ergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt.



Tiguan

GESCHÄFTSVERLAUF

Im abgelaufenen Geschäftsjahr setzte sich die positive Entwicklung der Marke Volkswagen Pkw fort. Wir haben uns 2007 das Ziel gesetzt, in einigen Jahren der innovativste Volumenhersteller der Welt zu sein. Der neue Marken-Slogan „Volkswagen – Das Auto“ untermauert diesen Anspruch.

Die Auslieferungen an Kunden waren im Geschäftsjahr 2007 mit 3,7 Mio. Fahrzeugen um 7,8 % höher als im Vorjahr; die Entwicklung auf den einzelnen Märkten verlief jedoch unterschiedlich. Während die Auslieferungen an Kunden in Westeuropa um 3,6 % zurückgingen, verzeichneten wir in Zentral- und Osteuropa einen deutlichen Anstieg der Verkäufe (+29,7 %). Auch in Brasilien und China erzielte die Marke mit 32,4 % beziehungsweise 24,5 % beachtliche Zuwachsraten. Die Nachfrage in Nordamerika lag auf Vorjahresniveau.

Der Absatz belief sich ebenfalls auf 3,7 Mio. Fahrzeuge; im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 6,2 %, der vor allem auf die verbesserte Marktsituation in Brasilien zurückzuführen war. Die Modelle Polo, Golf, Touran, Jetta, Passat und Eos wurden weltweit verstärkt nachgefragt. Unsere neuen Modelle Golf Variant und Tiguan wurden positiv im Markt aufgenommen.

Die Produktion der Marke Volkswagen Pkw lag im Berichtszeitraum bei 3,7 Mio. Einheiten; das waren 12,0 % mehr als im Jahr 2006. Den deutlichsten Anstieg der Fertigungszahlen verzeichneten dabei die Werke in Wolfsburg und Zwickau sowie die Produktionsstätten in Mexiko und Argentinien.

Marken und Geschäftsfelder

> Volkswagen Pkw

Audi
Škoda
SEAT
Bentley
Volkswagen Nutzfahrzeuge
Finanzdienstleistungen



Golf Variant

MARKE VOLKSWAGEN PKW

	2007	2006	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	3.663	3.396	+ 7,8
Absatz	3.664	3.451	+ 6,2
Produktion	3.717	3.319	+ 12,0
Umsatzerlöse (Mio. €)	73.944	70.710	+ 4,6
Operatives Ergebnis	1.940	918	x
in % der Umsatzerlöse	2,6	1,3	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke Volkswagen Pkw erwirtschaftete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 73,9 Mrd. €. Der Wert des Vorjahres wurde damit um 4,6 % übertroffen. Das Operative Ergebnis konnte mit 1,9 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert werden. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die erfolgreich durchgeführten Restrukturierungen, die konsequent fortgesetzten Leistungssteigerungsmaßnahmen und auf den höheren Absatz zurückzuführen. Die operative Umsatzrendite verbesserte sich von 1,3 % im Vorjahr auf nunmehr 2,6 %. Im Rahmen der Strategie 2018 hat sich die Marke Volkswagen Pkw zum Ziel gesetzt, in rund zehn Jahren weltweit 6,6 Mio. Fahrzeuge im Jahr zu verkaufen und den Weltmarktanteil somit auf 9 % auszubauen.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2007	2006
Golf	763.491	693.376
Passat/Santana	751.764	701.074
Jetta/Bora	630.355	533.499
Polo	449.602	401.551
Gol	320.604	278.051
Fox	206.125	201.888
Touran	197.941	178.122
Polo Classic/Sedan	86.861	67.237
Touareg	72.477	60.802
Eos	55.560	39.437
Suran	45.690	32.601
New Beetle	40.124	43.653
New Beetle Cabriolet	26.752	30.007
Parati	23.953	25.994
Sharan	23.807	26.852
Tiguan	16.272	0
Phaeton	5.711	5.024
	3.717.089	3.319.168



WEITERE INFORMATIONEN
www.volkswagen.de



Marke Audi

Unser Ziel ist es, der weltweit führende Premiumhersteller zu werden

Die Marke Audi begeistert mit der neuen Baureihe Audi A5 und verzeichnet im Geschäftsjahr 2007 den zwölften Auslieferungsrekord in Folge. Auch Lamborghini ist weiter auf Erfolgskurs.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Audi ist weltweit eine der am stärksten wachsenden Premiummarken und hat sich zum Ziel gesetzt, in diesem Segment die führende Position einzunehmen. 2007 war für Audi erneut ein Erfolgswort. Mit dem Audi A5 wurde eine weitere Modellreihe im Markt eingeführt. Außerdem präsentierte die Marke mit der neuen Audi A4 Limousine einen gelungenen Nachfolger ihres Bestsellers.



Audi A4

Die positive Resonanz auf die neuen Modelle war mit dafür verantwortlich, dass die Auslieferungen an Kunden mit 967 Tsd. Fahrzeugen um 6,5 % höher waren als im Vorjahr. Auf nahezu allen wichtigen Märkten konnte die Marke Audi steigende Verkaufszahlen verzeichnen. Die Auslieferungen an Kunden auf dem US-amerikanischen Pkw-Markt waren um 3,8 % höher als im Vorjahr.

Der Absatz der Marke Audi erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 5,4 % auf 1.200 Tsd. Einheiten (davon 966 Tsd. Audi und Lamborghini Fahrzeuge). Verstärkt nachgefragt wurden dabei vor allem die Modelle Audi TT Coupé, Audi TT Roadster, Audi A6 allroad quattro und Audi Q7. Lamborghini setzte mit 2.420 Fahrzeugen 20,3 % mehr Einheiten ab als im Vorjahr.

Die Produktionszahl der Marke Audi lag im Berichtsjahr bei 978 Tsd. Fahrzeugen (+6,0 %). Im Mai 2007 nahm das Werk Brüssel die Fertigung des Audi A3 Sportback auf. Ab 2009 wird dort auch der neue Audi A1 produziert. Mit dem Jahresbeginn 2008 hat die Marke Audi die Produktion am indischen Standort Aurangabad gestartet. Lamborghini produzierte 2.580 Fahrzeuge (+23,2 %). Besonders erfreulich entwickelte sich die Zahl der hergestellten Modelle Gallardo* und Murciélago Roadster*.

*Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichts.

Marken und Geschäftsfelder
Volkswagen Pkw

> Audi

Škoda
SEAT
Bentley
Volkswagen Nutzfahrzeuge
Finanzdienstleistungen

Audi A5



UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Audi stiegen im vergangenen Geschäftsjahr vor allem aufgrund der verbesserten Absatzsituation um 6,0 % auf 33,6 Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 2,7 Mrd. € und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 31,7 %. Die operative Umsatzrendite stieg von 6,5 % im Jahr 2006 auf nunmehr 8,0 %. Die in den Zahlen der Marke Audi enthaltenen Werte für Lamborghini entwickelten sich ebenfalls positiv.

MARKE AUDI

	2007	2006	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	967	907	+6,5
Absatz	1.200	1.139	+5,4
Produktion	978	923	+6,0
Umsatzerlöse (Mio. €)	33.617	31.720	+6,0
Operatives Ergebnis	2.705	2.054	+31,7
in % der Umsatzerlöse	8,0	6,5	

PRODUKTION

Fahrzeuge	2007	2006
Audi		
A4	289.806	312.786
A3	231.117	231.752
A6	227.502	217.183
Q7	77.395	72.169
TT Coupé	40.417	21.461
A5	25.549	487
Cabriolet	24.346	28.324
A8	22.182	22.468
TT Roadster	16.349	2.214
A6 allroad quattro	16.340	11.838
R8	4.125	164
Q5	162	0
	975.290	920.846
Lamborghini		
Gallardo Spyder	1.015	1.025
Gallardo	936	626
Murciélago	423	323
Murciélago Roadster	206	121
	2.580	2.095
Marke Audi	977.870	922.941



WEITERE INFORMATIONEN
www.audi.de



Marke Škoda

„Simply clever“ – Fahrzeuge der Marke Škoda weltweit sehr beliebt

Als einer der traditionsreichsten Automobilhersteller der Welt erzielt Škoda im Geschäftsjahr 2007 erneut ein Rekordergebnis. Der neue Škoda Fabia besticht durch ein deutliches Plus an Platz im Vergleich zu seinem Vorgänger.



Škoda Fabia

GESCHÄFTSVERLAUF

Škoda zählt zu den ältesten Automobilherstellern der Welt und kann auf eine eindrucksvolle Erfolgsgeschichte zurückblicken. Im Geschäftsjahr 2007 verzeichnete die Marke dank ihrer Strategie, einfach clevere Fahrzeuge zu

konzipieren, erneut Spitzenwerte bei allen Kennzahlen. Mit dem neuen Škoda Fabia wurde ein Fahrzeug präsentiert, das sich im Vergleich zu seinem Vorgänger durch ein verbessertes Raumangebot bei gleichzeitig kaum veränderten Außenmaßen auszeichnet.

Die Auslieferungen der Marke Škoda waren im Geschäftsjahr 2007 mit 630 Tsd. Fahrzeugen um 14,6 % höher als im Vorjahr. Das bedeutete einen neuen Verkaufsrekord. Auf allen wesentlichen Märkten konnte die Marke steigende Verkaufszahlen verzeichnen. Beachtliche Zuwachsraten erzielte sie in Frankreich und Italien. 2007 führte Škoda sein Fahrzeugprogramm erfolgreich auf dem chinesischen Pkw-Markt ein.

Der Absatz der Marke Škoda verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,2 % auf 620 Tsd. Einheiten. Neben den Fahrzeugen der Octavia-Reihe erzielte vor allem der Škoda Roomster eine deutliche Steigerung. Der neue Škoda Fabia wurde gut im Markt aufgenommen.

Im Geschäftsjahr 2007 produzierte Škoda 661 Tsd. Einheiten; das waren 18,8 % mehr als im Vorjahr. Im November 2007 wurden die ersten Škoda Fahrzeuge in Kaluga, Russland, gefertigt.

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

Škoda Roomster



UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Škoda übertrafen im Geschäftsjahr 2007 mit 8,0 Mrd. € den Vorjahreswert um 11,4 %. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den erzielten Verkaufsrekord zurückzuführen. Das Operative Ergebnis erhöhte sich um 197 Mio. € auf 712 Mio. €. Damit wurde 2007 das beste Ergebnis in der Geschichte der Marke erzielt. Die operative Umsatzrendite betrug 8,9 (7,2)%. Auch in Zukunft wird Škoda nach dem bewährten Erfolgsrezept „Simply clever“ Fahrzeuge entwickeln und so die langjährige Erfolgsgeschichte der Marke fortsetzen.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2007	2006
Octavia	319.893	269.774
Fabia	243.576	240.051
Roomster	75.875	25.055
Superb	21.339	20.403
Fabia Praktik	0	1.064
	660.683	556.347

MARKE ŠKODA

	2007	2006	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	630	550	+ 14,6
Absatz	620	562	+ 10,2
Produktion	661	556	+ 18,8
Umsatzerlöse (Mio. €)	8.004	7.186	+ 11,4
Operatives Ergebnis	712	515	+ 38,4
in % der Umsatzerlöse	8,9	7,2	





Marke SEAT

Wachstum durch sportliche und designorientierte Modelle

Das eingeleitete Programm zur Ergebnisverbesserung greift: SEAT ist im Geschäftsjahr 2007 in die Gewinnzone zurückgekehrt. Mit weiteren Maßnahmen soll ein nachhaltiges Wachstum erreicht werden.

GESCHÄFTSVERLAUF

Mit dem SEAT Altea Freetrack hat die spanische Marke im Geschäftsjahr 2007 buchstäblich neue Wege befahren. Das erste Allroad-Fahrzeug in der Geschichte von SEAT ergänzt die sportliche und designorientierte Modellpalette und ist nach seiner Einführung positiv im Markt aufge-



SEAT Altea Freetrack

nommen worden. Einen ersten Ausblick auf die zukünftige emotionale Designlinie der Marke SEAT gab im Geschäftsjahr 2007 die Studie SEAT Tribu. Auch bei kommenden Produktentwicklungen werden das kürzlich auf dem Werksgelände in Martorell errichtete Vorserien-Entwicklungszentrum und das neue SEAT Design Center eine wichtige Rolle spielen.

Die Auslieferungen an Kunden lagen 2007 trotz eines schwierigen Marktumfelds mit 431 Tsd. Einheiten leicht über dem Niveau des Vorjahres. Deutliche Zuwachsraten verzeichnete SEAT auf den Märkten in Frankreich und Großbritannien sowie in Zentral- und Osteuropa. Insbesondere die Modelle SEAT Leon und SEAT Altea XL wurden verstärkt nachgefragt.

Obwohl im Geschäftsjahr 2007 ein signifikanter Lagerabbau in der Handelsorganisation stattfand, konnte der Absatz an die Händler der Marke SEAT nahezu den Vorjahreswert erreichen.

Die Zahl der im Geschäftsjahr 2007 produzierten Fahrzeuge betrug 413 Tsd.; das waren 2,3 % weniger als im Vorjahr.

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

SEAT Altea XL



MARKE SEAT

	2007	2006	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	431	429	+0,4
Absatz	411	419	-2,0
Produktion	413	423	-2,3
Umsatzerlöse (Mio. €)	5.899	5.874	+0,4
Operatives Ergebnis	8	-159	x
in % der Umsatzerlöse	0,1	-2,7	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke SEAT lagen im Berichtsjahr mit 5,9 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Nach einem operativen Verlust von -159 Mio. € im Vorjahr konnte jedoch im Geschäftsjahr 2007 ein Operatives Ergebnis in Höhe von 8 Mio. € erzielt werden. Damit kehrte die Marke SEAT ein Jahr früher als erwartet in die Gewinnzone zurück.

Dies verdeutlicht, dass das eingeleitete Programm zur Ergebnisverbesserung erfolgreich war. Die operative Umsatzrendite verbesserte sich von -2,7 % im Vorjahr auf 0,1 %. Mit Hilfe weiterer Leistungssteigerungsmaßnahmen strebt SEAT ein nachhaltiges Wachstum an, das unter anderem zu einer deutlichen Steigerung des Absatzes und der Kapitalrendite führen wird.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2007	2006
Ibiza	172.206	183.848
Leon	120.630	126.511
Altea/Toledo	76.121	66.901
Cordoba	29.747	31.058
Alhambra	14.242	14.352
	412.946	422.670





BENTLEY

Marke Bentley

Erstmals mehr als 10.000 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert

Bentley verzeichnet 2007 das beste Geschäftsjahr seiner Unternehmensgeschichte. Der Brooklands erweitert die Arnage-Reihe um ein drittes Modell.



Bentley Brooklands

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Bentley hat im Geschäftsjahr 2007 erstmals mehr als 10.000 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Damit setzte Bentley einen Meilenstein in der Geschichte des Unternehmens und festigte seine Führungsposition im oberen Fahrzeugsegment. Die Verkäufe stiegen im Ver-

gleich zum Vorjahr um 6,7 % auf 10.014 Fahrzeuge. Wesentlichen Anteil an diesem Erfolg hatte die weiterhin hohe Marktresonanz des Bentley Continental GT Cabriolet*. Bentley präsentierte im vergangenen Jahr zwei neue beeindruckende Fahrzeuge. Mit dem Bentley Brooklands* wurde die Arnage-Reihe um ein drittes Modell ergänzt. Hinzu kam mit dem Continental GT Speed Coupé* der leistungsstärkste Bentley, der je gefertigt wurde.

Auf nahezu allen wesentlichen Märkten verzeichnete Bentley steigende Verkaufszahlen. Deutliche Wachstumsraten wurden auf den Pkw-Märkten in Westeuropa sowie der Region Asien-Pazifik, und hier vor allem in China, erzielt.

Der Absatz der Marke Bentley lag im Berichtsjahr bei 9.600 Fahrzeugen. Die Modelle Azure* und Continental GT Cabriolet* wurden verstärkt nachgefragt. Aufgrund eines anstehenden beziehungsweise bereits durchgeführten Modellwechsels waren die Absatzzahlen beim Continental Flying Spur* und Continental GT Coupé* rückläufig.

Die Marke Bentley produzierte im Geschäftsjahr 2007 insgesamt 9.972 Fahrzeuge; damit lag das Fertigungsvolumen auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

*Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichts.

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

Bentley Continental GT Speed Coupé



UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Bentley waren im Geschäftsjahr 2007 mit 1,4 Mrd. € um 2,7 % höher als im Vorjahr. In der Folge stieg das Operative Ergebnis um 13,0 % auf 155 Mio. €. Die Verbesserungen resultierten im Wesentlichen aus der Modell- und Kostenstruktur. Die operative Umsatzrendite betrug 11,2 (10,2) %. Auch in Zukunft wird Bentley seine Führungsposition im oberen Fahrzeugsegment behaupten.

MARKE BENTLEY

	2007	2006	%
Auslieferungen	10.014	9.387	+6,7
Absatz	9.600	9.742	-1,5
Produktion	9.972	10.036	-0,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	1.376	1.340	+2,7
Operatives Ergebnis	155	137	+13,0
in % der Umsatzerlöse	11,2	10,2	

PRODUKTION

Fahrzeuge	2007	2006
Continental GT Cabriolet	4.847	1.742
Continental Flying Spur	2.270	4.042
Continental GT Coupé	1.547	3.611
Continental GT Speed Coupé	593	-
Arnage	357	464
Azure	350	177
Brooklands	8	0
	9.972	10.036





Nutzfahrzeuge

Volkswagen Nutzfahrzeuge

Leistungsstarke Alleskönner für jeden Transportbedarf

60 Jahre nach dem Debüt des Bulli erfreut sich der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge weiter großer Beliebtheit. Auch Caddy und schwere Nutzfahrzeuge wurden im Berichtsjahr stark nachgefragt.

GESCHÄFTSVERLAUF

Volkswagen Nutzfahrzeuge konnte im Geschäftsjahr 2007 die positive Entwicklung der vergangenen Jahre fortsetzen. Mit 489 Tsd. Fahrzeugen waren die Auslieferungen an Kunden im Berichtsjahr weltweit um 10,7 % höher als im Jahr 2006. Auf den wichtigsten Märkten Europas sowie in Südamerika stiegen die Verkaufszahlen. In Brasilien wurde mit 32,0 % eine beachtliche Zuwachsrate erzielt. Ende des Jahres 2007 wurde die Modellpalette von Volkswagen Nutzfahrzeuge um den Caddy Maxi erweitert.

Der Absatz an die Handelsorganisation belief sich im Berichtsjahr auf 427 Tsd. Einheiten; das waren 10,1 % mehr als 2006. Die Modelle Caddy und Multivan/Trans-

porter wiesen auch im Jahr 2007 steigende Absatzzahlen auf und trugen erneut wesentlich zum Erfolg im Nutzfahrzeuggeschäft bei. Beim Caddy, der sowohl als Nutzfahrzeug als auch in der Pkw-Version Caddy Life erhältlich ist, lag der Absatz weltweit bei 145 Tsd. Fahrzeugen (+ 5,6 %). Von den Modellen Caravelle/Multivan und Transporter wurden mit insgesamt 213 Tsd. Einheiten 5,3 % mehr Fahrzeuge abgesetzt.

Im Berichtsjahr erhöhte sich der Absatz der schweren Nutzfahrzeuge aus brasilianischer Fertigung auf weltweit insgesamt 47.206 Einheiten (+ 26,4 %). Es wurden 39.409 schwere Lkw der Klasse 5 bis 45 Tonnen abgesetzt; das waren 27,3 % mehr als im Vorjahr. Damit konnte die Marktführerschaft in Brasilien verteidigt werden. Der Absatz von Bussen lag bei 7.314 (6.383) Tsd. Einheiten.

Volkswagen Nutzfahrzeuge produzierte im vergangenen Geschäftsjahr 435 Tsd. Einheiten; das waren 1,8 % mehr Fahrzeuge als ein Jahr zuvor. Die Fertigungszahlen des in den Daimler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde hergestellten Crafter sind darin nicht enthalten. Das Stammwerk in Hannover produzierte insgesamt 162 (170) Tsd. Einheiten der Modelle Caravelle/Multivan und Transporter. Am polnischen Standort in Poznan lag die Produktion trotz des Anlaufs des Caddy Maxi auf dem Niveau des Vorjahres. Im brasilianischen Werk in Resende wurden mit 47.082 Lkw und Bus-Chassis 33,7 % mehr Einheiten gefertigt als im Vorjahr.



Caddy Maxi

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

Multivan



VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2007	2006	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	489	441	+ 10,7
Absatz	427	388	+ 10,1
Produktion	435	427	+ 1,8
Umsatzerlöse (Mio. €)	9.297	8.092	+ 14,9
Operatives Ergebnis	305	138	x
in % der Umsatzerlöse	3,3	1,7	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Volkswagen Nutzfahrzeuge erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2007 Umsatzerlöse in Höhe von 9,3 Mrd. € und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 14,9%. Dieses Wachstum resultierte im Wesentlichen aus den erneut gestiegenen Absatzzahlen bei den Modellen Caddy, Caravelle/Multivan und Transporter sowie bei schweren Nutzfahrzeugen.

Das Operative Ergebnis erhöhte sich in der Folge auf 305 Mio. €; das waren 167 Mio. € mehr als im Jahr 2006. Die operative Umsatzrendite verbesserte sich von 1,7 % im Vorjahr auf nunmehr 3,3 %. In den kommenden Jahren soll mit zusätzlichen Modellen die Erfolgsgeschichte von Volkswagen Nutzfahrzeuge fortgeschrieben werden.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2007	2006
Caravelle/Multivan, Kombi	119.535	119.583
Transporter	90.762	84.568
Caddy	79.830	69.736
Caddy Kombi	65.675	70.349
LKW	39.083	28.624
Saveiro	31.221	26.574
Omnibus	7.771	6.444
Golf Pickup	812	916
LT	0	18.068
LT Kombi	0	2.316
	434.689	427.178



WEITERE INFORMATIONEN
www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de

Finanzdienstleistungen

Unsere Komplettpakete bieten den Kunden sorgenfreie Mobilität zu planbaren Kosten

Mit der konsequenten Ausrichtung auf Mobilitätspakete haben wir die veränderten Kundenbedürfnisse dauerhaft ins Zentrum unseres Angebots gerückt. Geschäftsvolumen und Gewinn konnten gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden.

STRUKTUR DES KONZERNBEREICHS

FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagementgeschäft. Die Volkswagen Financial Services AG ist seit 2006 für die weltweite Koordination der Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns zuständig. Im Zuge einer Neuordnung sind die lateinamerikanischen Finanzdienstleistungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns in die Verantwortung der Volkswagen Financial Services AG übergegangen. Die nordamerikanischen Tochtergesellschaften sind weiterhin rechtlich selbständig. Zum Volkswagen Financial Services Konzern gehören unter anderem die Volkswagen Financial Services AG, die Volkswagen Bank GmbH und die Volkswagen Leasing GmbH.

GESCHÄFTSVERLAUF

Mit den erfolgreichen Mobilitätspaketen der Volkswagen Bank GmbH ist die Volkswagen Financial Services AG erneut zum Trendsetter unter den Finanzdienstleistungsgesellschaften der Automobilbranche geworden. Die Komplettangebote, die sich aus einer Drei-Wege-Finanzierung zu einem Effektivzinssatz von 0,9 % sowie aus Versicherungsschutz und einer Garantieverlängerung zusammensetzen, erfüllen den Kundenwunsch nach sorgenfreier Mobilität zu kalkulierbaren Kosten. Sie führten im Jahr 2007 erneut zu einer deutlichen Steigerung des Geschäftsvolumens. Nachdem das Angebot, das ursprünglich nur für Fahrzeuge der Marke Volkswagen Pkw erhältlich war, auf weitere Konzernmarken ausgedehnt wurde, ist 2007 der internationale Einsatz vorange-

trieben worden. Die Mobilitätspakete stehen nun auch unseren Kunden in Polen und Italien zur Verfügung und wurden dort sehr positiv aufgenommen. In den Niederlanden wurde im Berichtsjahr ein entsprechendes Pilotprojekt gestartet.

Im Rahmen der Neuordnung der Finanzdienstleistungsaktivitäten in Lateinamerika haben die Volkswagen Financial Services AG und die HSBC Argentina im Geschäftsjahr 2007 eine Kooperation vereinbart. Sie dient dazu, den Kunden der Volkswagen- und Audi-Händlerbetriebe in Argentinien verschiedene Finanzdienstleistungen rund um den Fahrzeugkauf anzubieten. Die Volkswagen Financial Services AG hat im Geschäftsjahr 2007 die Lizenz zum Betreiben einer eigenen Automobilbank in Mexiko erhalten. Nach der operativen Genehmigung durch die mexikanische Bankenaufsicht wird die Volkswagen Bank Mexiko 2008 das Geschäft aufnehmen und damit eine Vorreiterrolle auf dem mexikanischen Markt übernehmen.

Im Jahr 2007 haben die Rating-Agenturen Moody's Investors Service und Standard & Poor's turnusgemäß ihre Bonitätseinschätzungen aktualisiert. Dabei sind sowohl das Rating des Vorjahres als auch die bestehende Rating-Differenzierung der Volkswagen Bank GmbH gegenüber der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen AG bestätigt worden. Beide Agenturen stufen somit bereits im zweiten Jahr die Bonität der Volkswagen Bank GmbH um eine Rating-Stufe besser ein als die der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen AG.

Im Geschäftsjahr 2007 wurden im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft 2,4 Mio. neue Kontrakte abgeschlossen; damit konnte das hohe Niveau des

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

Vorjahres gehalten werden. Der Vertragsbestand zum 31. Dezember 2007 erhöhte sich im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 0,5 % und im Bereich Service/Versicherung um 12,6 % auf insgesamt 6,6 Mio. Kontrakte. Bei unveränderten Vergabegrundsätzen lag der Anteil der finanzierten oder geleaste Fahrzeuge am gesamten Auslieferungsvolumen des Volkswagen Konzerns auf dem hohen Vorjahresniveau. Das Direktbankgeschäft der Volkswagen Bank entwickelte sich im Geschäftsjahr 2007 weiter positiv. Die Zahl der durch die Volkswagen Bank *direct* betreuten Konten war am 31. Dezember 2007 mit 973.199 um 10,2 % höher als ein Jahr zuvor. Das Einlagevolumen betrug 9,6 Mrd. € (+9,0 %).

Im Flottenmanagementgeschäft belief sich der Vertragsbestand unserer Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan am 31. Dezember 2007 auf 1,3 Mio. Fahrzeuge; er war damit 4,5 % höher als am Jahresende 2006.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2007 Umsatzerlöse in Höhe von 10,1 Mrd. € und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 14,4 %. Das Operative Ergebnis verbesserte sich trotz der Belastungen aus der Krise am US-Hypothekenmarkt und eines zunehmenden Preiswettbewerbs um 114 Mio. € auf 957 Mio. €. Der Finanzdienstleistungsbereich trug damit erneut wesentlich zum Ergebnis des Volkswagen Konzerns bei.



WEITERE INFORMATIONEN
www.vwfsag.de

FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2007	2006	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	6.602	6.337	+ 4,2
Kundenfinanzierung		3.097	3.155	- 1,8
Leasing		1.336	1.256	+ 6,3
Service/Versicherung		2.169	1.926	+ 12,6
Forderungen ¹ aus	Mio. €			
Kundenfinanzierung		28.002	26.718	+ 4,8
Händlerfinanzierung		10.565	9.623	+ 9,8
Leasingverträgen		13.775	13.275	+ 3,8
Direktbankeinlagen	Mio. €	9.620	8.827	+ 9,0
Bilanzsumme	Mio. €	68.603	64.518	+ 6,3
Eigenkapital	Mio. €	7.136	6.185	+ 15,4
Schulden ²	Mio. €	58.630	55.734	+ 5,2
Eigenkapitalquote	%	10,4	9,6	
Eigenkapitalrendite vor Steuern ³	%	16,1	16,9	
Leverage ⁴		8,2	9,0	
Operatives Ergebnis	Mio. €	957	843	+ 13,5
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	Mio. €	1.069	1.019	+ 4,9
Mitarbeiter am 31.12.		7.298	7.154	+ 2,0

- 1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
- 2 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.
- 3 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).
- 4 Schulden zu Eigenkapital.

Corporate Governance

96 Corporate Governance Bericht

100 Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)

104 Struktur und Geschäftstätigkeit (Teil des Lageberichts)

108 Organe (Teil des Konzernanhangs und des Anhangs der Volkswagen AG)

Corporate Governance Bericht

Verantwortung und Transparenz

Das Vertrauen unserer Kunden und Investoren ist eine elementare Voraussetzung für die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes. Die transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung hat in unserer täglichen Arbeit höchste Priorität. Vorstand und Aufsichtsrat folgen deshalb mit nur einer Einschränkung den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner derzeit gültigen Fassung vom 14. Juni 2007.

UNTERNEHMENSFÜHRUNG ENTSPRECHEND DER EMPFEHLUNGEN DES DEUTSCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Der Deutsche Corporate Governance 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 aufgeführten Empfehlungen und Anregungen soll eine gute Unternehmensführung und -kontrolle gewährleisten. Die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex bilden deshalb eine wesentliche Basis für die Tätigkeit von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und das Vertrauen aller Interessengruppen tragen dazu bei, den Unternehmenswert kontinuierlich zu steigern. Dieses Vertrauen wird gestärkt, indem wir Transparenz schaffen und so den stetig steigenden Informationsansprüchen nationaler und internationaler Stakeholder gerecht werden.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Am 20. Dezember 2007 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG 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 12. Juni 2006 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 20. Juli 2007 uneingeschränkt entsprochen wurde.

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG erklären darin außerdem, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der überarbeiteten Fassung vom 14. Juni 2007 mit einer Ausnahme entsprochen wurde und wird. Die Ausnahme betrifft die Bildung eines Nominierungsausschusses (Ziffer 5.3.3 Kodex). Die Volkswagen AG verfügt über einen Aufsichtsrat mit einem Präsidium, einem Vermittlungsausschuss und einem Prüfungsausschuss sowie einem Ausschuss für Geschäftsbeziehungen mit Aktionären. Dem sechs Mitglieder umfassenden Präsidium des Aufsichtsrats obliegt vor allem die Vorbereitung der Beschlüsse des

Aufsichtsrats. Dazu gehört insbesondere auch, dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorzuschlagen. Ein zusätzlicher Nominierungsausschuss würde nach Einschätzung des Gesamtremiums lediglich die Anzahl der Ausschüsse erhöhen, nicht jedoch die Arbeit des Aufsichtsrats verbessern.

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

Darüber hinaus wird der Volkswagen Konzern auch den Anregungen des Kodex weitgehend folgen. Jedoch 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 die Diskussion der Fachöffentlichkeit verfolgt werden. Auch der Anregung, bei Abschluss von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap von nicht mehr als zwei Jahresvergütungen beziehungsweise eine Leistung aus Anlass der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit von nicht mehr als 150 % des Abfindungs-Caps vorzusehen (Ziffer 4.2.3 Sätze 9 bis 11 Kodex), soll nicht entsprochen werden. Die Wirksamkeit solcher Vertragsklauseln wird in der Fachöffentlichkeit bezweifelt und verringert die Handlungsmöglichkeiten des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ohne dass dem auf Basis des geltenden Rechts signifikante Vorteile gegenüberstehen würden.

Am 5. Dezember 2007 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der AUDI AG in ihrer Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex mitgeteilt, dass sie den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 12. Juni 2006 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 20. Juli 2007 weitgehend entsprochen haben. Es galten jedoch 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 (Ziffer 5.4.3 Satz 1 Kodex). Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG erklärten weiterhin, dass den am 20. Juli 2007 bekannt gemachten Empfehlungen in der Fassung vom 14. Juni 2007 entsprochen wurde und wird. Allerdings galten und gelten die bereits genannten Einschränkungen sowie die Einschränkung, dass der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss bildet (Ziffer 5.3.3 Kodex). Die Entsprechenserklärung ist auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung veröffentlicht.

Des Weiteren gelten hinsichtlich der im Kodex enthaltenen Anregungen 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 Hauptversammlung zu ermöglichen. Zusätzlich gelten hinsichtlich der AUDI AG jene Einschränkungen, die auch für die Volkswagen AG genannt sind.



ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir



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

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Der Vorstand informiert 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. Wie in Ziffer 3.4 des Deutschen Corporate Governance Kodex vorgesehen, wird sich der Prüfungsausschuss zukünftig noch intensiver mit Fragen der Compliance beschäftigen. Eine entsprechende Klarstellung ist durch Beschluss des Aufsichtsrats in der Geschäftsordnung des Prüfungsausschusses vorgenommen worden.

COMPLIANCE

Der Deutsche Corporate Governance Kodex definiert in Ziffer 4.1.3, was unter Compliance zu verstehen ist: Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit gesetzlichen und internen Bestimmungen aber auch ethischen Grundsätzen ist integraler Bestandteil der Unternehmenskultur von Volkswagen. Um für die Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen, unternehmensinterner Regeln und freiwilliger Verpflichtungen zu sorgen, haben wir im Jahr 2007 zusätzlich den Aufbau einer Compliance-Organisation eingeleitet und einen Chief-Compliance-Officer ernannt. Er hat die Aufgabe, ein Compliance-Office zu implementieren und geeignete präventive Maßnahmen in das vorhandene Managementsystem zu integrieren, sie zu steuern und zu kontrollieren, um so auf die Compliance hinzuwirken. Der Chief-Compliance-Officer berät darüber hinaus den Vorstand in allen Fragen der Compliance.

RISIKOMANAGEMENT

Dem sorgsamem Umgang mit potenziellen Risiken für das Unternehmen widmen wir unsere besondere Aufmerksamkeit. Mit Hilfe eines systematischen Risikomanagements werden Risiken aufgedeckt und Risikopositionen optimiert. Das Risikomanagement-System des Volkswagen Konzerns wird in einem dynamischen Prozess kontinuierlich den veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Detaillierte Erläuterungen zum Risikomanagement finden Sie im Kapitel Risikobericht auf den Seiten 162 bis 169.

Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung, der Compliance und des Risikomanagements befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Holger P. Härter, Vorstand für Finanzen und Stellvertreter Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE sowie 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.volkswagenag.com/ir einen Finanzkalender, in dem auch alle für unsere Aktionäre wichtigen Termine aufgeführt werden. Bei der jährlichen Hauptversammlung können die Aktionäre das Stimmrecht selbst ausüben oder dieses Recht nach ihrer Wahl von einem weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft oder von einem von ihnen bevollmächtigten Dritten ausüben lassen. Darüber hinaus bieten wir unseren Aktionären die Möglichkeit, die gesamte Hauptversammlung über das Internet zu verfolgen.

Auch die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens veröffentlichen wir unverzüglich auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik Pflichtveröffentlichungen, Menüpunkt Ad-hoc-Mitteilungen. Außerdem stehen dort weitere Hinweise und Informationen zu Volkswagen zur Verfügung. Alle Mitteilungen und Informationen werden auch in englischer Sprache veröffentlicht. Eine detaillierte Auflistung aller im Jahr 2007 veröffentlichten kapitalmarktbezogenen Mitteilungen enthält das Jährliche Dokument nach § 10 WpPG, das ebenfalls auf dieser Seite unter der Rubrik Pflichtveröffentlichungen abrufbar ist.

Im Geschäftsjahr 2007 ist eine Mitteilung über Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG eingegangen. Sie kann auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik Pflichtveröffentlichungen, Menüpunkt Directors' Dealings eingesehen werden.

Die im Berichtszeitraum gemäß den §§ 21 ff. WpHG erfolgten Meldungen sind ebenfalls auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik Pflichtveröffentlichungen, Menüpunkt Stimmrechtsmitteilungen nach WpHG, publiziert.

Am 11. Mai 2007 veröffentlichten Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG unabhängig voneinander ihre Stellungnahme gemäß § 27 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz zum Öffentlichen Pflichtangebot der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (jetzt: Porsche Automobil Holding SE). Die ausführlichen Dokumente dazu können von unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik Pflichtveröffentlichungen, Menüpunkt Sonstige rechtliche Angelegenheiten, abgerufen werden.

Die Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats in Aufsichtsorganen sind auf den Seiten 108 bis 111 dieses Geschäftsberichts dargestellt.

Seit Januar 2006 besteht bei der Volkswagen AG ein weltweites Antikorruptionssystem mit unabhängigen Rechtsanwälten als Ombudsmännern und einem internen Antikorruptionsbeauftragten. Sie sind zusätzliche Anlaufstellen für Hinweisgeber zu Korruptionsverdachtsfällen im Konzern. Im Jahr 2007 haben die Ombudsmänner unter Wahrung der Anonymität der Hinweisgeber 46 Hinweise an den internen Antikorruptionsbeauftragten der Volkswagen AG weitergeleitet. Allen Hinweisen wird nachgegangen.



PFLICHTVERÖFFENTLICHUNGEN DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir

Vergütungsbericht

(Teil des Lageberichts)

In diesem Kapitel finden Sie die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütungen von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie individualisierte Angaben zur Altersvorsorge. Darüber hinaus werden die Grundzüge des Vorstandsvergütungssystems und die Ausgestaltung des Aktienoptionsprogramms erläutert.

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 5. Juli 2007 erörtert; Änderungen wurden dem Aufsichtsrat nicht vorgeschlagen.

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine fixe Vergütung in Höhe von insgesamt 4.810.736 € (Vorjahr: 5.009.987 €). 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.

VORSTANDSVERGÜTUNGEN

€	Fix	Variabel	Aktienoptionen ausgeübt	Gesamt	
				2007	2006
Martin Winterkorn	1.225.996	3.700.000	219.500 ¹	5.145.496	1.926.083
Wolfgang Bernhard	146.417	–	398.150	544.567	3.109.773
Francisco Javier Garcia Sanz	848.926	1.800.000	219.500 ¹	2.868.426	1.724.713
Jochem Heizmann ²	838.936	1.750.000	–	2.588.936	–
Horst Neumann	873.472	1.800.000	–	2.673.472	1.735.527
Hans Dieter Pötsch	876.989	1.800.000	–	2.676.989	1.744.852
Im Vorjahr aus dem Vorstand ausgeschieden	–	–	–	–	3.525.989
	4.810.736	10.850.000	837.150	16.497.886	13.766.937

¹ Automatische Wandlung nach Ablauf des Wandelzeitraums.

² Ab 11. Januar 2007.

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.

Einmalige an den Geschäftserfolg gebundene variable Komponenten der Vorstandsvergütung werden nicht gewährt.

Als variable Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung dienen Aktienoptionen.

Aktienoptionen wurden bis zum Jahr 2006 an den Vorstand, das Top-Management im Konzern und die Mitarbeiter der Volkswagen AG ausgegeben.

Alle derzeitigen Mitglieder des Vorstands waren danach berechtigt, Wandelschuldverschreibungen zu zeichnen, deren Anreizwirkung fort dauert. Die Wandlungsrechte beziehen sich auf die Kursentwicklung der Volkswagen Stammaktie. Zum 31. Dezember 2007 bestanden noch Wandlungsrechte aus den Tranchen 5 bis 8. Jede Tranche des Aktienoptionsplans gewährte Vorstandsmitgliedern das Recht, bis zu 500 nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen für je 2,56 € zu zeichnen, die einen Anspruch auf maximal 5.000 Stammaktien verbriefen. Sofern ein Vorstandsmitglied zum Zeitpunkt der Ausgabe der jeweiligen Tranche Mitglied des Top-Managements

war, konnte es – wie die anderen Top-Manager – bis zu 500 nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen für je 2,56 € zeichnen, die einen Anspruch auf maximal 5.000 Stammaktien verbriefen. Voraussetzung für die Teilnahme an diesem Aktienoptionsplan war die Einbringung von 5.000 bis 25.000 € in Zeit-Wertpapiere, abhängig von der Anzahl der zu erwerbenden Wandelschuldverschreibungen. Der Aktienoptionsplan ist im Wesentlichen wie folgt ausgestaltet: Die Basis für die Ermittlung des Wandlungspreises (Basiswandlungspreis) 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 Basiswandlungspreises 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 16. April 2002, in der die Ermächtigung zur Durchführung des Aktienoptionsplans erteilt wurde. Der Aktienoptionsplan ist in der Anhangangabe 21 Eigenkapital beschrieben.

GEWÄHRTE AKTIENOPTIONEN

	Vortrag 01.01.	Eingebracht	Ausgeübt	Zurück- gegeben	Bestand 31.12.	Zeitwert der Optionen 2007 in €	Zeitwert der Optionen 2006 in €
Martin Winterkorn	2.500	–	500*	–	2.000	2.010.600	508.950
Wolfgang Bernhard	1.000	–	500	500	–	–	192.000
Francisco Javier Garcia Sanz	2.500	–	500*	–	2.000	2.010.600	508.950
Jochem Heizmann	–	1.000	–	–	1.000	965.950	–
Horst Neumann	1.000	–	–	–	1.000	952.400	203.700
Hans Dieter Pötsch	2.000	–	–	–	2.000	2.010.600	415.400
	9.000	1.000	1.500	500	8.000	7.950.150	1.929.950

* Automatische Wandlung nach Ablauf des Wandelzeitraums.

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 Umsetzung der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen mit den Mitgliedern des Vorstands über eine Begrenzungsmöglichkeit (Cap) verständigen.

LEISTUNGEN NACH BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Im Falle der Beendigung ihrer Tätigkeit sind den Mitgliedern des Vorstands ein Ruhegehalt beziehungsweise eine Hinterbliebenenversorgung sowie die Nutzung von Dienstwagen 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.

Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts, welches den wesentlichen Anteil der in der Tabelle auf Seite 100 angegebenen individuellen fixen Vorstandsvergütungen ausmacht. Zum Jahresende 2007 haben die Herren Winterkorn und Garcia Sanz einen Ruhegehaltsanspruch von 70 %, Herr Heizmann von 62 % und die Herren Neumann und Pötsch von 60 % ihres fixen Grundgehalts erreicht.

Der individuelle Prozentsatz steigt mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit ausgehend von einem Prozentsatz von 50 % um 2 Prozentpunkte bis zu einer vom Präsidium des Aufsichtsrats festgelegten Höchstgrenze von 70 % an.

Bei Krankheit besteht ein Anspruch auf eine 6-monatige Fortführung der normalen Bezüge und bei Dienstunfähigkeit auf das Ruhegehalt. Die Hinterbliebenen erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstands.

Herr Dr. Bernhard hat im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand insgesamt einen Betrag von 5,95 Mio. € erhalten. Darüber hinaus bestehen keine Ansprüche auf Ruhegehalt beziehungsweise Hinterbliebenenversorgung gegen die Volkswagen AG.

Am 31. Dezember 2007 betragen die Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 für Mitglieder des Vorstands 30.334.447 € (Vorjahr: 21.907.510 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 8.688.685 € (Vorjahr: 10.189.421 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen von 107.971.788 € (Vorjahr: 118.976.976 €).

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Bezüge des Aufsichtsrats der Volkswagen AG betragen in Abhängigkeit von der für das Geschäftsjahr 2007 auszuschüttenden Dividende 4.276.167 € (Vorjahr: 2.843.267 €). Sie setzen sich aus fixen Vergütungsbestand-

teilen (inklusive Sitzungsgelder) von 307.192 € (Vorjahr: 306.142 €) sowie variablen Vergütungsbestandteilen von 3.968.975 € (Vorjahr: 2.537.125 €), entsprechend der geltenden Satzungsbestimmung, zusammen.

AUFSICHTSRATSVERGÜTUNGEN

€	Fix	Variabel	Gesamt 2007	Gesamt 2006
Ferdinand K. Piëch	25.000	412.500	437.500	295.000
Jürgen Peters ¹	19.000	275.000	294.000	199.000
Andreas Blechner (bis 19.04.2007) ¹	4.817	41.632	46.449	103.000
Elke Eller (bis 30.09.2007) ¹	12.750	154.688	167.438	142.800
Michael Frenzel	16.000	206.250	222.250	142.800
Babette Fröhlich (ab 25.10.2007) ¹	2.475	33.802	36.277	–
Hans Michael Gaul	16.000	206.250	222.250	129.067
Jürgen Großmann	12.000	137.500	149.500	67.200
Holger P. Härter	19.000	275.000	294.000	121.333
Walter Hirche ²	13.000	137.500	150.500	103.000
Peter Jacobs (ab 19.04.2007) ¹	7.183	95.868	103.051	–
Olaf Kunz ¹	13.000	137.500	150.500	103.000
Günter Lenz (bis 31.07.2007) ¹	7.500	80.208	87.708	103.000
Peter Mosch ¹	13.000	137.500	150.500	98.467
Ulrich Neß (bis 19.04.2007)	4.725	62.448	67.173	143.800
Roland Oetker	19.000	275.000	294.000	184.600
Bernd Osterloh ¹	16.000	206.250	222.250	151.000
Heinrich von Pierer	12.000	137.500	149.500	103.000
Wolfgang Ritzmeier (ab 19.04.2007)	10.275	143.802	154.077	–
Heinrich Söfjer (ab 03.08.2007) ¹	4.467	56.527	60.994	–
Jürgen Stumpf ¹	12.000	137.500	149.500	103.000
Bernd Wehlauer ¹	16.000	206.250	222.250	151.000
Wendelin Wiedeking	16.000	206.250	222.250	136.333
Christian Wulff ²	16.000	206.250	222.250	151.000
Im Vorjahr ausgeschiedene Aufsichtsräte	–	–	–	111.867
Summe	307.192	3.968.975	4.276.167	2.843.267

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

2 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.

Struktur und Geschäftstätigkeit

(Teil des Lageberichts)

Nachfolgend stellen wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns dar und erläutern die wesentlichen Veränderungen des Jahres 2007 im Beteiligungsbereich. Abschließend folgen die übernahmerechtlichen Angaben, die sich aus den Anforderungen der §§289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB ergeben.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie entwickelt einerseits Fahrzeuge und Komponenten für den Konzern, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der Volkswagen Financial Services AG sowie zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Eine Übersicht der wesentlichen Beteiligungen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses auf den Seiten 258 bis 260.

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 sind, unmittelbar eingebunden.

Informationen zur Vergütungsstruktur des Vorstands und des Aufsichtsrats finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 100 bis 103, im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf der Seite 257 sowie im Anhang des Abschlusses der Volkswagen AG auf den Seiten 291 bis 292.

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Basis der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet. Das Gremium Konzernleitung trägt im gesetzlichen Rahmen Sorge dafür, dass die Konzerninteressen bei Entscheidungen der Marken und Gesellschaften des Konzerns beachtet werden. Es besteht aus den Mitgliedern des Vorstands und ausgewählten Top-Managern mit Konzernsteuerungsfunktionen.

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. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden der Konzernleitung zur Genehmigung vorgelegt. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Aufsichtsgremien der betreffenden Markengesellschaft bleiben unberührt.

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

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Mit Wirkung zum 1. Januar 2007 wurde die Autogerma S.p.A in Volkswagen Group Italia S.p.A. umbenannt.

Am 6. Februar 2007 wurde die Volkswagen India Private Limited gegründet. Zweck der Gesellschaft ist zunächst die Errichtung einer Fabrik in Pune, Indien, die ab 2008 Fahrzeuge der Marke Volkswagen produzieren soll. Zudem wurde am 7. März 2007 die Volkswagen Group Sales India Private Limited mit Sitz in Mumbai, Indien, gegründet. Sie wird sowohl die lokal gefertigten als auch importierte Konzernfahrzeuge in Indien verkaufen.

Seit dem 20. Juni 2007 firmiert die Svenska Volkswagen Aktiebolag als Volkswagen Group Sverige Aktiebolag.

Die Volkswagen of America, Inc. firmiert seit dem 1. Januar 2008 als Volkswagen Group of America, Inc.; die Volkswagen Canada, Inc. firmiert seit dem gleichen Datum als Volkswagen Group Canada, Inc.

Die Volkswagen AG hat im Berichtsjahr ihre Beteiligung an der MAN AG auf 29,9% der Stimmrechte und ihre Beteiligung an der Scania AB auf 37,4% der Stimmrechte erhöht. Diese Beteiligungen sollen das strategische Interesse des Konzerns am Nutzfahrzeuggeschäft sichern. Anfang 2007 lehnte der Aufsichtsrat der Volkswagen AG das MAN-Angebot zur Übernahme von Scania ab und beauftragte den Vorstand, einen freundlichen Zusammenschluss von MAN und Scania anzustreben, um die damit verbundenen Synergiepotenziale zu realisieren.

ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN

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

Kapitalverhältnisse

Am 31. Dezember 2007 belief sich das Grundkapital der Volkswagen AG auf 1.015.233.400,32 € (Vorjahr: 1.004.078.968,32 €); es setzte sich aus 291.337.267 Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen. Eine Aktie verbrieft einen Anteil am Grundkapital in Höhe 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 das Stimmrecht auszuüben. Der Aktionär kann diese Rechte insbesondere durch Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

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

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

Das Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960 in der zuletzt 1970 geänderten Fassung (VW-Gesetz) und die Satzung der Volkswagen AG enthalten vom Aktiengesetz abweichende Regelungen, unter anderem zur Vertretung bei der Stimmrechtsausübung (§ 3 VW-Gesetz), zu Mehrheitserfordernissen (§ 4 Abs. 3 VW-Gesetz) und zur Beschränkung der Stimmrechte (§ 2 Abs. 1 VW-Gesetz) bei der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung. Außerdem enthält es Regelungen über die Berechtigung zur Entsendung von Kapitaleignervertretern des Bundes und des Landes Niedersachsen (§ 4 Abs. 1 VW-Gesetz).

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat am 23. Oktober 2007 entschieden, dass die Bundesrepublik Deutschland dadurch, dass sie § 4 Absatz 1 sowie § 2 Absatz 1 in Verbindung mit § 4 Absatz 3 des Gesetzes über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk GmbH in private Hand vom 21. Juli 1960 in der auf den Rechtsstreit anwendbaren Fassung beibehalten hat, gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 56 Absatz 1 des EG-Vertrags (Beschränkungen des Kapitalverkehrs) verstoßen hat.

Aufgrund des Urteils des EuGH ist die Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 228 EG-Vertrag verpflichtet, den festgestellten Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht zu beseitigen. Die Bundesregierung hat angekündigt, das VW-Gesetz kurzfristig entsprechend anzupassen. Der aktuelle Stand des Gesetzgebungsverfahrens ist den Veröffentlichungen des Gesetzgebers zu entnehmen.

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 auf den Seiten 284 bis 288 sowie im Anhang des Volkswagen Konzerns auf den Seiten 254 bis 256 dargestellt.

Besetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur einen Hälfte aus Kapitaleignervertretern. Gemäß § 4 VW-Gesetz in Verbindung mit § 12 der Satzung sind zwei der Kapitaleignervertreter vom Land Niedersachsen entsandt. 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 für höchstens fünf Jahre bestellt. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Ergänzend hierzu bestimmt die Satzung in § 6, dass die Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird und dass der Vorstand aus mindestens drei Personen bestehen muss.

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

Nach den aktienrechtlichen Vorschriften kann die Hauptversammlung den Vorstand für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Wandelschuldverschreibungen 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 von § 4 der Satzung der Volkswagen AG.

Der Erwerb eigener Aktien bestimmt sich nach § 71 AktG. Auf der letzten Hauptversammlung am 19. April 2007 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 39.247.877 Aktien – über die Börse oder mittels eines an alle Aktionäre gerichteten öffentlichen

Kaufangebots zu erwerben. Diese Ermächtigung wurde am 4. November 2007 wirksam und gilt bis zum 19. Oktober 2008, sofern die Hauptversammlung vorher keinen anderen Beschluss fasst. Einzelheiten zur Ausgabe neuer Aktien und zur Einziehung eigener Aktien sind im Anhang auf Seite 222 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, die im Jahr 2007 auf 10,0 Mrd. € reduziert wurde. Diese Kreditlinie besteht bis Juni 2012. Die Kreditgeber können einzeln und unabhängig voneinander ihren jeweiligen Anteil an der Kreditlinie mit sofortiger Wirkung kündigen und die Rückzahlung gegebenenfalls in Anspruch genommener Beträge verlangen, wenn die Kontrolle (im Sinne der EG-Fusionskontrollverordnung) über die Volkswagen AG erlangt wird. Ein solches Kündigungsrecht ist marktüblich (vgl. Empfehlung der Loan Market Association).

Organe

(Teil des Konzernanhangs und des Anhangs der Volkswagen AG)

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2007

PROF. DR. RER. NAT.

MARTIN WINTERKORN (60)

Vorsitzender (ab 01.01.2007),

Forschung und Entwicklung,

Vertrieb

01.07.2000*

Mandate:

- FC Bayern München AG, München
- Infineon Technologies AG, München
- Salzgitter AG, Salzgitter
- TÜV Süddeutschland Holding AG, München
- Scania AB, Södertälje, Schweden

DR. RER. POL.

WOLFGANG BERNHARD (47)

01.02.2005 – 31.01.2007*

FRANCISCO JAVIER

GARCIA SANZ (50)

Beschaffung

01.07.2001*

Mandate:

- Scania AB, Södertälje, Schweden

PROF. DR. RER. POL.

JOCHEM HEIZMANN (56)

Produktion

11.01.2007*

Mandate :

- Lufthansa Technik AG, Hamburg

DR. RER. POL.

HORST NEUMANN (58)

Personal und Organisation

01.12.2005*

Mandate:

- Wolfsburg AG, Wolfsburg

HANS DIETER PÖTSCH (56)

Finanzen und Controlling

01.01.2003*

Mandate:

- Allianz Versicherungs-AG, München
- BASF AG, Ludwigshafen
- Bizerba GmbH & Co. KG, Balingen
- Scania AB, Södertälje, Schweden

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.

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate

MANDATE: STAND 31. DEZEMBER 2007

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

DIPL.-ING. ETH

FERDINAND K. PIËCH (70)

Vorsitzender

16.04.2002*

Mandate:

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

JÜRGEN PETERS (63)

Stv. Vorsitzender;

Präsident des Internationalen

Metallgewerkschaftsbundes – IMB

01.11.2003*

Mandate:

- Salzgitter AG, Salzgitter (stv. Vorsitz)

ANDREAS BLECHNER (50)

16.04.2002 – 19.04.2007*

ELKE ELLER (45)

20.08.2001 – 30.09.2007*

DR. JUR. MICHAEL FRENZEL (60)

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 Fluggesellschaft mbH,
Hannover (Vorsitz)
- TUI Deutschland GmbH, Hannover (Vorsitz)
- Norddeutsche Landesbank, Hannover
- Preussag North America, Inc.,
Atlanta (Vorsitz)
- TUI China Travel Co. Ltd., Peking
- TUI Travel PLC., Crawley

BABETTE FRÖHLICH (42)

Industriegewerkschaft Metall,

Vorstandsbereich 02,

Ressortleiterin Branchenpolitik

25.10.2007*

Mandate:

- KION Group GmbH, Wiesbaden
- KION Holding eins GmbH, Wiesbaden
- MTU Aero Engines GmbH, München
- MTU Aero Engines Holding AG, München

DR. JUR. HANS MICHAEL GAUL (65)

19.06.1997*

Mandate:

- Allianz Versicherungs-AG, München
- DKV Deutsche Krankenversicherung AG,
Köln
- Evonik Industries AG, Essen
- HSBC Trinkaus & Burckhardt AG, Düsseldorf
- IVG Immobilien AG, Bonn
- VNG – Verbundnetz Gas AG, Leipzig

DR. JUR. KLAUS LIESEN (76)

02.07.1987 – 03.05.2006*

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats der

Volkswagen AG (seit 03.05.2006)

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

* Das Datum bezeichnet den Beginn der jeweiligen Aufsichtsratsstätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

DR. ING. JÜRGEN GROSSMANN (55)

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG;
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
- Surteco AG, Buttenwiesen-Pfaffenhofen (Vorsitz)
- RWE Dea AG, Hamburg (Vorsitz)
- RWE Energy AG, Dortmund (Vorsitz)
- RWE Power AG, Essen (Vorsitz)
- Ardex GmbH, Witten
- Evonik Trading GmbH, Essen
- Hanover Acceptances Ltd., London
- Messer Group GmbH, Sulzbach

HOLGER P. HÄRTER (51)

Vorstand für Finanzen,
Stv. Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE;
Vorstand für Finanzen,
Stv. Vorsitzender des Vorstands der

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

03.05.2006*

Mandate:

- Boerse-Stuttgart, Stuttgart
- EUWAX AG, Stuttgart
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Wilmington
- Porsche Enterprises Inc., Wilmington
- Porsche Financial Services, Inc., Wilmington
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Porsche Japan K.K., Tokio

WALTER HIRCHE (67)

Niedersächsischer Minister für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
08.04.2003*

Mandate:

- Deutsche Messe AG, Hannover (Vorsitz)

PETER JACOBS (50)

Vorsitzender des Betriebsrats Werk Emden
der Volkswagen AG
19.04.2007*

Mandate:

- Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

OLAF KUNZ (48)

Industriegewerkschaft Metall –
Vorstandsbereich 01,
Leiter des Justizariats

16.04.2002*

Mandate:

- Bosch Sicherheitssysteme GmbH, Stuttgart

GÜNTER LENZ (48)

01.07.1997 – 31.07.2007*

PETER MOSCH (36)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AUDI AG
18.01.2006*

ULRICH NEB (64)

01.07.2004 – 19.04.2007*

ROLAND OETKER (58)

Geschäftsführender Gesellschafter
ROI Verwaltungsgesellschaft mbH;
Präsident Deutsche Schutzvereinigung
für Wertpapierbesitz e.V.
19.06.1997*

Mandate:

- Deutsche Post AG, Bonn
- IKB Deutsche Industriebank AG, Düsseldorf
- 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 (51)

Vorsitzender des Gesamt- und
 Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
 01.01.2005*

Mandate:

- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Projekt Region Braunschweig GmbH,
 Braunschweig
- Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

PROF. DR. JUR. DR.-ING. E.H.**HEINRICH V. PIERER (67)**

27.06.1996*

Mandate:

- Deutsche Bank AG, Frankfurt am Main
- Hochtief AG, Essen
- Münchener Rückversicherungs-
 Gesellschaft AG, München
- ThyssenKrupp AG, Düsseldorf

WOLFGANG RITMEIER (59)

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

Mandate:

- Volkswagen Pension Trust e.V.,
 Wolfsburg

HEINRICH SÖFJER (56)

Vorsitzender des Betriebsrats
 Volkswagen Nutzfahrzeuge
 03.08.2007*

JÜRGEN STUMPF (53)

Vorsitzender des Betriebsrats
 Werk Kassel der Volkswagen AG
 01.01.2005*

BERND WEHLAUER (53)

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

Mandate:

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

DR. ING. WENDELIN WIEDEKING (55)

Vorsitzender des Vorstands der
 Porsche Automobil Holding SE;
 Vorsitzender des Vorstands der
 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
 28.01.2006*

Mandate :

- Novartis AG, Basel
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc.,
 Wilmington
- Porsche Enterprises Inc., Wilmington
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Porsche Japan K.K., Tokio

CHRISTIAN WULFF (48)

Niedersächsischer Ministerpräsident
 08.04.2003*

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

**AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS
 STAND 31.12.2007****MITGLIEDER DES PRÄSIDIUMS**

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

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

Holger P. Härter (Vorsitz)
 Bernd Wehlauer (stv. Vorsitz)
 Elke Eller (bis 30.09.2007)
 Babette Fröhlich (ab 16.11.2007)
 Dr. jur. Hans Michael Gaul

**MITGLIEDER DES AUSSCHUSSES FÜR
 GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN MIT AKTIONÄREN**

Roland Oetker (Vorsitz)
 Wolfgang Ritmeier (stv. Vorsitz, ab 19.04.2007)
 Elke Eller (bis 30.09.2007)
 Dr. jur. Michael Frenzel
 Ulrich Neß (bis 19.04.2007)
 Bernd Wehlauer (ab 16.11.2007)

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

Geschäftsverlauf

Erstmals mehr als 6 Millionen Fahrzeuge ausgeliefert

Das Wachstum der Weltwirtschaft schwächte sich im Jahr 2007 leicht ab. Der Volkswagen Konzern profitierte von der gestiegenen weltweiten Pkw-Nachfrage und verzeichnete dank seiner konsequent fortgesetzten Modelloffensive einen Verkaufsrekord.

WACHSTUM DER WELTWIRTSCHAFT VERLANGSAMT SICH

Der Aufschwung der Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2007 fortgesetzt. In der zweiten Jahreshälfte wurde er allerdings durch die anhaltend hohen Rohstoff- und Energiepreise sowie die Krise auf dem US-Hypothekenmarkt in vielen Ländern gedämpft. Insgesamt wuchs die Weltwirtschaft um 3,4 %, nach 3,7 % im Vorjahr.

Nordamerika

Das Wachstum der US-Wirtschaft verringerte sich deutlich von 2,9 % im Jahr 2006 auf 2,2 % im Berichtsjahr. Belastend wirkte vor allem die Krise am Immobilienmarkt. Das Leistungsbilanzdefizit blieb hoch, obwohl der Dollar spürbar an Wert verlor. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Kanadas wuchs um 2,6 (2,8) %. Die Expansionsrate der mexikanischen Wirtschaft ging aufgrund der hohen Abhängigkeit von den USA von 4,8 % auf 3,2 % zurück.

Südamerika/Südafrika

In den beiden großen südamerikanischen Ländern Brasilien und Argentinien setzte sich das kräftige Wachstum fort. Brasilien verzeichnete bei nur moderatem Inflationsanstieg einen BIP-Zuwachs von 5,2 (3,7) %. Argentinien wuchs mit einer Rate von 8,4 % nach 8,5 % im Vorjahr. Der starke Inflationsdruck konnte nur leicht vermindert werden. In Südafrika lag die Expansionsrate mit 5,0 (5,4) % leicht unter der des Vorjahres.

Asien-Pazifik

In den asiatischen Schwellenländern entwickelte sich die Wirtschaft 2007 mit ungebremsster Dynamik. Chinas Wachstum lag mit 11,4 % nochmals über dem Vorjahreswert (11,1 %). Japan erreichte dagegen trotz des schwachen Yen sowie des sehr niedrigen Zins- und Inflationsniveaus nur eine BIP-Zunahme von 2,1 (2,4) %. Indien setzte seine kräftige Expansion mit einer Wachstumsrate von 8,8 (9,4) % fort.

Europa

In Westeuropa schwächte sich der Aufschwung im Laufe des Jahres 2007 ab. Das Wachstum blieb mit 2,7 % aber nur leicht unter dem des Vorjahres (2,9 %). Die durchschnittliche Arbeitslosenquote im Euroraum sank auf 7,4 (8,3) %. Der Euro erreichte neue Höchstkurse gegenüber dem US-Dollar und dem Yen. In Mittel- und Osteuropa hielt das kräftige Wachstum an (6,3 %). Lediglich Ungarn verzeichnete mit 1,3 (3,9) % einen starken Rückgang der Expansionsrate.

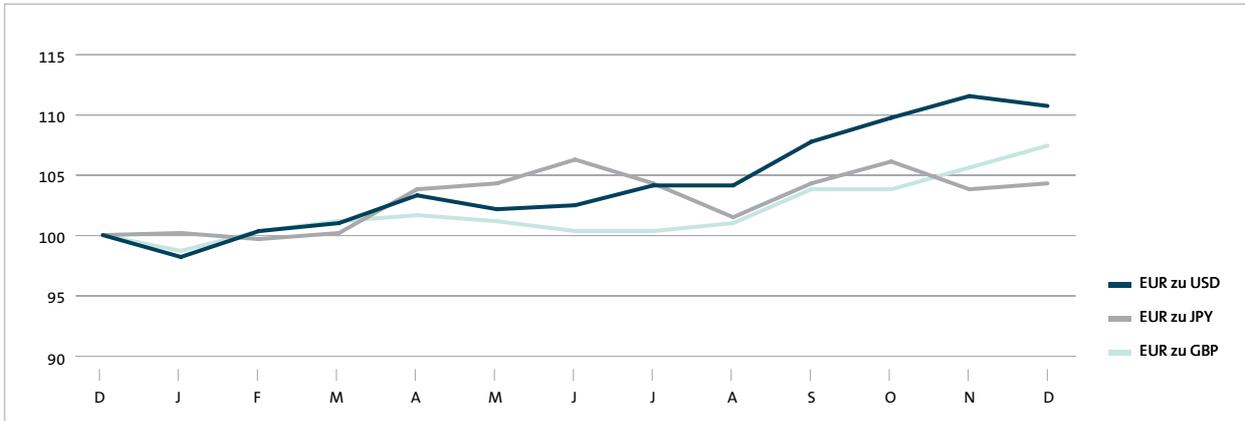
Deutschland

Die Wachstumsrate der deutschen Wirtschaft verringerte sich 2007 von 2,9 % auf 2,5 %. Trotz des starken Euro blieb der Export ein wesentlicher Wachstumsfaktor, während der private Konsum nicht in Schwung kam. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote ging deutlich von 10,8 % auf 9,0 % zurück.

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

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2006 BIS DEZEMBER 2007

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2006 = 100



REGIONAL UNTERSCHIEDLICHE ENTWICKLUNG DER PKW-NACHFRAGE

Die weltweiten Pkw-Verkäufe erhöhten sich im Jahr 2007 um 4,2 % auf 58,4 Mio. Fahrzeuge. Insbesondere die Märkte in Südamerika, Zentral- und Osteuropa sowie Asien-Pazifik erzielten überdurchschnittliche Wachstumsraten. Dagegen entwickelte sich die Pkw-Nachfrage in Nordamerika und vor allem in Japan rückläufig. In Westeuropa lagen die Pkw-Neuzulassungen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Weltautomobilproduktion stieg im Berichtszeitraum um 5,6 % auf 71,9 Mio. Einheiten; darin waren 60,4 Mio. Pkw (+5,5 %) enthalten.

Nordamerika

Die Nachfrage auf dem nordamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge war 2007 um 2,1 % geringer als im Vorjahr. Vor allem die Fahrzeugverkäufe auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt, der unter anderem durch die Krise am Immobilienmarkt belastet wurde, schwächten sich ab. Einbußen gegenüber dem Vorjahr verzeichneten sowohl das Pkw-Segment (-2,6 % auf 7,6 Mio. Fahrzeuge) als auch das Segment für leichte Nutzfahrzeuge (-2,3 % auf 8,6 Mio. Einheiten). In Kanada hingegen erhöhten sich die Verkaufszahlen im Berichtsjahr um 3,0 % auf 1,7 Mio. Fahrzeuge. Auf dem mexikanischen Markt ging erstmals seit 2003 das Verkaufsvolumen im Vergleich zum Vorjahr zurück. Die Nachfrage verringerte sich hier um 3,5 % auf 1,1 Mio. Einheiten.

Südamerika/Südafrika

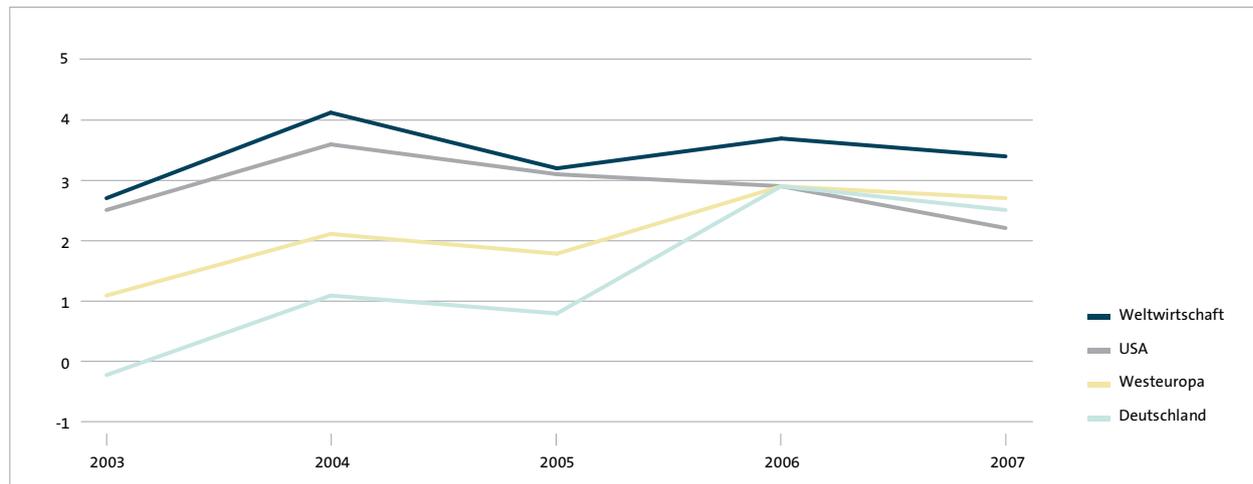
Die positive Entwicklung der südamerikanischen Automobilmärkte hielt auch 2007 und damit im vierten Jahr in Folge an: In Brasilien stiegen die Fahrzeugverkäufe auf einen neuen Rekordwert. Mit 2,3 Mio. neu zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (+27,8 %) wurde der bisherige Höchststand aus dem Jahr 1997 (1,9 Mio. Fahrzeuge) deutlich übertroffen. Der Gesamtabsatz im Lkw-Segment lag mit einem Anstieg von 31,9 % auf 100 Tsd. Einheiten ebenfalls über dem Vorjahr. Dagegen unterschritten die Fahrzeugexporte mit 787 Tsd. Einheiten (-6,6 %) den Wert aus 2006. Die Pkw-Nachfrage in Argentinien erreichte im Berichtsjahr mit einem Zuwachs um 28,9 % auf 402 Tsd. Einheiten ebenfalls einen neuen Spitzenwert. Der südafrikanische Pkw-Markt entwickelte sich dagegen mit 435 Tsd. Fahrzeugen (-9,7 %) im Vergleich zum Vorjahr rückläufig.

Asien-Pazifik

Im Raum Asien-Pazifik setzte sich das Wachstum bei den Pkw-Neuzulassungen auch 2007 fort. Den mit Abstand höchsten Nachfrageanstieg mit 927 Tsd. auf 5,1 Mio. Pkw verzeichnete dabei der chinesische Automobilmarkt. China ist dadurch hinter den USA zum zweitgrößten Pkw-Markt der Welt aufgestiegen. Dagegen nahm die Zahl der neu zugelassenen Pkw auf dem drittgrößten Markt Japan im Berichtszeitraum deutlich ab. Mit einem Verkaufsvolumen von 4,4 Mio. Pkw wurde der Vorjahreswert um 5,2 % verfehlt. Auf dem indischen Automobilmarkt hielt die Wachstumsdynamik an. Im Vergleich zu 2006 erhöhten sich die Pkw-Verkäufe hier um 16,0 % auf 1,2 Mio. Einheiten.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM

BIP-Veränderung in Prozent



Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa stagnierte die Pkw-Nachfrage und blieb im Berichtszeitraum mit 14,9 Mio. Fahrzeugen (+0,2%) auf dem Niveau des Vorjahres. Weiter gestiegene Kraftstoffpreise trugen dazu bei, dass sich der Anteil der Dieselfahrzeuge auf 53,3 (51,3)% erhöhte. Der italienische Pkw-Markt profitierte von der Verschrottungsprämie, die Anfang des Jahres eingeführt wurde. Die anderen großen Märkte entwickelten sich uneinheitlich: Großbritannien und Frankreich verzeichneten einen leichten Nachfrageanstieg, während sich das Neuzulassungsvolumen in Deutschland und Spanien gegenüber dem Vorjahr verringerte. In Zentral- und Osteuropa nahmen die Pkw-Neuzulassungen dagegen deutlich zu. Ein hohes Marktwachstum erzielten wie im Vorjahr Russland (+37,5%) und die Ukraine (+46,2%). Auch die Pkw-Märkte der zentraleuropäischen EU-Länder entwickelten sich im Berichtszeitraum dynamisch, vor allem die beiden Volumenmärkte Polen (+22,7%) und Rumänien (+23,3%). Die Pkw-Verkäufe in der Türkei schwächten sich wie schon im Vorjahr ab (-4,2%).

Deutschland

Im Jahr 2007 verringerte sich der Automobilmarkt in Deutschland um 7,6% auf 3,5 Mio. Kraftfahrzeuge. Während sich im gewerblichen Bereich sowohl die Nutzfahrzeug- als auch die Pkw-Neuzulassungen positiv entwickelten, war die Pkw-Nachfrage bei den Privatkunden deutlich rückläufig. Hauptursache für den Negativtrend im Pkw-Gesamtmarkt (-9,2% auf 3,1 Mio. Fahrzeuge) war neben

der allgemeinen Kaufzurückhaltung auch die hohe Zahl der Fahrzeugkäufe, die noch in den letzten Monaten des Jahres 2006 im Vorfeld der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 getätigt worden waren. Die Neuzulassungen von Lkw bis zu einem Gesamtgewicht von sechs Tonnen stiegen um 12,4% auf 222 Tsd. Einheiten. Dank eines Exportrekords (+11,1% auf 4,6 Mio. Fahrzeuge) erzielten die inländischen Hersteller mit 6,2 Mio. Fahrzeugen (+6,5%) auch einen neuen Spitzenwert in der Produktion.

MODELLNEUHEITEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS 2007

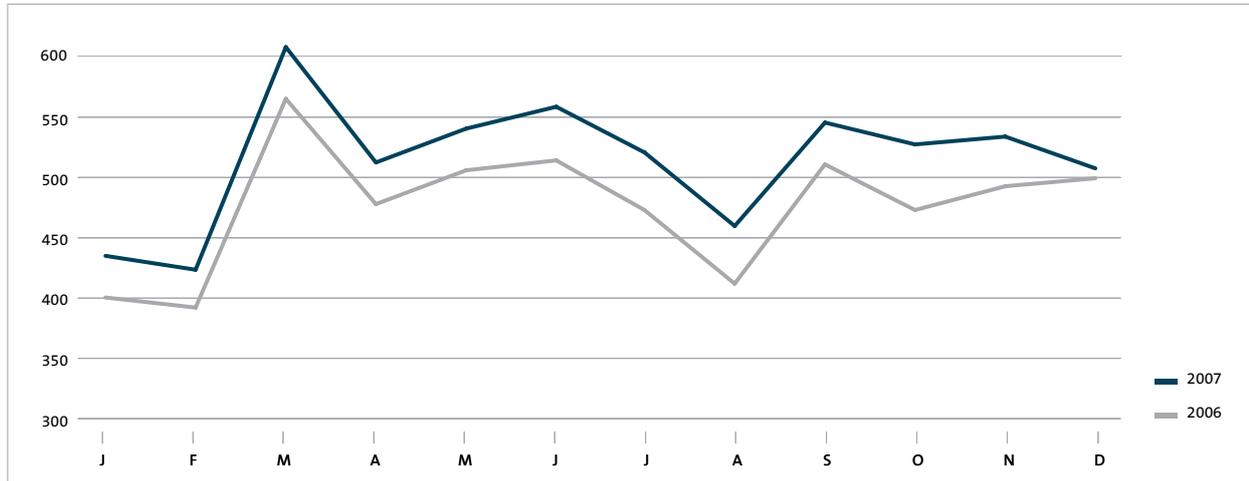
Der Volkswagen Konzern hat auch im Jahr 2007 seine Modellpalette erneuert und weiter ausgebaut. Sie umfasst inzwischen deutlich mehr als 100 Pkw- und Nutzfahrzeug-Modelle, die nahezu alle wesentlichen Segmente abdecken: vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen im Pkw-Bereich und vom Stadtlieferwagen bis zum schweren Lastkraftwagen im Nutzfahrzeugsektor. Offene Marktfelder werden wir, sofern dies wirtschaftlich ist, sukzessiv erschließen.

Die wichtigsten Modellneuerheiten der Marke Volkswagen Pkw in Europa waren im abgelaufenen Geschäftsjahr neben den Crossversionen des Touran und des Golf insbesondere der neue Golf Variant sowie der Tiguan. Letzterer wird in der stark expandierenden Kompakt-SUV-Klasse mit seinem kundenorientierten Ausstattungsprogramm eine Spitzenposition einnehmen. Die Marke Audi stellte 2007 mit dem Audi R8, einem Sportwagen in faszinierendem Design, sowie mit der neuen Baureihe Audi A5 einmal mehr ihre Sportlichkeit unter Beweis.

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Außerdem überzeugte Audi mit der neuen Audi A4 Limousine und dem neuen Audi TT Roadster. Škoda präsentierte mit dem neuen Škoda Fabia Kurzheck einen gelungenen Nachfolger seines erfolgreichen Volumenmodells. Bei SEAT debütierte der SEAT Altea Freetrack mit offroadtypischen Eigenschaften. Außerdem wurde der sportliche SEAT Leon Cupra* in den Markt eingeführt. Die Marke Lamborghini stellte 2007 den Gallardo Superleggera* vor, der höchste Ansprüche an Technik und Sportlichkeit erfüllt. Mit dem 610 PS (449 kW) starken Bentley Continental GT Speed Coupé* präsentierte die Marke Bentley den schnellsten Viersitzer der Welt. Volkswagen Nutzfahrzeuge zeigte mit dem Caddy Maxi und dessen langem Radstand ein überlegenes Konzept für die zeitgemäße Lösung vieler Transportprobleme in Beruf und Freizeit. Mit den sehr erfolgreichen und mehrfach weiterentwickelten Mobilitätspaketen leistete die Volkswagen Financial Services AG im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut ihren innovativen Beitrag zur Produktpalette des Konzerns.

FAHRZEUGAUSLIEFERUNGEN WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern lieferte im Geschäftsjahr 2007 weltweit 6.188.959 Fahrzeuge an Kunden aus und konnte damit erstmals die Marke von 6 Mio. Verkäufen übertreffen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 7,9%. Wie die Grafik auf dieser Seite zeigt, waren die Auslieferungszahlen 2007 in allen zwölf Monaten höher als im jeweiligen Vorjahresmonat. Alle Marken des Konzerns konnten ihre Verkaufszahlen steigern und verzeichneten, mit Ausnahme von SEAT, neue Rekordwerte.

Besonders erfreuliche Zuwachsraten erzielten die Marken Škoda und Volkswagen Nutzfahrzeuge mit 14,6% beziehungsweise 10,7%. Auch unsere Marken Bentley, Lamborghini und Bugatti wiesen in den oberen Fahrzeugsegmenten beachtliche Steigerungsraten auf. Einen Überblick über die Auslieferungen an Kunden nach Märkten sowie über die jeweiligen Pkw-Marktanteile des Geschäftsjahres 2007 gibt die Tabelle auf Seite 118. Nachfolgend erläutern wir die Verkaufsentwicklung in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lagen die Auslieferungen an Kunden des Konzerns leicht über denen des Vorjahres. Mit einem Anteil von 50,3 (54,2)% am Gesamtauslieferungsvolumen verkauften wir dort den größten Teil unserer Fahrzeuge. Alle Konzernmarken, mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und SEAT, übertrafen die Verkaufszahlen des Jahres 2006. Deutliche Zuwachsraten erzielten die Modelle Eos, Phaeton, Audi TT Coupé, Audi A6 allroad quattro, Audi Q7 und Škoda Roomster. Die neuen Modelle Golf Variant, Audi A5, Audi TT Roadster, Škoda Fabia Kurzheck und SEAT Altea XL wurden ebenfalls verstärkt nachgefragt. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns am Pkw-Gesamtmarkt in Westeuropa erreichte mit 19,5 (19,8)% nahezu das hohe Vorjahresniveau; damit ist der Konzern weiterhin Marktführer. In Zentral- und Osteuropa erhöhten sich unsere Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr um 20,9%.

*Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichts.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN¹

	Auslieferungen (Fahrzeuge)		Veränderung (%)	Pkw-Marktanteil (%)	
	2007	2006		2007	2006
Europa/Übrige Märkte	3.760.296	3.667.973	+ 2,5		
Westeuropa	3.111.830	3.107.321	+ 0,1	19,5	19,8
davon: Deutschland	1.055.037	1.108.055	- 4,8	32,7	32,6
Großbritannien	403.158	376.614	+ 7,0	15,6	14,9
Spanien	366.391	362.859	+ 1,0	21,4	21,1
Italien	280.459	275.648	+ 1,7	10,4	10,8
Frankreich	262.563	255.716	+ 2,7	12,0	11,8
Zentral- und Osteuropa	496.430	410.588	+ 20,9	11,1	11,8
davon: Tschechische Republik	86.881	85.019	+ 2,2	61,4	64,7
Russland	80.701	47.488	+ 69,9	3,2	2,6
Polen	71.876	56.710	+ 26,7	22,1	21,5
Übrige Märkte	152.036	150.064	+ 1,3		
davon: Türkei	69.387	73.914	- 6,1	11,8	11,3
Nordamerika²	530.630	533.377	- 0,5	2,8	2,8
davon: USA	329.234	330.162	- 0,3	2,0	2,0
Mexiko	156.186	159.811	- 2,3	14,0	14,0
Kanada	45.210	43.404	+ 4,2	2,7	2,7
Südamerika/Südafrika	845.538	684.000	+ 23,6	18,8	18,4
davon: Brasilien	581.292	440.492	+ 32,0	24,9	24,1
Argentinien	114.844	92.905	+ 23,6	25,8	26,8
Südafrika	101.345	111.051	- 8,7	22,1	22,0
Asien-Pazifik	1.052.495	847.942	+ 24,1	7,3	6,3
davon: China	910.494	711.378	+ 28,0	17,8	17,0
Japan	67.469	69.732	- 3,2	1,5	1,5
Weltweit	6.188.959	5.733.292	+ 7,9	9,8	9,5
Volkswagen Pkw	3.662.595	3.396.098	+ 7,8		
Audi	964.151	905.188	+ 6,5		
Škoda	630.032	549.667	+ 14,6		
SEAT	431.024	429.355	+ 0,4		
Bentley	10.014	9.387	+ 6,7		
Lamborghini	2.406	2.095	+ 14,8		
Volkswagen Nutzfahrzeuge	488.656	441.457	+ 10,7		
Bugatti	81	45	+ 80,0		

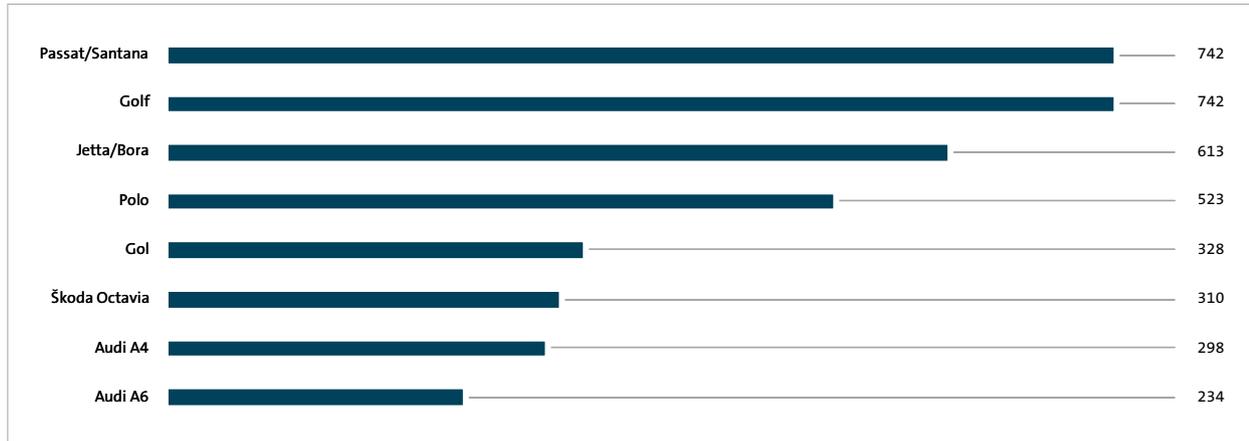
¹ Die Auslieferungen und Marktanteile von 2006 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

² Gesamtmärkte in den USA, Mexiko und Kanada enthalten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

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

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2007 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLE

in Tsd. Fahrzeuge



Besonders gut entwickelten sich die Verkaufszahlen in Russland, Polen und Rumänien. Die Modelle Golf, Touran, Jetta, Audi Q7 und SEAT Toledo erzielten dort die größten Zuwachsraten. Auf den Übrigen Märkten war die Nachfrage nach Konzernmodellen um 1,3 % höher als im Vorjahr.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland lagen unsere Auslieferungen an Kunden mit 1.055.037 Fahrzeugen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 4,8 % unter denen des Vorjahres. Die wesentlichen Gründe für den Rückgang waren vorgezogene Fahrzeugkäufe im zweiten Halbjahr 2006 angesichts der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 sowie die allgemeine Kaufzurückhaltung. Steigende Verkaufszahlen verzeichneten wir jedoch bei den Modellen Eos, Phaeton, Audi Q7, Audi TT Coupé, Škoda Roomster und Škoda Superb. In der deutschen Zulassungsstatistik für das Jahr 2007 standen die Modelle Golf, Passat, Audi TT, Touran und Multivan/Transporter jeweils an der Spitze ihres Segments. Der Golf blieb der meistzugelassene Pkw in Deutschland. Insgesamt konnten wir im Berichtsjahr unseren Marktanteil auf den Rekordwert von 32,7 (32,6) % erhöhen und somit die Marktführerschaft weiter ausbauen.

Auslieferungen in Nordamerika

Auf dem US-amerikanischen Markt gingen die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück (-0,3 %). Die Modelle Golf, Audi A4 Cabriolet und Audi Q7 konnten jedoch Zuwächse verzeichnen. Auch die Verkaufszahlen der neuen Modelle Eos, Audi TT Coupé und Audi R8 entwickelten sich positiv. Außerdem wurden verstärkt Modelle der Marke Bentley nachgefragt. Auf dem Markt in Kanada stiegen die Auslieferungen an Kunden um 4,2 %. Dafür war vor allem die hohe Nachfrage nach Golf-Modellen verantwortlich. In Mexiko verkauften wir 2,3 % weniger Fahrzeuge als im Vorjahr. Allerdings wurden dort die Modelle Fox MPV, New Beetle und Jetta im Vergleich zum Vorjahr stärker nachgefragt.

Auslieferungen in Südamerika/Südafrika

Auf den wesentlichen Pkw-Märkten in Südamerika entwickelten sich die Auslieferungen an Kunden des Konzerns weiter positiv. Unsere Verkäufe stiegen dort insgesamt um 29,9 %. In Brasilien erhöhten sich die Auslieferungen aufgrund der starken Nachfrage nach den Modellen Fox, Polo und Gol im Vergleich zum Vorjahr um 32,0 %. Die Verkaufszahlen der in den Auslieferungen enthaltenen leichten Nutzfahrzeuge Saveiro und T2 nahmen insgesamt um 31,9 % zu. Bei den in Brasilien gefertigten schweren Nutzfahrzeugen (Lkw der Gewichtsklassen 5 bis 45 Tonnen) verzeichneten wir einen Anstieg der Nachfrage um 30,8 %. Darüber hinaus lieferten wir dort 6.761 (4.906) Busse aus.

In Argentinien nahmen die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahr um 23,6 % zu. Die höchsten Zuwachsraten erzielten die Modelle Fox, Gol, Jetta und Saveiro. Der Marktanteil des Konzerns verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr zwar auf 25,8 (26,8) %, dennoch blieben wir in Argentinien Marktführer. Im Bereich Nutzfahrzeuge haben wir dort 3.223 (2.917) schwere Lkw und Busse verkauft.

Die Auslieferungen von Konzernmodellen auf dem rückläufigen südafrikanischen Markt gingen im Vergleich zum Vorjahr um 8,7 % zurück. Die Modelle Audi TT Coupé, SEAT Ibiza und Multivan/Transporter wurden jedoch verstärkt nachgefragt. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns konnte auf 22,1 % erhöht und damit die Marktführerschaft weiter ausgebaut werden.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Auf den Pkw-Märkten im Raum Asien-Pazifik stiegen die Verkaufszahlen der Konzernmodelle im Vergleich zum Vorjahr um 24,1 %. Vor allem die anhaltend hohe Nachfrage nach unseren Fahrzeugen auf dem chinesischen Pkw-Markt war für diese Entwicklung verantwortlich. Die Modelle Polo, Jetta, Touran und Audi A6 wiesen dabei die deutlichsten Zuwachsraten auf. Darüber hinaus trug die 2007 neu eingeführte Marke Škoda zum Erfolg des Konzerns in China bei. Obwohl die Kaufanreize anderer Hersteller weiterhin einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf dem chinesischen Markt erzeugten, konnte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum mit einem Anteil von 17,8 (17,0) % seine Marktführerschaft ausbauen.

Die Auslieferungen an Kunden des Konzerns in Japan gingen um insgesamt 3,2 % zurück. Bei den Modellen Touran und Eos verzeichneten wir jedoch eine lebhaftere Nachfrage. Auf den weiteren Märkten der Region Asien-Pazifik entwickelten sich die Verkäufe unterschiedlich. Insbesondere in Australien wurden die Konzernmodelle verstärkt nachgefragt.

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-, handels- und kapitalmarktrechtliche sowie arbeits-, banken- und versicherungsrechtliche Regelungen.

Im Geschäftsjahr 2007 wirkte sich vor allem die Erhöhung der deutschen Umsatzsteuer zum Jahresbeginn negativ auf den Verkauf von Fahrzeugen im Inland aus.

Die Berichterstattung über die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Braunschweig und die Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit den Vorkommissen (Tarnfirmen, Veruntreuung), die Volkswagen Ende Juni 2005 zur Anzeige gebracht hatte, 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.

AUFTRAGSLAGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

IN WESTEUROPA

In Westeuropa (einschließlich Deutschland) entwickelte sich die Nachfrage nach Konzernmodellen 2007 deutlich verhaltener als im Vorjahr und damit analog zum Gesamtmarkt. Das ist vor allem auf die schwache Nachfrage in Deutschland aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 und auf die allgemeine Kaufzurückhaltung der privaten Verbraucher zurückzuführen. Dies spiegelte sich auch in den Auftragseingängen des Konzerns wider, die gegenüber dem Vorjahr um 2,3 % zurückgingen. Positiv entwickelten sich die Aufträge in Großbritannien (+6,0 %), Schweiz (+8,6 %), Schweden (+7,7 %) und Irland (+7,3 %).

In Westeuropa ohne Deutschland konnte der Konzern seine Auftragseingänge um 2,0 % steigern. Dabei wiesen Volkswagen Nutzfahrzeuge (+11,8 %) und Škoda (+7,1 %) die höchsten Wachstumsraten auf.

Die Auftragsbilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2007: inländischer Auftragsbestand 159.360 Fahrzeuge und 276.490 vorliegende Fahrzeugbestellungen aus dem westeuropäischen Ausland. Der Auftragsbestand war damit um 12,1 % höher als im Vorjahr.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Der Volkswagen Konzern setzte im Geschäftsjahr 2007 – einschließlich der Joint Ventures in China – weltweit 6.191.618 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab und verzeichnete damit im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um 8,2 %. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge nahm von 80,9 % im Vorjahr auf nunmehr 83,4 % zu. Dies ist im Wesentlichen auf die erhöhte Nachfrage nach Konzernmodellen in China, Brasilien sowie in Zentral- und Osteuropa zurückzuführen. In Deutschland ging der Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 % auf 1.030.113 Fahrzeuge zurück.

Der Golf war mit 745.488 weltweit abgesetzten Einheiten und einem Anteil von 12,0 % am Konzernabsatz erneut

> Geschäftsverlauf

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

unser Hauptvolumenträger. Deutliche Zuwachsraten verzeichneten die Modelle Suran (65,6%), Eos (+60,9%), Audi A6 allroad quattro (52,8%) und Audi Q7 (+25,9%).

Darüber hinaus erzielten die Modelle Golf Variant, Audi TT Coupé, Audi TT Roadster, Škoda Roomster, SEAT Altea sowie die Fahrzeuge der Marken Lamborghini, Bentley und Bugatti beachtliche Steigerungsraten. Bei den Modellen Golf Plus, New Beetle, New Beetle Cabrio, Audi A4 Limousine, Audi A4 Avant, Škoda Fabia Combi und SEAT Toledo war der Absatz aufgrund des bereits vollzogenen beziehungsweise anstehenden Modellwechsels oder der Modellpflege rückläufig.

PRODUKTION

Im Berichtszeitraum produzierte der Volkswagen Konzern – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – weltweit 6.213.332 Fahrzeuge; das entsprach einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 9,8%. Vor allem dank der großen Nachfrage nach unseren neuen Modellen konnte die Auslastung der Werke verbessert werden. Die positive Absatzentwicklung in China führte dazu, dass die Produktionszahlen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 37,1% auf 956.002 Fahrzeuge stiegen. Auch die Fertigungsstätten der Marken Volkswagen Pkw und Škoda erhöhten ihre Produktion deutlich. Der Anteil der im Inland gefertigten Fahrzeuge verringerte sich marginal auf 33,6 (34,2)%. Die arbeitstägliche Produktion der Werke lag im Durchschnitt weltweit bei 25.391 Fahrzeugen; das waren 3,5% mehr Einheiten als ein Jahr zuvor. Die in den Daimler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde gefertigten Modelle des am Markt sehr erfolgreichen Crafter sind in den Produktionszahlen nicht enthalten.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation waren zum Ende des Berichtsjahres höher als Ende 2006. Dies ist im Wesentlichen auf das gestiegene Geschäftsvolumen zurückzuführen. Das für die Versorgung unserer Kunden erforderliche Niveau war damit weiterhin sichergestellt.

MITARBEITERZAHL

Im Durchschnitt beschäftigte der Volkswagen Konzern 2007 einschließlich der chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften 328.594 Personen. Bei inländischen

Gesellschaften waren 175.206 Mitarbeiter tätig; das entsprach einem Anteil von 53,3 (52,9)%. Zum 31. Dezember 2007 beschäftigte der Volkswagen Konzern 310.156 aktive Mitarbeiter. Darüber hinaus befanden sich 9.847 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit sowie 9.302 Personen in einem Ausbildungsverhältnis. Insgesamt umfasste die Belegschaft des Volkswagen Konzerns zum Bilanzstichtag 329.305 Mitarbeiter. Der Anstieg um 1,4% im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf volumenbedingt befristete Einstellungen in Brasilien, Mexiko und China sowie auf Erstkonsolidierungen (im Wesentlichen Autostadt GmbH und Din Bil Sverige Aktiebolag, Stockholm) zurückzuführen. Im Inland waren 168.737 Mitarbeiter tätig (-0,1%).

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2007 ist es dem Volkswagen Konzern gelungen, die gesetzten Ziele umfassend zu erreichen. Da die Nachfrage nach Konzernmodellen die Entwicklung auf den Weltautomobilmärkten übertraf, konnte der Volkswagen Konzern die gute Wettbewerbsposition ausbauen und erstmals in der Unternehmensgeschichte mehr als 6 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausliefern. Durch die positive Marktakzeptanz unserer attraktiven Modellpalette und dank der nachhaltig optimierten Kostenstrukturen konnten auch die finanziellen Ziele realisiert werden.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die für das Berichtsjahr angestrebten Kennzahlen und deren Erreichungsgrad:

Kennzahl	Prognose für	
	2007	Ist 2007
Auslieferungen	> 6 Mio.	6,2 Mio.
Umsatzerlöse	> 104,9 Mrd. €	108,9 Mrd. €
Operatives Ergebnis	> 4,4 Mrd. €	6,2 Mrd. €
Ergebnis vor Steuern	mind. 5,1 Mrd. €	6,5 Mrd. €
Kapitalrendite	> oder = Kapitalkosten	9,5 %
Investitionsquote	< 6 %	4,6 %

Detaillierte Informationen zu den finanziellen Kennzahlen finden Sie im Kapitel „Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“, das auf der Seite 130 beginnt.

Aktie und Anleihen

Aktie der Volkswagen AG übertrifft 2007 erneut die Entwicklung des DAX

Im Jahr 2007 konnte die Aktie der Volkswagen AG ihren Wert zwischenzeitlich mehr als verdoppeln. Die anhaltend gute Absatzsituation und die konsequent weitergeführten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung gaben der positiven Entwicklung weiteren Auftrieb.

AKTIENMÄRKTE WELTWEIT

Für die Anleger auf den weltweiten Aktienmärkten war das Jahr 2007 ein abwechslungsreiches, aber sehr positives Jahr. Trotz einiger Turbulenzen, die vor allem durch die Krise am US-amerikanischen Hypothekenmarkt und weiter steigende Energiepreise ausgelöst wurden, befanden sich mit Ausnahme Japans alle wichtigen Märkte auf einem stetigen Wachstumskurs. Das lag im Wesentlichen an guten Unternehmensergebnissen, anhaltenden Übernahmespekulationen und dem niedrigen Zinsniveau auf den wichtigsten Finanzmärkten. Der DAX schloss, nachdem er im Jahresverlauf mehrfach die 8.000-Punkte-Marke überschritten hatte, am Jahresende 2007 bei 8.067 Punkten. Gegenüber dem Wert vom Vorjahresende bedeutet dies einen Zuwachs um 22,3%. Der DJ Euro STOXX Automobile notierte am 31. Dezember 2007 bei 355 Punkten und damit 24,9% über dem Stand Ende 2006.

KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIE

Mit neuen Rekordständen konnte die Volkswagen Aktie den positiven Trend an den weltweiten Aktienmärkten im Jahr 2007 klar übertreffen. Bereits im ersten Quartal entwickelte sich die Volkswagen Aktie deutlich besser als der Gesamtmarkt. Dies war insbesondere auf den Erfolg der Leistungssteigerungs- und Restrukturierungsmaßnahmen des Volkswagen Konzerns sowie auf das Ergebnis des Geschäftsjahres 2006 zurückzuführen, das besser als erwartet ausgefallen war. Die im Verlauf des zweiten Quartals erreichten Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns

lagen teilweise über den Erwartungen des Kapitalmarktes und stimmten die Anleger im Hinblick auf die weitere Geschäftsentwicklung sehr positiv.

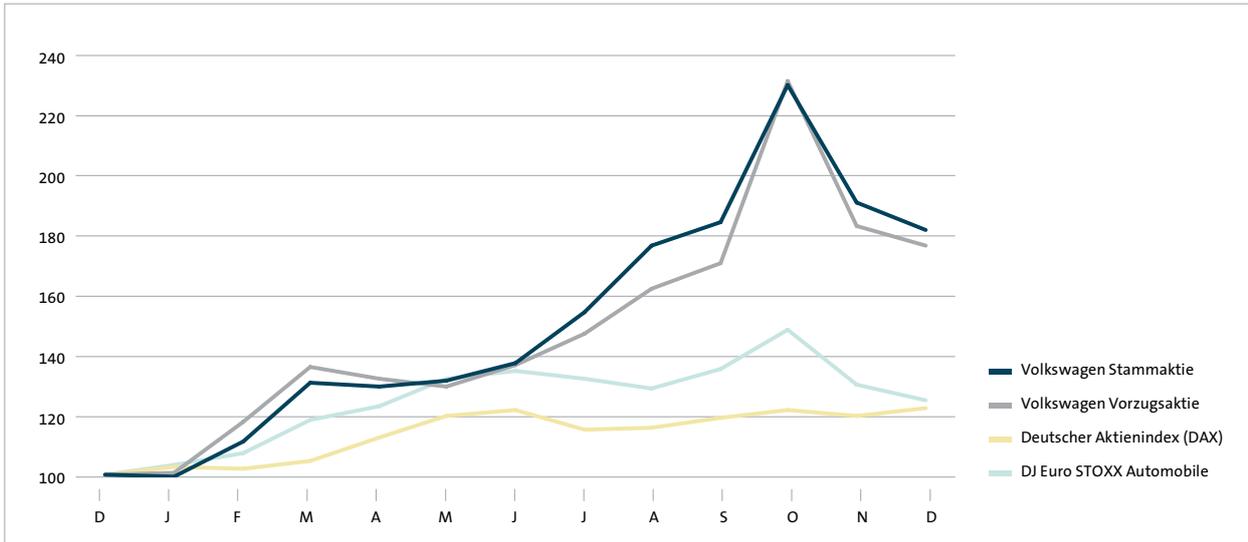
Auch im dritten Quartal verzeichnete die Volkswagen Aktie entgegen der Gesamtmarktentwicklung weiter steigende Kurse. Vor allem der zur Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse gegebene Ausblick, dass das für 2008 angestrebte Ergebnisziel bereits ein Jahr früher realisiert werde, und die anhaltend gute Absatzsituation sorgten für eine optimistische Stimmung bei den Marktteilnehmern. Mit Wirkung zum 10. Oktober 2007 wurde die Stammaktie der Volkswagen AG wieder in den DJ Euro STOXX 50 aufgenommen, was ihr zusätzlichen Auftrieb gab. Die mögliche Aufstockung der Stimmrechtsanteile durch die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (jetzt: Porsche Automobil Holding SE) nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zum VW-Gesetz vom 23. Oktober 2007 beflügelte ebenfalls die Kursphantasien.

Zu Beginn des vierten Quartals setzte die Volkswagen Stammaktie ihren Höhenflug zunächst fort und erreichte am 1. November mit 199,70€ den höchsten Kurs des Geschäftsjahres. Danach führten Gewinnmitnahmen und steigende Befürchtungen, dass sich das Wachstum in bedeutenden Volkswirtschaften abschwächen werde, zu einem Sinken des Aktienkurses. Die Volkswagen Stammaktie verzeichnete aus Gesamtjahressicht gegenüber allen anderen westeuropäischen Automobilherstellern die höchste Steigerungsrate und konnte die Entwicklung des DAX erneut übertreffen.

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

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2006 BIS DEZEMBER 2007

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand: 31.12.2006 = 100



Die Stammaktie der Volkswagen AG erreichte am 31. Oktober 2007 mit 197,90€ nicht nur den höchsten Tagesschlusskurs des Geschäftsjahres, sondern auch der gesamten Unternehmensgeschichte. Den niedrigsten Wert des Jahres verzeichnete sie am 10. Januar 2007 mit 82,60€. Am Ende des Jahres schloss die Stammaktie bei 156,10€ und lag damit um 81,7% über dem Wert zum Jahresende 2006.

Die Vorzugsaktie der Volkswagen AG entwickelte sich im Berichtsjahr ähnlich: Sie erreichte ihren höchsten Schlusskurs mit 131,00€ ebenfalls am 31. Oktober 2007, den niedrigsten Stand wies sie mit 54,14€ am 10. Januar 2007 aus. Am Jahresende notierte die Vorzugsaktie der Volkswagen AG bei genau 100,00€. Gegenüber dem Wert vom letzten Handelstag des Jahres 2006 bedeutet dies einen Zuwachs von 76,8%.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie bei 1,2 (1,5)%. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 1,9 (2,3)%. Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) auf Seite 143 dieses Geschäftsberichts.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie betrug für das Berichtsjahr 10,43€. Gemäß IAS 33 basiert die Berechnung auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stammaktien (siehe hierzu auch die Anhangangabe 9 im Volkswagen Konzernabschluss).

WANDLUNG VON AKTIOPTIONEN

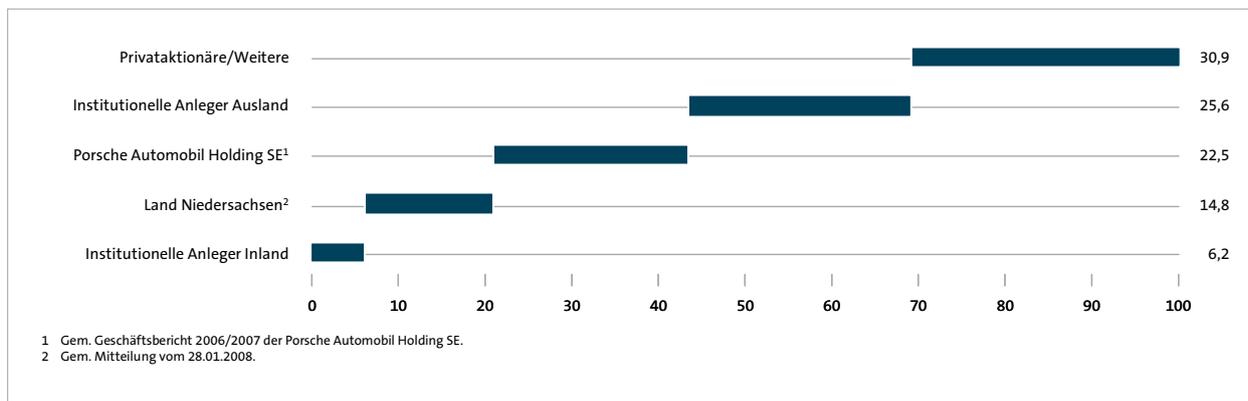
Unsere Mitarbeiter haben im Jahr 2007 aufgrund der sehr erfreulichen Entwicklung der Volkswagen Aktie erneut die Gelegenheit gehabt, zuvor gezeichnete Schuldverschreibungen in Stammaktien zu wandeln. Rund 59.000 Mitarbeiter machten im vergangenen Jahr von ihrem Wandlungsrecht aus den gezeichneten Schuldverschreibungen der vierten, fünften, sechsten und siebten Tranche des Aktienoptionsplans Gebrauch. Auf diesem Wege entstanden 4.357.200 neue Stammaktien beziehungsweise 11,2 Mio. € Gezeichnetes Kapital. Weitere Angaben zu unserem Aktienoptionsplan finden Sie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses ab Seite 223.



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

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2007

in Prozent des Gezeichneten Kapitals



AKTIONÄRSSTRUKTUR

In der Grafik oben ist die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2007 dargestellt.

Aufgrund des sehr positiven Kursverlaufs der Volkswagen Aktie wurde im Berichtsjahr die Möglichkeit zur Wandlung von Schuldverschreibungen aus unserem Aktienoptionsplan in hohem Umfang genutzt. Dadurch hat sich die Aktienzahl deutlich erhöht. Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG setzte sich am Ende des Jahres 2007 aus 291.337.267 Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen.

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (jetzt: Porsche Automobil Holding SE) teilte am 28. März 2007 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG an diesem Tag 30,93 % der Stimmrechte betragen und damit die Schwelle von 30 % überschritten habe. Dadurch wurde die gesetzliche Pflicht zur Abgabe eines Angebots zum Erwerb aller anderen Volkswagen Aktien ausgelöst.

Nachdem die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG am 30. April 2007 das entsprechende Pflichtangebot abgegeben hatte, veröffentlichten Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG am 11. Mai 2007 unabhängig voneinander ihre diesbezügliche Stellungnahme gemäß § 27 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz. Beide Gremien konnten den Aktionären der Volkswagen AG die Annahme des

Pflichtangebots nicht empfehlen, da die fundamentale Bewertung der Volkswagen Aktien – auf Grundlage und in Abwägung verschiedener Finanzanalysen – oberhalb der Angebotspreise für die Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen AG lag.

Am 4. Juni 2007 teilte die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG mit, dass das Angebot für insgesamt 172.218 Stammaktien und 68.262 Vorzugsaktien angenommen worden sei. Dies entsprach einem Anteil von rund 0,06 % der Stammaktien und Stimmrechte sowie 0,06 % der Vorzugsaktien und damit einem Anteil von rund 0,06 % des Grundkapitals.

Damit ist die Porsche Automobil Holding SE der größte Anteilseigner.

Das Land Niedersachsen verfügte am 31. Dezember 2007 über 20,1 % der Stammaktien; das entsprach 14,8 % des Gezeichneten Kapitals.

Im Berichtsjahr erhöhte sich der von institutionellen Anlegern aus dem Ausland gehaltene Anteil an Volkswagen Aktien auf 25,6 % (Vorjahr: 23,9 %). Inländische institutionelle Anleger verfügten über einen Anteil von 6,2 (5,8) %.

Die Stimmrechtsmitteilungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz sind auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik Pflichtveröffentlichungen, Menüpunkt Stimmrechtsmitteilungen nach WpHG veröffentlicht.

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

KENNZAHLEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

		2007	2006	2005	2004	2003
Dividendenentwicklung						
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	291.337	286.980	321.930	320.290	320.290
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	105.238	105.238	105.238	105.238	105.238
Dividende						
je Stammaktie	€	1,80	1,25	1,15	1,05	1,05
je Vorzugsaktie	€	1,86	1,31	1,21	1,11	1,11
Dividendenausschüttung ¹						
auf Stammaktien	Mio. €	524	359	322	292	292
auf Vorzugsaktien	Mio. €	196	138	128	117	117
Wertentwicklung der Aktie²						
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	156,10	85,89	44,61	33,35	44,15
Jahreshöchstwert	€	197,90	85,89	54,01	44,65	46,57
Jahrestiefstwert	€	82,60	45,10	31,88	30,71	28,66
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	100,00	56,55	32,50	24,41	28,75
Jahreshöchstwert	€	131,00	56,55	40,00	28,97	31,55
Jahrestiefstwert	€	54,14	32,85	24,00	21,20	21,05
Beta-Faktor	Faktor	0,88	1,03	1,00	1,05	0,95
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	56,0	30,6	15,9	11,9	15,3
Eigenkapital am 31.12.	Mrd. €	31,9	26,9	23,6	22,6	23,8
Börsenwert zu Eigenkapital		1,75	1,14	0,67	0,52	0,65
Kennzahlen je Aktie						
Ergebnis je Stammaktie ³						
unverwässert	€	10,43	7,07 ⁴	2,90	1,79	2,54
verwässert	€	10,34	7,04 ⁴	2,90	1,79	2,54
Operatives Ergebnis ⁵	€	15,60	5,18	6,60	4,28	4,18
Cash-flow laufendes Geschäft ⁵	€	39,72	37,32	27,86	29,85	21,81
Eigenkapital ⁶	€	80,38	68,59	55,25	53,19	55,83
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁷	Faktor	14,96	12,1	15,4	18,6	17,4
Kurs-Cash-flow-Verhältnis ⁷	Faktor	3,9	2,3	1,6	1,1	2,0
Dividendenrendite						
Stammaktie	%	1,2	1,5	2,6	3,1	2,4
Vorzugsaktie	%	1,9	2,3	3,7	4,5	3,9
Kursentwicklung (ohne Dividende)						
Stammaktie	%	+ 81,7	+ 92,5	+ 33,8	- 24,5	+ 27,1
Vorzugsaktie	%	+ 76,8	+ 74,0	+ 33,1	- 15,1	+ 15,0
Umsätze an deutschen Börsen⁸						
Umsatz Volkswagen Stammaktien						
	Mrd. €	103,1	50,5	30,9	24,3	23,9
	Mio. Stück	877,3	770,4	735,7	682,0	641,1
Aktien pro Handelstag (Durchschnitt)	Mio. Stück	3,5	3,0	2,9	2,7	2,5
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	5,3	3,9	3,3	3,1	3,2

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2003 bis 2006 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2007 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

2 Xetra-Kurse.

3 Zur Ermittlung siehe Anhangangabe 9 Ergebnis je Aktie.

4 Für 2006 aus fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten.

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

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

7 Zur Ermittlung wurden die Jahresendkurse der Stammaktien verwendet.

8 Orderbuch-Umsätze an deutschen Börsen.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 19. April 2007 fand die 47. Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG im Congress Center Hamburg statt. Das stimmberechtigte Kapital war mit insgesamt 61,0 % vertreten. Die Aktionäre stimmten unter anderem einer Satzungsänderung zur Anpassung an das Transparenzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (TUG) zu. Wie schon im Vorjahr konnten die Aktionäre die gesamte Hauptversammlung über das Internet verfolgen und Weisungen erteilen. Viele Aktionäre nutzten außerdem die Möglichkeit, ihr Stimmrecht an einen weisungsgebundenen Vertreter der Volkswagen AG zu übertragen. Dieser Service wird den Aktionären auch bei der 48. Ordentlichen Hauptversammlung am 24. April 2008 zur Verfügung stehen. Detaillierte Informationen erhalten alle Aktionäre der Volkswagen AG zusammen mit ihrer Einladung zur Hauptversammlung.

VOLKSWAGEN IN NACHHALTIGKEITSINDIZES

Die Aktie des Volkswagen Konzerns ist im Londoner Nachhaltigkeitsindex FTSE4Good vertreten, der insbesondere die soziale und ökologische Verantwortung von Unternehmen beurteilt. Des Weiteren ist die Volkswagen Aktie im Advanced Sustainable Performance Index (ASPI) gelistet, der die Nachhaltigkeitsperformance von Unternehmen abbildet.

Nach einer Neubewertung durch die Schweizer Vermögensverwaltungsgesellschaft SAM im Auftrag von Dow Jones ist Volkswagen seit dem 24. September 2007 wieder im Dow Jones Sustainability World Index gelistet. Volkswagen wurde beim Corporate Sustainability Assessment, in dem unter anderem Themen wie Umweltschutz, Arbeitsbedingungen und soziales Engagement bewertet werden, in allen 20 Kriterien ein hoher Leistungsstand attestiert. Vor allem die Aktivitäten des Unternehmens in den Bereichen effiziente Dieselschnelltechnologie, Kraftstoff- und Antriebsstrategie, Lieferantenbeziehungen sowie das Management im sozialen Bereich wurden positiv bewertet.

Aktuelle Informationen zu Nachhaltigkeitsratings und -rankings finden Sie auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/nachhaltigkeit

JÄHRLICHES DOKUMENT NACH § 10 WPPG

Die Veröffentlichungen des Geschäftsjahres 2007 (und darüber hinaus) sind gemäß § 10 Abs. 1 Wertpapierprospektgesetz (WpPG) auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir abrufbar. Sollte ein Abruf nicht möglich sein, kann ein schriftliches Dokument angefordert werden.



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

DATEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

Kennungen	Marktindizes Stammaktie	Marktindizes Vorzugsaktie	Handelsplätze
Stammaktie	DAX, HDAX, CDAX,	CDAX, Prime All Share,	Berlin, Bremen, Düsseldorf,
ISIN: DE0007664005	Prime All Share,	Prime Automobile,	Frankfurt, Hamburg, Hannover,
WKN: 766400	Prime Automobile,	Classic All Share	München, Stuttgart, Xetra,
Deutsche Börse/Bloomberg: VOW	DJ Euro STOXX 50,		London, Luxemburg, New York*,
	DJ Euro STOXX Automobile,		SWX Swiss Exchange
Reuters: VOWG.DE	FTST Eurotop 100 Index,		
	S&P Global 100 Index,		
Vorzugsaktie	FTSE4Good Global Index,		
ISIN: DE0007664039	FTSE4Good Europe Index,		
WKN: 766403	DJ Sustainability World Index,		
Deutsche Börse/Bloomberg: VOW3	Advanced Sustainable		
Reuters: VOWG_p.DE	Performance Index		

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

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

INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN

Im Jahr 2007 hat unser Investor-Relations-Team wieder Analysten und Investoren an allen wichtigen Finanzstandorten der Welt zeitnah über die Geschäftsentwicklung und die Fortschritte des Volkswagen Konzerns und der einzelnen Marken informiert. Neben den fest terminierten Telefonkonferenzen zur Erläuterung der Quartalsergebnisse, die auch via Internet übertragen wurden, hat die Investor-Relations-Abteilung weltweit insgesamt rund 500 Roadshows, Konferenzen, Präsentationen und Einzelgespräche organisiert. Einzelne Veranstaltungen fanden in Zusammenarbeit mit dem Bereich Konzern-Treasury statt.

Zu den wichtigsten Veranstaltungen des Jahres 2007 zählten die Auftritte auf den Automobilausstellungen in Detroit, Genf und Frankfurt sowie die Internationale Investorenkonferenz im Frühjahr in der Autostadt in Wolfsburg.

Auch im Bereich Privataktionäre hat unser Investor-Relations-Team im abgelaufenen Berichtsjahr seine Aktivitäten weiter ausgebaut: Auf zahlreichen Veranstaltungen stellte sich das Team den Fragen zu Themen rund um den Volkswagen Konzern und die Volkswagen Aktie.

HIGHLIGHTS IM INVESTOR-RELATIONS-KALENDER

Höhepunkte im Investor-Relations-Kalender des Jahres 2007 waren auch die Strategie- und Produktpräsentation bei Lamborghini in Italien sowie die Analysten- und Investorenkonferenz im Rahmen der 62. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt.

Zur Strategie- und Produktpräsentation bei Lamborghini kamen am 6. Juli 2007 zahlreiche Analysten nach Italien in die Emilia Romagna. Neben dem Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Prof. Dr. Martin Winterkorn, nahmen unter anderem auch der Finanzvorstand des Konzerns, die Markenchefs von Audi und Lamborghini sowie die Leiter Entwicklung und Konzern-Design der

Volkswagen AG teil. Bei einer Werksbesichtigung und einer Designpräsentation sowie ausgiebigen Testfahrten mit unseren Modellen konnten sich die Analysten ein Bild von der Leistungsfähigkeit des Traditionsunternehmens Lamborghini und des gesamten Konzerns machen. Darüber hinaus stellte Prof. Dr. Winterkorn die strategischen Ziele des Konzerns vor und enthüllte mit der Neuauflage des Scirocco und dem Golf BlueMotion* zwei neue Volkswagen Modelle. Von zentraler Bedeutung für den Erfolg der Veranstaltung war nach einhelliger Meinung der Teilnehmer vor allem die Möglichkeit zu ausführlichen Gesprächen mit den Mitgliedern des Vorstands und des Top-Managements des Volkswagen Konzerns.

Ein weiteres herausragendes Ereignis des Jahres war die Konzern- und Produktpräsentation für Analysten und Investoren am 10. September 2007 im Vorfeld der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Die Vorträge von Mitgliedern des Vorstands und des Managements der Volkswagen AG zur Finanz- und Personalstrategie, zu Produktivitätssteigerungen und Wachstumsmärkten sowie zum Thema Nachhaltigkeit mit den Schwerpunkten Kraftstoff- und Antriebsstrategie stießen bei den 180 Teilnehmern auf positive Resonanz. Höhepunkt des Tages war schließlich die „Night of Driving Ideas“ in der Ballsporthalle Frankfurt. Im Rahmen eines großen Events präsentierten Prof. Dr. Martin Winterkorn und die Markenvorstände den rund 1.500 internationalen Analysten, Investoren und Journalisten mit acht Weltpremieren die Vielfalt und Innovationskraft des Konzerns.

Auch im Jahr 2008 wird ein Schwerpunkt der Investor-Relations-Aktivitäten auf Strategie- und Produktpräsentationen unter Beteiligung des Vorstands und Managements des Volkswagen Konzerns liegen.

Alle Präsentationen, die im Rahmen von Veranstaltungen stattgefunden haben, wurden zeitnah im Internet auf unserer Website www.volkswagenag.com/ir veröffentlicht.

*Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichts.

EMISSIONEN

Der Volkswagen Konzern war auch im Jahr 2007 mit einer großen Anzahl von Transaktionen in den internationalen Geld- und Kapitalmärkten aktiv. Dabei haben wir unsere vielfältigen Daueremissionsprogramme je nach Bedarf und Marktlage flexibel genutzt. Die Grundzüge der Refinanzierungsstrategie werden vom Bereich Konzern-Treasury festgelegt und regelmäßig mit dem Vorstand abgestimmt.

Der Konzernbereich Automobile baute im Verlauf des Jahres 2007 seine bereits gute Liquiditätsposition weiter aus. Dies verschaffte dem Konzern eine hohe Flexibilität bei der Refinanzierung des wachsenden Kapitalbedarfs des Finanzdienstleistungsbereichs. Vor diesem Hintergrund konnte auch im Zuge der Kapitalmarktkrise im zweiten Halbjahr das Verhältnis zwischen externer Kapitalbeschaffung und interner Finanzierung optimiert werden. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen emittiert dabei seine Schuldverschreibungen direkt aus den Refinanzierungsprogrammen der Financial Services Gesellschaften.

In der folgenden Abbildung sind die Daueremissionsprogramme des Konzerns zusammengefasst:

Programme	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2007 Mrd. €
Commercial Paper	17,1	4,5
Medium-Term-Notes	53,9	22,2
andere Kapitalmarktprogramme	8,0	0,6
Asset-Backed-Securities	23,6	13,8

Im Rahmen dieser Daueremissionsprogramme sind die Volkswagen Bank GmbH, die Volkswagen Leasing GmbH sowie die Volkswagen Credit Inc. die häufigsten Emittenten. Für die Volkswagen Bank haben wir 2007 im öffentlichen Markt aus dem Driver-Programm eine Asset-Backed-Securities (ABS)-Anleihe über rund 1,0 Mrd. € sowie zwei Floater über insgesamt 2,25 Mrd. € begeben. Die Volkswagen Leasing hat aus ihrem Volkswagen Car Lease-Programm rund 2,0 Mrd. € im ABS-Markt aufgenommen. Darüber hinaus haben wir für die Gesellschaft im Oktober eine Festzinsanleihe in Höhe von 1,25 Mrd. € erfolgreich platziert. Die Volkswagen Credit Inc. verkaufte im Jahr 2007 ABS-Anleihen in Höhe von insgesamt 1,2 Mrd. US-Dollar und trat erstmals als Emittent von zwei Anleihen über 300 Mio. € im europäischen Kapitalmarkt auf. In Mexiko haben wir für die VW Leasing S.A. de CV eine erste Anleihe über 4,0 Mrd. mexikanische Peso zur Refinanzierung der lokalen Financial Services Portfolios begeben.

Durch die positive Liquiditätsentwicklung konnte das bestehende Netz bestätigter Kreditlinien weiter gestrafft werden. In diesem Zusammenhang wurde wegen des ebenfalls abnehmenden Bedarfs an Backup für die Commercial-Paper-Programme die syndizierte Kreditlinie des Konzerns um 2,5 Mrd. € auf jetzt 10,0 Mrd. € reduziert. Die ungenutzte Fazilität wurde gleichzeitig um ein weiteres Jahr, bis Juni 2012, verlängert.

Die vorgehaltene Liquidität, die kurz- und langfristigen Kreditlinien sowie die verfügbaren Rahmenprogramme geben dem Volkswagen Konzern weiterhin eine sehr hohe finanzielle Flexibilität, um seinen Refinanzierungsbedarf zu decken und die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherstellen zu können.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Optimierte Kostenstrukturen stärken nachhaltig die Ertragskraft des Konzerns

Das für das Jahr 2008 angestrebte Ergebnisziel wurde bereits im Geschäftsjahr 2007 realisiert und sogar deutlich übertroffen. Erstmals seit 2001 wurden wieder die Kapitalkosten gedeckt und ein positiver Wertbeitrag erwirtschaftet.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Geschäftsjahr 2007 um 6,4 % auf 145,4 Mrd. €. Der Automobil- und der Finanzdienstleistungsbereich trugen gleichermaßen zu dieser Entwicklung bei.

Die Struktur der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2007 ist aus der Grafik auf Seite 132 zu ersehen. Durch den Anstieg des Eigenkapitals auf 31,9 Mrd. € verbesserte sich die Eigenkapitalquote des Volkswagen Konzerns auf 22,0 (19,7) %.

BILANZSTRUKTUR IM AUTOMOBILBEREICH

Der Konzernbereich Automobile wies zum Jahresende 2007 eine Bilanzsumme von 76,8 Mrd. € (+ 6,5 %) aus.

Die Langfristigen Vermögenswerte lagen auf dem Niveau des Vorjahresstichtags. Die darin enthaltenen Sachanlagen gingen bei weiterhin disziplinierter Investitionstätigkeit um 4,9 % zurück. Dagegen stiegen die Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerte. Wesentliche Gründe dafür waren der Erwerb weiterer Anteile an MAN und Scania sowie höhere latente Ertragsteueransprüche. Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen vor allem aufgrund eines höheren Bestandes an Wert-

papieren sowie volumenbedingt gestiegener Vorräte und Forderungen um 14,4 % über dem Wert vom 31. Dezember 2006.

Das Eigenkapital des Automobilbereichs war am Bilanzstichtag um 19,4 % höher als ein Jahr zuvor. Gründe für den Anstieg waren vor allem die positive Ergebnisentwicklung, gestiegene Zeitwerte von Sicherungsgeschäften (Cash-flow-Hedges), aber auch die Wundlung von Aktienoptionen. Darüber hinaus führten die höheren Kapitalmarktzinsen dazu, dass die im Eigenkapital erfassten versicherungsmathematischen Verluste bei Pensionsrückstellungen geringer ausfielen als im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote betrug 32,3 (28,8) %. Innerhalb der Kurzfristigen Schulden, die sich um 4,4 % erhöhten, nahmen volumenbedingt die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Sonstigen Schulden zu.

Da die Werte des Automobilbereichs auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen beinhalten und die kurzfristigen Finanzschulden des Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert für das Berichtsjahr negativ.

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

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile ¹		Finanzdienstleistungen	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	76.841	75.374	37.564	37.817	39.277	37.557
Immaterielle Vermögenswerte	6.830	7.193	6.736	7.110	94	83
Sachanlagen	19.338	20.340	19.151	20.148	187	192
Vermietete Vermögenswerte	8.179	7.886	75	61	8.104	7.825
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27.522	26.450	–	322	27.522	26.128
Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte ²	14.972	13.505	11.602	10.176	3.370	3.329
Kurzfristige Vermögenswerte	68.516	61.229	39.190	34.268	29.326	26.961
Vorräte	14.031	12.463	13.319	12.377	712	86
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24.914	23.426	231	179	24.683	23.247
Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	12.844	10.882	10.002	8.571	2.842	2.311
Wertpapiere	6.615	5.091	6.503	5.024	112	67
Zahlungsmittel	10.112	9.367	9.135	8.117	977	1.250
Bilanzsumme	145.357	136.603	76.754	72.085	68.603	64.518
Passiva						
Eigenkapital	31.938	26.959	24.802	20.774	7.136	6.185
Eigenkapital vor Minderheiten	31.875	26.904	24.739	20.719	7.136	6.185
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	63	55	63	55	–	–
Langfristige Schulden	57.351	56.159	28.509	28.861	28.842	27.298
Finanzschulden	29.315	28.734	3.645	4.539	25.670	24.195
Rückstellungen für Pensionen	12.603	13.854	12.481	13.719	122	135
Sonstige Schulden ³	15.433	13.571	12.383	10.603	3.050	2.968
Kurzfristige Schulden	56.068	53.485	23.443	22.450	32.625	31.035
Finanzschulden	28.677	30.023	–1.139	1.759	29.816	28.264
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.099	8.190	8.202	7.288	897	902
Sonstige Schulden	18.292	15.272	16.380	13.403	1.912	1.869
Bilanzsumme	145.357	136.603	76.754	72.085	68.603	64.518

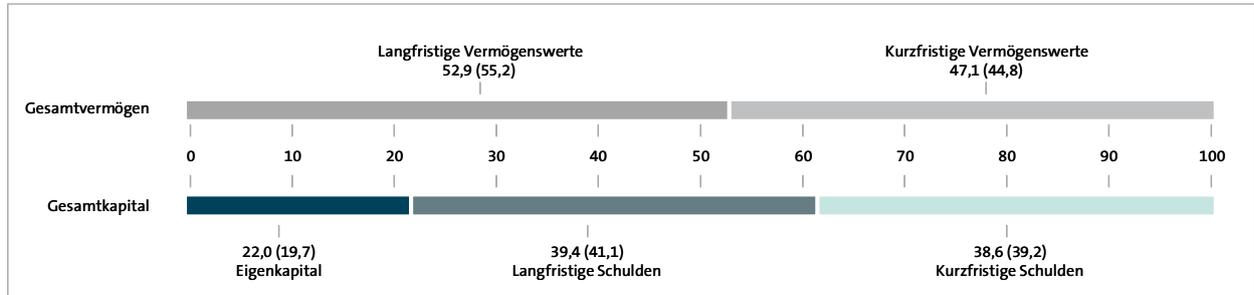
1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

2 Inklusive at Equity bewerteter Anteile und latenter Steuern.

3 Inklusive latenter Steuern.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2007

in Prozent

**BILANZSTRUKTUR IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH**

Am 31. Dezember 2007 lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 68,6 Mrd. € um 6,3 % über dem Stand vom Vorjahresstichtag. Dabei erhöhten sich sowohl die Langfristigen Vermögenswerte (+ 4,6 %) als auch die Kurzfristigen Vermögenswerte (+ 8,8 %). Das Vermietvermögen und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen aufgrund des positiven Geschäftsverlaufs zu. Rund 47 % der Aktiva des Konzerns entfielen auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen wies zum Bilanzstichtag ein Eigenkapital in Höhe von 7,1 Mrd. € aus, das ergebnisbedingt um 15,4 % über dem Wert vom 31. Dezember 2006 lag. Die Eigenkapitalquote betrug 10,4 (9,6) %. Aufgrund der Geschäftsausweitung waren die kurzfristigen und langfristigen Finanzschulden höher als ein Jahr zuvor. Das Einlagevolumen der Volkswagen

Bank *direct* nahm um 0,8 Mrd. € auf 9,6 Mrd. € zu. Wie im Vorjahr betrug das Verhältnis von Kreditstand zu Eigenkapital (debt-to-equity ratio) 8:1.

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.

Nähere Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses 2007 auf den Seiten 240 bis 249 dieses Geschäftsberichts.

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

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile ¹		Finanzdienstleistungen	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	6.543	1.793	5.474	774	1.069	1.019
Ertragsteuerzahlungen	-1.172	-888	-1.290	-742	118	-146
Abschreibungen	9.238	9.398	7.429	7.762	1.809	1.636
Veränderung der Pensionen	103	248	99	246	4	2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ²	-50	-517	190	-384	-240	-133
Brutto-Cash-flow	14.662	10.034	11.902	7.656	2.760	2.378
Veränderung Working Capital	1.000	4.436	1.773	4.089	-773	347
Veränderung der Vorräte	-1.856	-147	-1.219	-118	-637	-29
Veränderung der Forderungen	-942	736	-555	701	-387	35
Veränderung der Verbindlichkeiten	2.244	700	2.092	431	152	269
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	1.554	3.147	1.455	3.075	99	72
Cash-flow laufendes Geschäft	15.662	14.470	13.675³	11.745³	1.987	2.725
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-13.497	-11.911	-6.566	-6.114	-6.931	-5.797
davon: Sachinvestitionen	-4.638	-3.728	-4.555	-3.644	-83	-84
Entwicklungskosten (aktiviert)	-1.446	-1.478	-1.446	-1.478	-	-
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-2.763	-2.528	-80	-50	-2.683	-2.478
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-3.588	-3.563	251	-114	-3.839	-3.449
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-1.261	-1.139	-906	-1.040	-355	-99
Netto-Cash-flow	2.165	2.559	7.109	5.631	-4.944	-3.072
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-1.742	-987	-1.733	-998	-9	11
Finanzierungstätigkeit	178	-114	-4.503	-3.650	4.681	3.536
Wechselkurs- und konzernkreisbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-54	-54	-53	-51	-1	-3
Veränderung der Zahlungsmittel	547	1.404	820	932	-273	472
Zahlungsmittel am 31.12.⁴	9.914	9.367	8.937	8.117	977	1.250
Wertpapiere und Darlehensforderungen	9.178	7.097	7.047	5.314	2.131	1.783
Brutto-Liquidität	19.092	16.464	15.984	13.431	3.108	3.033
Kreditstand	-57.992	-58.757	-2.506	-6.298	-55.486	-52.459
Netto-Liquidität	-38.900	-42.293	13.478	7.133	-52.378	-49.426

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

2 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.

3 Vor Konsolidierung der konzerninternen Beziehungen 13.897 (12.253) Mio. €.

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

FINANZIELLE SITUATION UND ZAHLUNGSMITTELBESTAND DES KONZERNS

Im Geschäftsjahr 2007 hat sich die finanzielle Lage des Volkswagen Konzerns weiter verbessert. Im Folgenden geben wir einen Überblick über die Liquiditätsentwicklung des Konzerns und stellen danach die operativen Ursachen nach Konzernbereichen dar.

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns war im Berichtsjahr mit 14,7 Mrd. € ergebnisbedingt um 4,6 Mrd. € höher als im Vorjahr.

Im Working Capital ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 1,0 (4,4) Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft betrug 15,7 (14,5) Mrd. €.

Da der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit mit 13,5 Mrd. € um 13,3 % über dem Vergleichswert des Vorjahres lag, ging der Netto-Cash-flow um 0,4 Mrd. € auf 2,2 Mrd. € zurück.

Am 31. Dezember 2007 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand von 9,9 (9,4) Mrd. €. Die Brutto-Liquidität lag mit 19,1 Mrd. € um 2,6 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Mit –38,9 Mrd. € war die Netto-Liquidität des Konzerns um 3,4 Mrd. € besser als ein Jahr zuvor.

FINANZIELLE SITUATION IM AUTOMOBILBEREICH

Der Konzernbereich Automobile erzielte 2007 einen Brutto-Cash-flow von 11,9 Mrd. €, der aufgrund des verbesserten Ergebnisses um 55,4 % höher war als im Jahr zuvor. Nach der erheblichen Mittelfreisetzung im Jahr 2006 konnte im Working Capital erneut ein Mittelzufluss verzeichnet werden. Mit 1,8 Mrd. € fiel dieser jedoch um 2,3 Mrd. € geringer aus als im Vorjahr, in dem sich Effekte aus Restrukturierungsmaßnahmen rückstellungserhöhend ausgewirkt hatten. Die entsprechenden Mittel sind im Jahr 2007 überwiegend abgeflossen. Zudem belasteten volumenbedingt höhere Forderungen und Vorräte das Working Capital. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft war mit 13,7 Mrd. € um 16,4 % höher als 2006.

Die Sachinvestitionen des Automobilbereichs lagen im Berichtszeitraum mit 4,6 Mrd. € zwar um 25,0 % über dem Vorjahreswert, die Sachinvestitionsquote bewegte sich mit 4,6 (3,8) % aber weiterhin deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt. Dies verdeutlicht, dass wir trotz der Erneuerung und Erweiterung unserer Fahrzeugpalette weiterhin eine disziplinierte Investitionstätigkeit verfolgen. Investiert haben wir vornehmlich in die neuen Produktionsstandorte in Russland und Indien sowie in Modelle, die wir in den Jahren 2007 und 2008 im Markt

eingeführt haben beziehungsweise noch einführen werden. Das sind im Wesentlichen der Tiguan und der Audi Q5 sowie die Nachfolger des Audi A4, des Gol, des Golf und des SEAT Ibiza. Im Gegensatz zu den Investitionen fielen die aktivierten Entwicklungskosten mit 1,4 Mrd. € um 2,2 % niedriger aus als im Vorjahr. Unter Berücksichtigung des Erwerbs von Beteiligungen ergab sich insgesamt ein Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit, der mit 6,6 Mrd. € um 0,5 Mrd. € höher war als im Jahr 2006, in dem sich Beteiligungsverkäufe positiv ausgewirkt hatten. Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile konnte jedoch mit 7,1 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr um 26,2 % verbessert werden.

In der Finanzierungstätigkeit des Automobilbereichs ergab sich überwiegend durch weiteren Schuldenabbau ein Mittelabfluss in Höhe von 4,5 (3,7) Mrd. €. Die Zahlungsmittel stiegen insgesamt um 0,8 Mrd. €; der Zahlungsmittelbestand betrug am Ende des Berichtsjahres 8,9 (8,1) Mrd. €. Die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile verbesserte sich im Geschäftsjahr 2007 deutlich um 6,3 Mrd. €. Am 31. Dezember 2007 erreichte sie, einschließlich der Wertpapiere, der Darlehensforderungen und abzüglich des Kreditstands, eine Höhe von 13,5 Mrd. €.

FINANZIELLE SITUATION IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Der Brutto-Cash-flow des Finanzdienstleistungsbereichs lag im Jahr 2007 mit 2,8 Mrd. € um 16,1 % über dem Vorjahr. Im Working Capital kam es im Wesentlichen durch kurzfristig vermietete Fahrzeuge und Forderungen zu einer zusätzlichen Mittelbindung von 0,8 Mrd. €. Da der Anstieg der Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierung infolge der Geschäftsausweitung höher ausfiel als im Vorjahr, nahm die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts auf 6,9 (5,8) Mrd. € zu. Durch die Begebung von Anleihen der Volkswagen Bank GmbH und der Volkswagen Leasing GmbH flossen in der Finanzierungstätigkeit 4,7 (3,5) Mrd. € zu. Der Zahlungsmittelbestand belief sich am 31. Dezember 2007 auf 1,0 Mrd. €. Die Brutto-Liquidität betrug unter Berücksichtigung der Wertpapiere und Darlehensforderungen 3,1 (3,0) Mrd. €. Mit 55,5 Mrd. € war der Kreditstand aufgrund der Geschäftsausweitung um 3,0 Mrd. € höher als am 31. Dezember 2006. Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen nahm damit um –3,0 Mrd. € auf –52,4 Mrd. € zu.

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

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2007 Umsatzerlöse in Höhe von 108,9 Mrd. €; das waren 3,8 % mehr als im Vorjahr. Für den Erfolg war vor allem der positive Geschäftsverlauf auf den europäischen Auslandsmärkten, insbesondere in Zentral- und Osteuropa, sowie in Südamerika verantwortlich. Dementsprechend wurde mit 75,3 (72,8) % der größte Teil der Umsatzerlöse im Ausland erwirtschaftet. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich aufgrund der optimierten Kostenstrukturen nur unterproportional um 1,7 %. In der Folge konnte die Bruttomarge von 13,2 % auf 15,0 % verbessert werden. Das Operative Ergebnis des Konzerns hat sich mit 6,2 Mrd. € im Vergleich zum Operativen Ergebnis nach Sondereinflüssen des Vorjahres mehr als verdreifacht. Die operative Umsatzrendite konnte deutlich auf 5,6 (1,9) % gesteigert werden.

KONZERNERGEBNIS

Der Volkswagen Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2007 ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 6,5 (1,8) Mrd. €. Damit wurde das ursprünglich für das Jahr 2008 angestrebte Ziel, ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von mindestens 5,1 Mrd. € zu erreichen, nicht nur ein Jahr früher realisiert, sondern sogar deutlich übertroffen. Die Umsatzrendite vor Steuern erhöhte sich auf 6,0 (1,7) %. Das Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten des Vor-

jahres enthält den Überschuss aus dem Verkauf sowie das Ergebnis nach Steuern von Europcar für den Zeitraum Januar bis Mai 2006. Obwohl das Vorjahresergebnis noch durch einen außerordentlichen Steuerertrag begünstigt war, lag das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns mit 4,1 (2,8) Mrd. € um rund 50 % über dem des Jahres 2006.

ERTRAGSLAGE IM AUTOMOBILBEREICH

Im Berichtsjahr beliefen sich die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile auf 98,8 Mrd. €. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 2,9 %, der insbesondere auf das höhere Absatzvolumen zurückzuführen war. Neben den gestiegenen Umsatzerlösen führten die erzielten Kosteneinsparungen dazu, dass sich die Bruttomarge auf 14,3 (12,1) % verbesserte. Das Bruttoergebnis betrug 14,1 (11,6) Mrd. €. Die Vertriebskosten waren mit 8,8 Mrd. € um 1,1 % höher als im Vorjahr. Die Verwaltungskosten lagen bei 2,0 Mrd. €.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis stieg deutlich von 46 Mio. € auf 1,9 Mrd. €. Während im Vorjahr Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen das Ergebnis belastet hatten, wirkte sich hier im Berichtsjahr die Währungssicherung positiv aus.

Insgesamt hat sich das Operative Ergebnis mit 5,2 Mrd. € gegenüber dem Wert nach Sondereinflüssen des Vorjahres mehr als vervierfacht. Der Anteil am Umsatz betrug 5,3 (1,2) %.

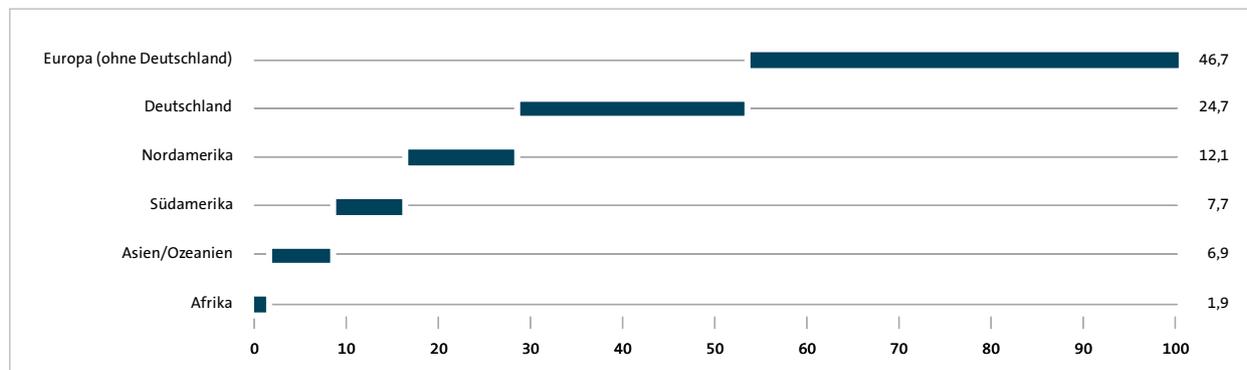
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile*		Finanzdienstleistungen	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Umsatzerlöse	108.897	104.875	98.752	96.004	10.145	8.871
Kosten der Umsatzerlöse	92.603	91.020	84.674	84.408	7.929	6.612
Bruttoergebnis	16.294	13.855	14.078	11.596	2.216	2.259
Vertriebskosten	9.274	9.180	8.781	8.681	493	499
Verwaltungskosten	2.453	2.312	1.970	1.795	483	517
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.584	-354	1.867	46	-283	-400
Operatives Ergebnis	6.151	2.009	5.194	1.166	957	843
Finanzergebnis	392	-216	280	-392	112	176
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	6.543	1.793	5.474	774	1.069	1.019
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.421	-162	2.254	-513	167	351
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	4.122	1.955	3.220	1.287	902	668
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-	795	-	-	-	-
Ergebnis nach Steuern	4.122	2.750				

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

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2007 GEMÄSS SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

in Prozent



Das Finanzergebnis erhöhte sich um 0,7 Mrd. € auf 0,3 Mrd. €. Dies war im Wesentlichen auf höhere Beteiligungserträge aus den at Equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen sowie gestiegene Zins- und Wertpapiererträge zurückzuführen.

ERTRAGSLAGE IM FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen nahmen die Umsatzerlöse im Berichtsjahr um 14,4 % auf 10,1 Mrd. € zu. Die Verbesserung resultierte sowohl aus dem Vermietgeschäft als auch aus der Händler- und Kundenfinanzierung. Das Bruttoergebnis lag aufgrund des höheren Wettbewerbsdrucks und gestiegener Refinanzierungskosten mit 2,2 Mrd. € knapp unter dem hohen Vorjahreswert. Die Vertriebskosten mit 493 Mio. € wie auch die Verwaltungs-

kosten mit 483 Mio. € fielen absolut und gemessen am Umsatz niedriger aus als im Jahr 2006. Daran wird deutlich, dass wir auch im Finanzdienstleistungsbereich eine hohe Kostendisziplin verfolgen. Das Sonstige betriebliche Ergebnis war mit –283 Mio. € um 117 Mio. € besser als im Vorjahr. Trotz des verstärkten Wettbewerbs und der aufgrund der Krise auf dem US-Hypothekenmarkt gestiegenen Refinanzierungskosten erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2007 ein Operatives Ergebnis, das mit 957 Mio. € um 13,5 % über dem des Vorjahres lag. Er leistete damit erneut einen wesentlichen Beitrag zum Konzernergebnis.

Die Eigenkapitalrendite vor Steuern ging auf 16,1 (16,9) % zurück.

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

FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

%	2007	2006	2005	2004	2003
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	15,0	13,2	13,0	11,8	12,6
Personalaufwandsquote	13,4	16,6	15,7	15,8	16,4
Umsatzrendite vor Steuern (fortgeführte Aktivitäten)	6,0	1,7	1,7	1,2	1,6
Umsatzrendite nach Steuern	3,8	2,6	1,2	0,8	1,2
Eigenkapitalquote	22,0	19,7	17,8	17,8	20,2
Dynamischer Verschuldungsgrad ¹ (in Jahren)	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Konzernbereich Automobile²					
Absatzveränderung ³	+ 8,2	+ 10,2	+ 1,0	+ 2,5	+ 0,4
Umsatzveränderung	+ 2,9	+ 12,0	+ 6,8	+ 5,0	- 1,4
Operatives Ergebnis in % vom Umsatz	5,3	1,2	2,0	0,9	0,9
Kapitalrendite nach Steuern ⁴	9,5	2,1	2,4	1,3	2,0
Cash-flow laufendes Geschäft in % vom Umsatz	13,8	12,2	9,5	11,1	7,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % vom Umsatz	6,6	6,4	6,7	8,8	11,1
Sachinvestitionen in % vom Umsatz	4,6	3,8	5,0	6,8	8,6
Anlagenintensität ⁵	25,0	28,0	32,9	35,5	35,7
Umlaufintensität ⁶	17,4	17,2	18,3	17,1	17,5
Umschlagshäufigkeit der Vorräte	7,4	7,3	6,8	6,4	6,6
Eigenkapitalquote	32,3	28,8	25,3	26,1	30,2
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	6,3	0,4	4,7	17,9	12,8
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁷	16,1	16,9	18,2	20,0	23,8
Eigenkapitalquote	10,4	9,6	9,7	8,8	7,5

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

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

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

4 Zur Ermittlung siehe Wertorientierte Steuerung auf Seite 140.

5 Sachanlagevermögen zu Gesamtvermögen.

6 Vorratsvermögen zu Gesamtvermögen.

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

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Im Geschäftsjahr 2007 setzte sich die positive Entwicklung der wirtschaftlichen Lage des Volkswagen Konzerns fort. Dank der optimierten Kostenstrukturen konnte die Ertragskraft und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns nachhaltig verbessert werden. Unser Ziel, im Berichtsjahr mindestens die Kapitalkosten zu erwirtschaften, haben wir erreicht. Darüber hinaus wurde das ursprünglich für das Jahr 2008 angestrebte Ergebnisziel bereits ein Jahr früher realisiert. Im Konzernbereich Automobile belegen ein verbesserter Netto-Cash-flow und eine nochmals deutlich gestiegene Netto-Liquidität den Erfolg.

Einen Überblick über die Entwicklung des Volkswagen Konzerns in den vergangenen fünf Jahren vermitteln die Darstellungen auf den Seiten 137 und 139. Die wirtschaftliche Lage des Volkswagen Konzerns nach Marken und Geschäftsfeldern ist im Kapitel Konzernbereiche ab Seite 78 ausführlich erläutert.

WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

Der im Geschäftsjahr 2007 erwirtschaftete Wertzuwachs als Beitrag des Unternehmens zum Sozialprodukt des jeweiligen Landes sowie seine Verteilung werden in der Wertschöpfungsrechnung dargestellt. Im Berichtsjahr war der Wertzuwachs des Volkswagen Konzerns um 6,3 % höher als im Vorjahr. Die Wertschöpfung je Mitarbeiter betrug 83,8 Tsd. € (+6,6 %).

WERTSCHÖPFUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Entstehung in Mio. €	2007	2006
Umsatzerlöse	108.897	104.875
Sonstige Erträge	7.050	6.849
Materialaufwand	- 72.340	- 66.935
Abschreibungen	- 9.238	- 9.398
Sonstige Vorleistungen	- 9.289	- 11.790
Wertschöpfung	25.080	23.601

Verteilung in Mio. €	2007	%	2006	%
an Aktionäre (Dividende)	720	2,9	497	2,1
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	14.549	58,0	17.400*	73,7
an den Staat (Steuern, Abgaben)	2.950	11,8	440	1,9
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	3.459	13,7	3.011	12,8
an das Unternehmen (Rücklagen)	3.402	13,6	2.253	9,5
Wertschöpfung	25.080	100,0	23.601	100,0

* Ohne Sondereinflüsse des Vorjahres: 14.943 Mio. €.

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

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

	2007	2006	2005	2004	2003
Mengendaten in Tsd.					
Absatz (Automobile)	6.192	5.720	5.193	5.143	5.016
im Inland	1.030	1.093	1.019	940	916
im Ausland	5.162	4.627	4.174	4.203	4.100
Produktion (Automobile)	6.213	5.660	5.219	5.093	5.021
im Inland	2.086	1.935	1.913	1.832	1.740
im Ausland	4.127	3.725	3.306	3.261	3.281
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	329	329	345	343	335
im Inland	175	174	179	179	174
im Ausland	154	155	166	164	161
Finanzdaten in Mio. €					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	108.897	104.875	93.996	88.963	84.813
Kosten der Umsatzerlöse	92.603	91.020	81.733	78.430	74.099
Bruttoergebnis	16.294	13.855	12.263	10.533	10.714
Vertriebskosten	9.274	9.180	8.628	8.167	7.846
Verwaltungskosten	2.453	2.312	2.225	2.309	2.274
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.584	-354	1.128	1.585	1.011
Operatives Ergebnis	6.151	2.009	2.538	1.642	1.605
Finanzergebnis	392	-216	-917	-554	-251
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	6.543	1.793	1.621	1.088	1.354
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.421	-162	571	391	351
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	4.122	1.955	1.050	697	1.003
Materialaufwand	72.340	66.935	62.620	58.239	53.849
Personalaufwand	14.549	17.400	14.796	14.038	13.878
Bilanzstruktur Stand 31.12.					
Langfristige Vermögenswerte	76.841	75.374	75.235	72.212	67.363
Kurzfristige Vermögenswerte	68.516	61.229	57.846	55.391	50.783
Gesamtvermögen	145.357	136.603	133.081	127.603	118.146
Eigenkapital	31.938	26.959	23.647	22.681	23.863
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	63	55	47	47	104
Langfristige Schulden	57.351	56.159	56.125	56.230	46.270
Kurzfristige Schulden	56.068	53.485	53.309	48.692	48.013
Gesamtkapital	145.357	136.603	133.081	127.603	118.146
Cash-flow laufendes Geschäft	15.662	14.470	10.709	11.457	8.371
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	13.497	11.911	10.365	15.078	15.464
Finanzierungstätigkeit	178	-114	-1.794	6.004	11.423

WERTBEITRAG ALS STEUERUNGSGRÖSSE

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns ist konsequent auf die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ausgerichtet. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit Jahren mit dem Wertbeitrag* eine an den Kapitalkosten orientierte Steuerungsgröße.

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

KOMPONENTEN DES WERTBEITRAGS

Die Höhe des Wertbeitrags wird durch das Operative Ergebnis nach Steuern und durch die Kapitalkosten des investierten Vermögens bestimmt. Im Operativen Ergebnis spiegelt sich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Automobilbereichs wider. Um auf eine Ergebnisgröße

nach Steuern überzuleiten, haben wir aus den international unterschiedlichen Ertragsteuersätzen unserer Gesellschaften einen pauschalen Durchschnittssteuersatz von 35% ermittelt. Die Kapitalkosten 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 sowie Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen).

ERMITTLUNG DES AKTUELLEN KAPITALKOSTENSATZES

Der Kapitalkostensatz stellt den gewichteten Durchschnitt der Verzinsungsansprüche an das Eigen- und Fremdkapital dar. Die Bestimmung des Eigenkapitalkostensatzes richtet sich nach dem Kapitalmarktmodell „CAPM“ (Capital Asset Pricing Model). Die Grundlage dafür bildet der Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Der Fremdkapitalkostensatz wird aus der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite ermittelt.

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

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

WERTBEITRAG UND KAPITALRENDITE IM AKTUELLEN GESCHÄFTSJAHR

Im Berichtsjahr lag das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile bei 3.567 (829) Mio. €. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf den Absatzanstieg, die kontinuierlich optimierten Kostenstrukturen und das Entfallen von Restrukturierungsaufwendungen, die das Vorjahresergebnis noch deutlich belastet hatten, zurückzuführen.

Die Kapitalkosten konnten im Vergleich zum Vorjahr um 202 Mio. € auf 2.850 Mio. € reduziert werden. Dazu hat ausschließlich der weitere Rückgang des investierten Vermögens beigetragen. Hier werden der disziplinierte Umgang mit den Sachinvestitionen und das erfolgreiche Working-Capital-Management nochmals deutlich sicht-

bar. Der aktuelle durchschnittliche Kapitalkostensatz hat sich mit 7,6 % gegenüber dem Vorjahr insgesamt nicht verändert.

In der Folge ergab sich – erstmals seit dem Jahr 2001 – wieder ein positiver Wertbeitrag in Höhe von 717 (–2.223) Mio. €. Die Kapitalrendite (RoI) belief sich im Jahr 2007 auf 9,5 % (Vorjahr: 2,1 % nach Sondereinflüssen, 5,9 % vor Sondereinflüssen). Damit haben wir unsere Zielsetzung, im Berichtsjahr mindestens die Kapitalkosten zu erwirtschaften, erreicht und unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9 % übertroffen.

Nähere Informationen zu diesem Thema finden Sie unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen“ auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2007	2006
Zinssatz für risikofreie Anlagen	4,3	3,8
Marktrisikoprämie DAX	6,0	6,0
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	–0,7	0,2
(Beta-Faktor Volkswagen)	(0,88)	(1,03)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	9,6	10,0
Fremdkapitalzinssatz	5,5	4,3
Steuervorteil (pauschal 35 %)	–1,9	–1,5
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	3,6	2,8
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	7,6	7,6

WERTBEITRAG KONZERNBEREICH AUTOMOBILE¹

Mio. €	2007	2006 ²
Operatives Ergebnis	5.194	1.166
Anteiliges Operatives Ergebnis der fahrzeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	294	109
Steueraufwand (pauschal 35 %)	–1.921	–446
Operatives Ergebnis nach Steuern	3.567	829
Investiertes Vermögen	37.500	40.159
Kapitalrendite (RoI) in %	9,5	2,1
Kapitalkostensatz in %	7,6	7,6
Kapitalkosten des investierten Vermögens	2.850	3.052
Wertbeitrag	717	–2.223

1 Inklusive anteilige Einbeziehung der fahrzeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Angepasst.

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Weltweit höhere Fahrzeugverkäufe lassen Umsatzerlöse steigen

JAHRESERGEBNIS

Die Volkswagen AG steigerte im Jahr 2007 ihre Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr um 4,1 % auf 55,2 Mrd. €. Ausschlaggebend waren dafür insbesondere die weltweit höheren Fahrzeugverkäufe. Der Anteil der im Ausland erwirtschafteten Umsatzerlöse belief sich auf 61,5 (60,4) %. Die Herstellungskosten reduzierten sich gegenüber dem durch Restrukturierungsmaßnahmen belasteten Vorjahreswert um 1,1 %. Das Bruttoergebnis lag mit 1,6 Mrd. € deutlich über dem des Jahres 2006. Die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten gingen um 2,9 % zurück. In der Folge verringerte sich auch ihr Anteil

am Umsatz. Neben positiven Wechselkurseffekten im Zusammenhang mit dem Lieferungs- und Leistungsverkehr bewirkten vor allem Weiterberechnungen an verbundene Unternehmen und an Dritte, dass sich das sonstige betriebliche Ergebnis um 11,3 % auf 1,3 Mrd. € erhöhte. Das Finanzergebnis ging um 6,2 % auf 3,8 Mrd. € zurück. Höheren Erträgen aus Beteiligungen und Gewinnabführungsverträgen sowie niedrigeren Abschreibungen auf Finanzanlagen standen geringere sonstige Beteiligungserträge gegenüber. Im Vorjahr hatten Gewinne aus Beteiligungsverkäufen das Finanzergebnis positiv beeinflusst.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2007	2006
Umsatzerlöse	55.218	53.036
Herstellungskosten	53.652	54.238
Bruttoergebnis vom Umsatz	+ 1.566	- 1.202
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	3.863	3.979
Sonstiges betriebliches Ergebnis	+ 1.309	+ 1.175
Finanzergebnis*	+ 3.799	+ 4.051
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 2.811	+ 45
Steuern	1.356	-900
Jahresüberschuss	1.455	945
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	10	11
Einstellung in Gewinnrücklagen	720	450
Bilanzgewinn	745	506

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2007	2006
Anlagevermögen	27.072	23.583
Vorräte	3.189	2.785
Forderungen	12.238	10.663
Flüssige Mittel	5.933	8.571
Bilanzsumme	48.432	45.602
Eigenkapital	11.499	10.335
Langfristiges Fremdkapital	8.901	8.348
Mittelfristiges Fremdkapital	6.892	6.088
Kurzfristiges Fremdkapital	21.140	20.831

* Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

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

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Volkswagen AG stieg im Jahr 2007 auf 2,8 Mrd. € (45 Mio. €). Nach Abzug der Steuern ergab sich ein Jahresüberschuss von 1,5 Mrd. €. Das bedeutet einen Anstieg von 54,0 % im Vergleich zum Vorjahr.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme der Volkswagen AG erhöhte sich im Berichtsjahr um 6,2 % auf 48,4 Mrd. €. Die Investitionen in Sachanlagen lagen um 17,9 % über dem niedrigen Vorjahreswert. Im Wesentlichen entfielen die Investitionen auf neue Produkte und den Aufbau einer dritten Fertigungslinie im Werk Wolfsburg. Die Finanzinvestitionen lagen um 12,2 % unter denen des Vorjahres. Im Jahr 2006 hatte sich die durchgeführte Neuorganisation unseres ausländischen Beteiligungsbesitzes erhöhend auf den Bilanzansatz ausgewirkt. Das Anlagevermögen wuchs im Vergleich zum 31. Dezember 2006 insgesamt um 14,8 % auf 27,1 Mrd. €.

Das Umlaufvermögen ging um 3,0 % auf 21,4 Mrd. € zurück. Gestiegenen Forderungen und Vorräten standen bedingt durch die Rückzahlung von Schulden niedrigere flüssige Mittel gegenüber.

Aufgrund der positiven Kursentwicklung der Volkswagen Aktie nutzten im Berichtsjahr eine Vielzahl von Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre zuvor gezeichneten Schuldverschreibungen in Stammaktien zu wandeln. Zusammen mit dem gestiegenen Bilanzgewinn führte dies dazu, dass das Eigenkapital (einschließlich Sonderposten mit Rücklageanteil) um 11,3 % auf 11,5 Mrd. € zunahm. In der Folge stieg die Eigenkapitalquote auf 23,7 (22,7) % an. Die Rückstellungen erhöhten sich zum Bilanzstichtag gegenüber dem Vorjahreswert um 13,2 % auf 21,3 Mrd. €. Die Verbindlichkeiten gingen um 5,0 % auf 15,6 Mrd. € zurück, davon waren 11,0 (12,0) Mrd. € verzinslich.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Aus dem Jahresergebnis wurden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 720 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von 720 Mio. €, das bedeutet 1,80 € je Stammaktie und 1,86 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2007
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.015 Mio. €)	720.150.281,40
davon auf: Stammaktien	524.407.080,60
Vorzugsaktien	195.743.200,80
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	24.478.256,21
Bilanzgewinn	744.628.537,61

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2007	%	2006	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	3.957	57,4	6.126*	72,9
Soziale Abgaben	919	13,3	898	10,7
Bezahlte Ausfallzeiten	728	10,6	757	9,0
Altersversorgung	1.288	18,7	620	7,4
Gesamtaufwand	6.892	100,0	8.401	100,0

* Einschließlich der Aufwendungen für Abfindungen und Altersregelungen.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im abgelaufenen Geschäftsjahr setzte die Volkswagen AG 2.365.617 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab. Das entspricht einem Anstieg von 4,3 % gegenüber dem Vorjahr. Der Auslandsanteil erhöhte sich auf 69,5 (66,5) %.

PRODUKTION

Die fahrzeugproduzierenden Werke der Volkswagen AG (Emden, Hannover und Wolfsburg), einschließlich der am Standort Wolfsburg produzierenden Auto5000 GmbH, erhöhten ihre Fertigung um 12,9 % auf insgesamt 1.075.997 Fahrzeuge. Dies war insbesondere auf gestiegene Produktionszahlen der Modelle Golf Limousine und Passat Limousine zurückzuführen. Der erst gegen Ende des Jahres 2007 in den Markt eingeführte Tiguan trug ebenfalls wesentlich zu dieser Steigerung bei. Die durchschnittliche Tagesproduktion der Volkswagen AG nahm um 1,6 % auf 4.473 Einheiten zu.

MITARBEITERZAHL

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2007 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 90.468 Personen beschäftigt. Darin enthalten waren 4.434 Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 5.135 Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich die Belegschaft um 3,8 %.

Die weiblichen Arbeitnehmer machten einen Anteil von 13,2 (13,3) % an der Gesamtbelegschaft aus. In Teilzeit waren 2.303 Personen (2,5 %) beschäftigt. Die Quote der ausländischen Mitarbeiter lag bei 6,3 (6,4) %. Der Anteil der Mitarbeiter im gewerblichen Bereich mit einer abgeschlossenen Volkswagen-relevanten Ausbildung betrug 66,5 (64,9) %. Einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss besaßen 11,2 (11,1) % der Beschäftigten. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Berichtsjahr bei 42,0 Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 9,1 % auf 2,3 Mrd. €. Am 31. Dezember 2007 waren 8.561 Personen in diesem Bereich tätig.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN

Im Jahr 2007 betrug das Einkaufsvolumen an den sechs inländischen Standorten der Volkswagen AG 19,6 Mrd. €; davon wurden 75,0 (71,9) % von inländischen Lieferanten bezogen. Vom gesamten Beschaffungsvolumen entfielen 16,4 Mrd. € auf Produktionsmaterial und 3,2 Mrd. € auf Investitionsgüter und Dienstleistungen.

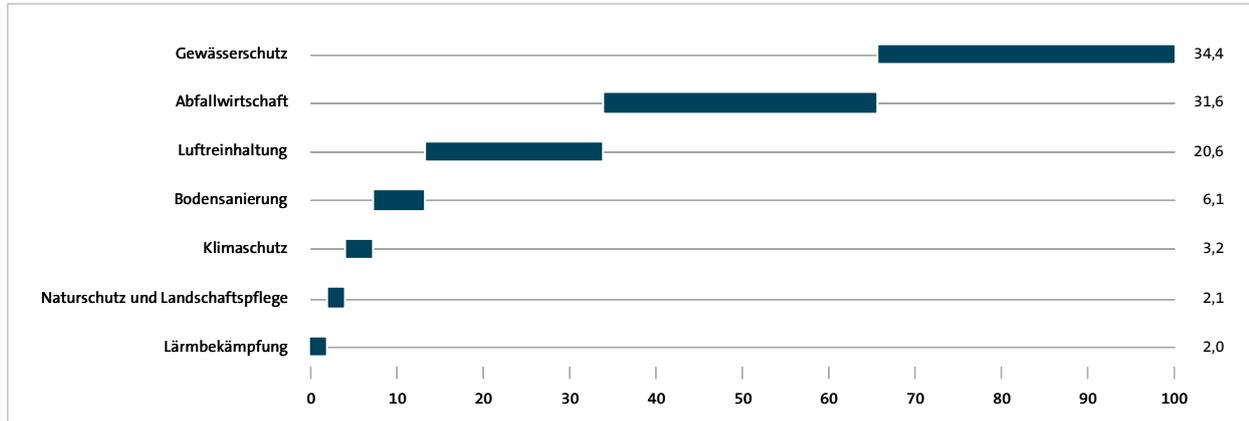
AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mio. €	2007	2006	2005	2004	2003
Investitionen	20	19	27	16	24
Betriebskosten	177	170	194	202	195

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

BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2007

Anteil der Umweltschutzbereiche in Prozent



AUSGABEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Die Investitionen für den Umweltschutz umfassen sowohl produktbezogene als auch produktionsbezogene Maßnahmen. Den Schwerpunkt bei den produktbezogenen Maßnahmen bildeten Investitionen in die Reduzierung von Abgasemissionen. Die Investitionen für den Umweltschutz in der Produktion betrafen im Wesentlichen Ausgaben für den Gewässerschutz, die Abfallwirtschaft und die Luftreinhaltung.

Die Betriebskosten für den Umweltschutz lassen sich in Ausgaben für den Betrieb von Anlagen, die dem Schutz der Umwelt dienen, und in nicht anlagenbezogene Ausgaben gliedern. Sie beziehen sich ausschließlich auf produktionsbezogene Maßnahmen. Im Berichtsjahr stiegen die Betriebskosten für den Umweltschutz um 4,1 % auf 177 Mio. €.

RISIKEN DER GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Die Geschäftsentwicklung der Volkswagen AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken wie die des Volkswagen Konzerns. Diese Risiken erläutern wir im Risikobericht auf den Seiten 162 bis 169 des vorliegenden Geschäftsberichts.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie auf der Seite 168 dieses Geschäftsberichts.

Wertsteigernde Faktoren

Mit innovativen Produkten und effizienten Prozessen weiter auf Erfolgskurs

Im Volkswagen Konzern entwickeln und fertigen kompetente und motivierte Mitarbeiter innovative Produkte, die genau die Mobilität bieten, die unsere Kunden sich wünschen. Dabei steht die Effizienz der Arbeitsprozesse ebenso im Vordergrund wie der schonende Umgang mit der Umwelt.

Im Kapitel Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wurden die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns ausführlich erläutert. Doch auch nicht finanzielle Leistungsindikatoren zeigen, wie effizient die Werttreiber eines Unternehmens sind. Zu den nicht finanziellen Werttreibern zählt der Volkswagen Konzern die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb und Qualitätssicherung ebenso wie den Umgang mit seinen Mitarbeitern und mit der Umwelt. Nachfolgend erläutern wir, wie diese Werttreiber zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswertes beitragen.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Das Hauptaugenmerk der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Jahres 2007 lag auf der Erweiterung der Produktpalette sowie der Optimierung der Konzernprodukte in Bezug auf ihre Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit. Die von unseren Mitarbeitern eingebrachten Ideen und das Know-how externer Partner spielten dabei eine wesentliche Rolle.

Innovative Produkte für die automobiler Zukunft

Nachfolgend stellen wir die wichtigsten Modelle, Aggregate und Systeme vor, die im vergangenen Jahr im Markt eingeführt wurden.

Ein Highlight der Marke Volkswagen Pkw im Jahr 2007 war die Premiere des neuen Tiguan. Als weltweit erstes Volumenmodell ist der Kompakt-SUV ausschließlich mit hochaufgeladenen Motoren – also TDI- und TSI-Motoren –

erhältlich. Darüber hinaus kommt im Tiguan eine elektromechanische Lenkung zum Einsatz, die in Zusammenarbeit mit dem Komponentenwerk Braunschweig völlig neu und komplett eigenständig entwickelt wurde; sie gehört zur neuesten Generation elektromechanischer Lenkungen. Dazu bietet der Tiguan dem Kunden innovative Features wie das neue Radio-Navigationssystem mit Touchscreen, eine schwenkbare Anhängerkupplung sowie ein beeindruckendes Panorama-Schiebedach, das im neuen Golf Variant debütiert hat. Darüber hinaus wurde im November 2007 bei der Umweltrallye „Challenge Bibendum“ in Shanghai der Tiguan HyMotion vorgestellt, ein Forschungsfahrzeug mit einem 80 kW starken Brennstoffzellensystem.

Nach dem Erfolg des Polo BlueMotion* stellte die Marke Volkswagen Pkw im vergangenen Jahr sieben weitere Mitglieder der BlueMotion-Familie vor, die für Sparsamkeit und Umweltverträglichkeit ohne Abstriche beim Fahrspaß steht. Mit den BlueMotion-Varianten von Golf*, Golf Plus*, Golf Variant*, Passat*, Passat Variant*, Jetta* und Touran* avancierte das Umweltlabel endgültig zum Synonym für effektiven Umweltschutz. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge komplettierte die BlueMotion-Offensive mit der Präsentation der seriennahen Studie des Caddy BlueMotion.

In Analogie zu den erfolgreichen BlueMotion-Modellen der Marke Volkswagen Pkw präsentierte Škoda die Modellreihe GreenLine, die sich durch Umweltfreundlichkeit und Sparsamkeit auszeichnet. Bei Audi verfügen die so genannten e-Modelle und bei SEAT die Fahrzeuge

*Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichts.

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

mit dem Zusatz „ECOMOTIVE“ über die geringsten Verbrauchs- und Emissionswerte innerhalb der jeweiligen Modellreihe.

Die Marke Audi stellte 2007 mit dem neuen Audi A4 eine Limousine vor, die dank eines innovativen Antriebsstranges eine verbesserte Achslastverteilung bietet und so noch sicherer auf der Straße liegt. Darüber hinaus ist das Fahrzeug mit dem Audi-drive-select-System ausgestattet, das dem Fahrer ermöglicht, die Charakteristik von Motor, Automatikgetriebe, Lenkung und Dämpfung auf seine Wünsche abzustimmen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die Marke Audi zudem mit dem Audi A5 erfolgreich eine neue Baureihe im Markt eingeführt, die sich durch eine begeisterte Fahrdynamik und innovative Ausstattungsmerkmale auszeichnet. Das Fahrzeug verfügt über ein komplett neu entwickeltes Fahrwerk, das agiles Handling mit höchster Fahrsicherheit verbindet. Im Audi R8 wurde 2007 der weltweit erste Scheinwerfer vorgestellt, der alle Frontlichtfunktionen – Tagfahrlicht, Blinker, Abblendlicht und Fernlicht – mit der Technologie der lichtemittierenden Dioden (LED) realisiert.

Innovationen im Zusammenhang mit der Antriebsoffensive des Konzerns waren im abgelaufenen Geschäftsjahr vor allem die Weiterentwicklung der bereits mehrfach ausgezeichneten TSI-Motorenfamilie, das erste Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) sowie der 2,0l CommonRail-TDI-Motor.

Der neue 90 kW (122 PS) starke TSI-Benzinmotor mit einstufiger Aufladung des Abgasturboladers zeichnet sich durch maximale Kraft bei minimalem Verbrauch aus. Die Kupplungen des neuen Siebengang-DSG, das Anfang 2008 in den Markt eingeführt wurde, laufen im Gegensatz zum bisherigen Direktschaltgetriebe nicht in einem Ölbad sondern trocken; dadurch ergibt sich ein verbesserter Wirkungsgrad. Der TDI-Motor bietet durch das neue CommonRail Einspritzsystem eine deutliche Steigerung der Laufruhe und des akustischen Komforts. Darüber hinaus können damit zukünftig selbst die strengsten Abgasgrenzwerte eingehalten werden.

Innovative Studien weisen den Weg in die Zukunft

Auf den internationalen Automobilmessen des Jahres 2007 zogen neben den zahlreichen neu vorgestellten Serienmodellen des Volkswagen Konzerns auch innovative Konzeptfahrzeuge und Studien das Interesse der Öffentlichkeit auf sich.

Mit der Kleinwagenstudie up!, einem Stadtauto mit Heckmotor und hoher Funktionalität, gab Volkswagen auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt im September 2007 einen ersten Ausblick auf die New Small Family, die neue Produktfamilie der Kleinstfahrzeuge. Der Prototyp erntete viel Lob und wurde im November 2007 sogar mit dem renommierten englischen „Concept Car Award 2007“ ausgezeichnet. Nur einige Wochen nach der IAA, Ende Oktober 2007, folgte auf der Tokyo Motor Show die Präsentation des Space up!, eines Minivans der New Small Family, der mit fünf Türen etwas länger ist als der up! und ebenfalls dank des Heckmotors einen vergleichsweise großzügigen Innenraum bietet.

Schließlich debütierte auf der Los Angeles Auto Show im November mit dem Space up! Blue eine weitere Ausbaustufe der New Small Family. Neben einem Antrieb über eine Hochtemperatur-Brennstoffzelle kann die Batterie dieses Hybridfahrzeugs auch an der Steckdose aufgeladen werden. Integraler Bestandteil der Kleinwagenstudien ist eine innovative Mensch-Maschine-Schnittstelle, die einen Ausblick darauf gibt, wie der Fahrer sein Fahrzeug künftig intuitiv bedienen kann. Diese Schnittstelle besteht unter anderem aus einer Sprachsteuerung für Telefon und Navigationssystem sowie einem Touchscreen, der mit einer Näherungssensorik ausgestattet ist und damit auch auf die Gestik des Fahrers reagiert – denn erst wenn Bedienung Spaß macht, erfolgt sie wirklich intuitiv.

Die Marke Audi stellte in Shanghai mit dem Audi Cross Coupé quattro die Studie eines kompakten SUV vor. Das Fahrzeug erfüllt die strengsten Abgasnormen und glänzt dazu mit einem Verbrauch von nur 5,9 Litern je 100 Kilometer. Außerdem wurde hier das Audi-drive-select-System für die individuelle Konfiguration der Motor- und Schaltcharakteristik sowie der Lenkungs- und Stoßdämpferkennlinien weiterentwickelt. Auf der Automobilmesse in Tokyo feierte der Audi A1 project quattro seinen ersten Bühnenauftritt. Mit dieser jüngsten Studie tritt die Marke Audi in das junge Segment der Subkompaktklasse ein. Das Fahrzeug verbindet eine dynamische Linienführung mit optimaler Raumökonomie bei zugleich höchster Qualität und eröffnet als Hybrid mit einem 30-kW-Elektromotor auf der Hinterachse und einer reinen Batteriereichweite von bis zu 100 km neue Möglichkeiten.

Auf Basis des neu präsentierten Škoda Fabia Combi stellte die Marke Škoda das Designkonzept Fabia Scout vor. Dabei handelt es sich um eine Variation im Offroad-Stil, die insbesondere durch großzügige Bepunktungen und typische Ausstattungsdetails eines SUV gekennzeichnet ist.

Der SEAT Tribu, ein sportlich-kompakter SUV mit drei Türen, feierte bei der IAA in Frankfurt seine Weltpremiere. Dieses Konzeptfahrzeug verkörpert die weiterentwickelte „Dynamic Line“ der Marke und lässt die zukünftige Designphilosophie von SEAT erkennen. Das Fahrzeug ist mit einem von der Windschutzscheibe aus durchgehenden Panoramadach ausgestattet. Außerdem kann der Fahrer per Knopfdruck zwischen den Betriebsarten „Urban“, „Sport“ und „Free-run“ wählen, bei denen Fahrwerk, Gangschaltung und Motorsteuerung unterschiedlich abgestimmt sind.

Synergieeffekte besser nutzen

Die Vielzahl neuer Fahrzeuge, die wir in den kommenden Jahren für bestehende und zukünftige Märkte entwickeln werden, erfordert ein Höchstmaß an konzeptioneller Effizienz. Deshalb werden sich die Marken des Volkswagen Konzerns künftig noch stärker aus sogenannten Modulbaukästen bedienen. Damit können die Synergien sowohl zwischen Modellen einer Baureihe als auch baureihenübergreifend erhöht werden. Für die Modelle mit quer eingebautem Motor entsteht ein sogenannter modularer Querbaukasten (MQB), während für Modelle mit längs eingebautem Motor ein modularer Längsbaukasten (MLB) zur Verfügung steht. Auf Basis des MLB hat die Marke Audi bereits den neuen Audi A4 und den Audi A5 entwickelt. Mit dem Baukastenansatz, der konsequenten Weiterentwicklung der markenübergreifenden Plattform- und Modulstrategie, werden Komplexität, Aufwand und Kosten weiter reduziert.

Zahlreiche Patente von Mitarbeitern eingereicht

Für den Volkswagen Konzern wurden im Berichtsjahr 1.479 Patente angemeldet, davon 1.180 in Deutschland und 299 im Ausland. Die meisten dieser Innovationen betrafen Antriebssysteme und elektronische Helfer. Mit der hohen Zahl und der technologischen Qualität der Anmeldungen haben unsere Mitarbeiter erneut ihre Innovationskraft dokumentiert.

Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln

Kooperationen mit anderen Fahrzeugherstellern eignen sich besonders gut, um neue Marktsegmente kostengünstig zu erschließen. In einer strategischen Zusammenarbeit können Entwicklungskosten durch Kompetenz- und Know-how-Konzentration niedrig gehalten und Investitionsausgaben unter mehreren Partnern aufgeteilt werden. Bestehende Kooperationen haben wir im Berichtsjahr erfolgreich fortgeführt, beispielsweise mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG bei der Entwicklung und Produktion der Modelle Volkswagen Touareg, Audi Q7 und Porsche Cayenne oder mit der Daimler AG bei der Produktion der Modelle Volkswagen Crafter und Mercedes-Benz Sprinter. Außerdem wird im Jahr 2008 in Kooperation mit der Chrysler Group die Produktion des Routan, eines Minivans für den US-amerikanischen Markt, starten.

Darüber hinaus unterstützt Volkswagen die schnelle Markteinführung von SunFuel, einem erneuerbaren Biokraftstoff der zweiten Generation. Zu diesem Zweck streben wir Kooperationen und direkte Beteiligungen an Unternehmen an, die sich der Herstellung solcher Kraftstoffe widmen. Bereits im Jahr 2002 beschlossen Volkswagen und CHOREN Industries, die Entwicklung neuer Kraftstoffe zu fördern und voranzubringen. Im Jahr 2007 hat sich Volkswagen finanziell an CHOREN beteiligt. Das langfristige Ziel der Zusammenarbeit ist, SunDiesel unter Anwendung nachhaltiger Mindeststandards in Deutschland herzustellen. 2008 soll eine erste kommerzielle Anlage mit einer Jahresproduktion von 15.000 Tonnen in Betrieb gehen. Ein Jahr später ist der Baubeginn einer ersten Großanlage mit einer Jahresproduktion von 200.000 Tonnen geplant.

Im Bereich der Biokraftstoffe besteht zudem eine langjährige Kooperation mit der Firma IOGEN. Das langfristige Ziel der Zusammenarbeit ist die Herstellung von Zellulose-Ethanol in Deutschland. IOGEN ist weltweit führend in der Produktion von Zellulose-Ethanol, einem voll erneuerbaren Biokraftstoff der zweiten Generation.

Einbindung von externem F&E-Know-how

Neben den konzernerneigenen Entwicklungskapazitäten bindet der Volkswagen Konzern auch das Know-how der Lieferanten in den Entwicklungsprozess ein. Dieses Zusammenspiel gewährleistet, dass Projekte in der gewünschten Qualität und innerhalb verkürzter Entwicklungszeiten erfolgreich abgeschlossen werden können. Zunehmende Bedeutung haben die kreativen Prozesse und virtuellen Techniken sowie der Aufbau von Kernkompetenzen, die benötigt werden, um die Herausforderungen der kommenden Megatrends anzunehmen.

Besonders nutzbringend ist der Einsatz von externem Know-how bei unterstützenden Dienstleistungen, in nachgeschalteten Prozessen wie der Serienbetreuung sowie in nicht kundenrelevanten und nachbessernden Tätigkeiten. Aber auch bei der Entwicklung von Modulen und Komponenten nutzen wir die Kompetenz der späteren Serienlieferanten. Grundsätzlich sind wir bemüht, den Anteil der Kerneigenleistung am Entwicklungsprozess zu erhöhen.

Aktiviere Entwicklungs-kosten gestiegen

Die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile erhöhten sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 16,0%. Da die aktivierten Entwicklungskosten nur unterproportional stiegen, sank die Aktivierungsquote auf 29,4 (34,9)%. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten hatten einen Anteil an den Umsatzerlösen des Automobilbereichs von 5,4 (4,8)%.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren zum 31. Dezember 2007 konzernweit 21.677 Mitarbeiter (+ 1,1%) beschäftigt, das entspricht einem Anteil von

6,6% an der Gesamtbelegschaft. In dieser Zahl enthalten sind auch die Mitarbeiter der at Equity konsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd.

BESCHAFFUNG

Im Geschäftsjahr 2007 stand erneut das Lieferantenmanagement im Mittelpunkt unserer Beschaffungsaktivitäten. Wir haben es weiter optimiert und dadurch auch die Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten verbessert. Ergänzend dazu haben wir ein Kaufteile-Management eingeführt, um Fahrzeug-Neuanläufe besser zu unterstützen.

Lieferanten- und Kaufteile-Management

Die verstärkte Kooperation mit Lieferanten ist weiterhin das zentrale Element unserer Beschaffungsstrategie. Auch in diesem Jahr haben wir die Zusammenarbeit mit dem Ziel optimierter Materialkosten, höherer Qualität und eines verstärkten Innovationsmanagements erfolgreich fortgeführt. Dazu haben wir die etablierten Plattformen Lieferantenklausuren, Forum Lieferantenqualität und Forum Innovation genutzt. Bei diesen Veranstaltungen identifizieren Mitarbeiter der Bereiche Beschaffung, Technische Entwicklung und Qualitätssicherung gemeinsam mit ausgewählten Lieferanten Verbesserungspotenziale bei Prozessen, Kosten und Qualität. Die Einhaltung der Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards des Volkswagen Konzerns ist dabei eine wichtige Voraussetzung. Auf diese Weise wurden gemeinsam Ansätze für eine höhere Wettbewerbsfähigkeit erarbeitet und bereits erfolgreich umgesetzt.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2007	2006	2005
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.923	4.240	4.075
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.446	1.478	1.432
Aktivierungsquote in %	29,4	34,9	35,1
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.843	1.826	1.438
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	5.320	4.588	4.081

Der offensichtliche Nutzen dieser eingeführten Plattformen für die Zusammenarbeit mit Lieferanten hat uns dazu bewegt, mit dem Aufbau eines Kaufteile-Managements einen weiteren Baustein zu ergänzen. Hierbei konzentrieren sich unsere Spezialisten besonders in der frühen Phase der Fahrzeugentwicklung vor Produktionsstart auf diejenigen Serienlieferanten, deren Komponenten aufgrund ihrer technischen Komplexität intensiv betreut werden müssen. Das Kaufteile-Management ist vor allem im Hinblick auf die steigende Zahl von Produktanläufen bei gleichzeitig verkürzten Entwicklungszeiten und höheren Qualitätsanforderungen ein effektives Werkzeug, um am Markt erfolgreich zu bleiben.

Parallel zur Optimierung operativer Prozesse wurden verstärkt die in der Beschaffung genutzten analytischen Ansätze erweitert. Mit Hilfe eines Kostenmanagement-Tools haben wir konzernweit die Preis-Leistungs-Transparenz für die Einzelkosten von Bauteilen erhöht. Kostenanalytische Methoden der Regressionsanalyse sowie Kostenstrukturanalysen und Kalkulationen mit analytischem Aufbau unterstützen nun unsere Einkäufer beim Identifizieren von Beschaffungspotenzialen. Außerdem können die Kosten von Änderungen an Teilen oder Werkzeugen

exakter ermittelt werden, was einen transparenteren Verhandlungsablauf mit unseren Lieferanten gewährleistet.

Um im Rahmen der globalen Beschaffungsstrategie weitere Märkte zu erschließen, wurden in Indien, Russland und in den ASEAN-Ländern detaillierte Lieferantemarktanalysen durchgeführt. Innerhalb dieser Aktivitäten konnten, unter anderem mit Hilfe zahlreicher Lieferantenklausuren, weitreichende Erkenntnisse über die lokalen Beschaffungsmärkte gewonnen werden. Die hohe Beteiligung interessierter Zulieferer an den Veranstaltungen hat gezeigt, wie groß das Potenzial für eine Zusammenarbeit mit Unternehmen in diesen Regionen ist. Sowohl für die lokale Produktion, als auch für den Export nach Europa und in andere Regionen werden diese Beschaffungsmärkte künftig eine immer wichtigere Rolle spielen.

Beschaffungsvolumen

Das Beschaffungsvolumen im Volkswagen Konzern stieg im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 % auf 72,0 Mrd. €. Der Anteil inländischer Zulieferer lag bei 49,7 (52,1) %.

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

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2007 in Prozent



PRODUKTION

Auch im Jahr 2007 prägte eine Vielzahl von Neuanläufen das Geschehen in der Produktion. Daneben haben wir die Fertigungsprozesse weiter optimiert und Produktionsstandards fortentwickelt, um die Effizienz nochmals zu verbessern.

Erfolgreiche Neuanläufe

Im Rahmen unserer Modelloffensive stand auch das Jahr 2007 im Zeichen zahlreicher Produktanläufe. Zu den wichtigsten Neuerscheinungen der Marke Volkswagen Pkw zählten im Berichtsjahr der Golf Variant, der Passat BlueMotion* und der Tiguan. Für die Marke Audi waren der Audi A5 und der Audi S5 sowie der neue Audi A4 die wesentlichen Neuanläufe. Die Marke SEAT startete die Produktion der Modelle Altea Freetrack und Leon Cupra*, Lamborghini brachte das Gallardo Coupé „Superleggera“ auf den Weg. Für Volkswagen Nutzfahrzeuge zählte der Fertigungsbeginn des Caddy Maxi zu den bedeutendsten Ereignissen des Jahres.

Flexible Produktionsstandorte

Am 28. November 2007 haben wir im wichtigen Zukunftsmarkt Russland mit dem Werk Kaluga eine moderne Produktionsstätte in Betrieb genommen. Damit produziert der Volkswagen Konzern nunmehr weltweit an 48 Standorten; an 33 davon stellen wir Fahrzeuge her.

Konzernweit eröffnet uns das Drehscheibenkonzept mit einer flexibel auf den Bedarf angepassten Belegung wesentlicher Werke entscheidende Vorteile für eine effiziente und marktgerechte Produktion. Zusammen mit der Modulstrategie, die die Verwendung gleicher Module und Baugruppen in verschiedenen Fahrzeugen ermöglicht, erreichen wir somit die nötige Flexibilität, um jederzeit auf Bedarfsschwankungen reagieren zu können.

Standardisierte Fertigungsprozesse

Wir überprüfen laufend die Produktionsprozesse des Volkswagen Konzerns auf Verbesserungspotenziale. Unser Ziel dabei ist, fertigungsgerecht konstruierte Produkte streng wertschöpfungsorientiert in kurzen Durchlaufzeiten herzustellen und dabei konsequent auf den effizienten Einsatz der Ressourcen zu achten. Dazu sind nicht nur die Produkte zu optimieren, sondern auch die Prozesse, Betriebsmittel und betrieblichen Strukturen zu standardisieren. Diese Standardisierung aller Fertigungsprozesse ist die Grundlage für ein konzernweites Produktionssystem. Zusätzlich führen wir in der Fertigung Benchmark-Analysen durch, um Best-Practice-Ansätze im Konzern zu identifizieren. Daraus ermittelte Optimierungspotenziale setzen wir unmittelbar um. Wir streben an, die Produktivität jährlich um durchschnittlich 10 % zu steigern. Der tatsächliche Optimierungsgrad variiert je nach Fahrzeugmodell und Standort.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichts.

Produktionsjubiläen des Jahres 2007

Das Motorenwerk der Volkswagen Sachsen GmbH in Chemnitz fertigte am 14. Februar 2007 den achtmillionsten Motor. Im März 2007 feierte Volkswagen ein Jubiläum der besonderen Art: Das wichtigste Fahrzeug im Konzern, der Golf, lief zum 25-millionsten Mal vom Band. Am 31. Mai 2007 baute Volkswagen Motor Polska den viermillionsten Motor. Rund viereinhalb Jahre nach dem Produktionsbeginn fertigte die Auto5000 GmbH Ende Juni 2007 in Wolfsburg den 750-tausendsten Touran. Insbesondere der November 2007 erwies sich im Hinblick auf Produktionsjubiläen als sehr ereignisreich: Im Werk Emden wurde der 15-millionste Passat gefeiert und die Volkswagen Sachsen GmbH produzierte in Zwickau das dreimillionste Fahrzeug insgesamt.

MARKETING UND VERTRIEB

Der Volkswagen Konzern verfügt über faszinierende und imageträchtige Marken, deren Positionierung wir im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter optimiert haben.

Immaterielle Werte und Markenstärke

Die Marke Volkswagen Pkw ist heute weltweit Ausdruck von Qualität, Zuverlässigkeit und deutscher Ingenieurskunst. Mit diesem Markenprofil und dem damit verbundenen Vertrauenskapital ist sie Jahr für Jahr für Millionen von Kunden die erste Wahl, wenn es um den Kauf eines Automobils geht. Beleg dafür sind die steigenden Verkaufszahlen in allen Segmenten. Auch in Zukunft liegt das Hauptaugenmerk unserer Markenführung darauf, die Marke Volkswagen Pkw zu stärken. Dazu haben wir das globale Markenleitbild im Jahr 2007 unter dem neuen Slogan „Volkswagen – Das Auto“ gezielt geschärft. Der neue Anspruch der Marke ist, langfristig der innovativste Volumenhersteller mit der in der jeweiligen Klasse besten Qualität zu sein. Der zentrale Differenzierungsfaktor in einem immer intensiver werdenden Wettbewerbsumfeld sollen dabei bedürfnisorientierte und zugleich bezahlbare Innovationen werden. Die Marke vereint in ihrem Leitbild die drei Kernbotschaften „innovativ“, „werthaltig“ und „verantwortungsvoll“. Zahlreiche technische Highlights, wie die wegweisenden TSI-, FSI- und TDI-Motoren oder das Doppelkupplungsgetriebe DSG, sowie unsere BlueMotion-Modellreihe, mit der wir unser hohes Verantwortungsbewusstsein für Mensch und Umwelt demonstrieren, sind bereits heute Ausdruck dieses Markenimages.

Unter dem Leitgedanken und Slogan „Vorsprung durch Technik“ gehört die Marke Audi zu den stärksten Automobilmarken im Premiumsegment. Mit dem Anspruch, mittelfristig die Marktführerschaft in diesem Segment zu übernehmen, setzt Audi konsequent auf sein von Sportlichkeit, Hochwertigkeit und Progressivität geprägtes Markenleitbild. Jüngste Auszeichnungen für Audi Modelle sowie das Auto-Umwelt-Zertifikat „Öko-Trend“ des Instituts für Umweltforschung für die Einhaltung hoher Umweltstandards unterstreichen diesen Anspruch nachdrücklich. Darüber hinaus setzt die Marke auch weiterhin Akzente in puncto modernster Motorentechnologie: Ab Mitte 2008 wird die weltweit sauberste Dieselmotortechnik in Serie gefertigt.

„Simply clever“ – das ist der Leitgedanke und Slogan, unter dem sich die Marke Škoda zu einer der dynamischsten Marken insbesondere in Europa entwickelt. Intelligente Raumkonzepte mit technisch einfachen, aber raffinierten und praktischen Detaillösungen, verbunden mit einem anziehenden Design bei attraktivem Preis-Leistungs-Verhältnis, prägen das Bild der Marke Škoda. Dieses Markenkonzept findet Anerkennung: Die Fahrzeuge mit dem geflügelten Pfeil im Logo sind schon mehrfach für gutes Design und anspruchsvolle, innovative Gestaltung ausgezeichnet worden.

Ausgehend von ihren Kernwerten „sportlich“, „lebendig“ und „designorientiert“ ist die Marke SEAT wieder auf Erfolgskurs. Insbesondere die Modelle Ibiza und Leon sowie die Fahrzeuge der Altea Modellreihe prägen das Markenbild und den Markterfolg. Unterstützt durch gezielte Marketingaktivitäten gewinnt der Slogan „auto emoción“ zunehmend an Ausdruckskraft. Einen weiteren Meilenstein in der Markenpositionierung von SEAT wird künftig der Altea Freetrack setzen, der die typische Sportlichkeit der Marke mit einer offensiven Ästhetik vereint.

Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns komplettieren die Marken Bugatti, Bentley und Lamborghini. Sie zeichnen sich insbesondere durch Exklusivität, Eleganz und Stärke aus.

Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet seinen Kunden mit einer Fahrzeugpalette, die vom leichten Nutzfahrzeug über Großraumlimousinen und Reisemobile bis hin zum schweren Lkw und Bus reicht, stets eine geeignete und leistungsstarke Transportlösung.

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

Kundenzufriedenheit und Kundentreue

Mit Hilfe gezielter Umfragen ermitteln wir in zahlreichen Ländern regelmäßig die Zufriedenheit unserer Kunden. Bei diesen Studien konzentrieren wir uns in erster Linie auf die Bereiche Produkt und Service. Die Ergebnisse werden analysiert und bewertet, um daraus anschließend adäquate Maßnahmen abzuleiten. Bei der Zufriedenheit mit dem Produkt nehmen die Marken Audi und Škoda nicht nur im konzerninternen Vergleich, sondern auch im Wettbewerbsumfeld absolute Spitzenpositionen ein. Die anderen Konzernmarken zeichnen sich ebenfalls durch Gesamtzufriedenheitswerte auf oder sogar über Wettbewerbsniveau aus.

Kundenzufriedenheit ist die Grundlage für Kundenloyalität. Loyale Kunden beweisen ihr Vertrauen in unsere Marken, was die erzielten Verkaufszahlen eindrucksvoll belegen. Volkswagen konnte die Markenloyalität im vergangenen Jahr nicht nur auf dem bisher schon hohen Niveau halten, sondern weiter steigern. Auch Škoda nimmt bei der Markenloyalität – wie schon seit Jahren – einen Platz im Spitzenfeld ein.

Wesentliche Geschäftsprozesse im Vertrieb

Im Jahr 2007 haben wir die Geschäftsprozesse im Vertrieb des Volkswagen Konzerns reorganisiert. Ein wesentliches Element war dabei die Senkung der Vertriebskosten. In diesem Zusammenhang wurden die IT-Systeme weiter standardisiert und die Anzahl der in Europa genutzten Systeme auf Groß- und Einzelhandelsebene reduziert. In Zukunft werden dadurch Auftrags- und Verteilprozesse vereinheitlicht und der Aufwand für die Systempflege und -kontrolle deutlich gesenkt. Im Großhandel haben wir zudem Synergiepotenziale auf der Ebene der Geschäftsprozesse identifiziert; wir werden sie nutzen, um das Arbeitsaufkommen in nicht wertschöpfenden Prozessen zu reduzieren. Darüber hinaus wurde geprüft, inwieweit Prozesse verschmolzen werden können, um die unterstützenden Funktionen im Groß- und Einzelhandel weiter zu verschlanken. Die frei werdenden Kapazitäten können somit konzentriert bei den wertschöpfenden Prozessen eingesetzt werden; außerdem lassen sich damit die Gemeinkosten senken. So verbessern wir die Rentabilität des Handelssystems und steigern die Attraktivität des Vertriebssystems.

Großkundengeschäft

Der Bereich Volkswagen Group Fleet International, der als zentraler Ansprechpartner für das internationale Flottengeschäft mit Fahrzeugen der Konzernmarken aufgebaut wurde, hat sich im vergangenen Geschäftsjahr gut am Markt etabliert. Ein Schwerpunkt neben der erfolgreichen Kundenakquise war die Einführung von Abwicklungssystemen, die die Kundenbetreuung deutlich verbessern. Außerdem wurde das internationale Flottennetz des Konzerns gestärkt. Ziel der Aktivitäten war, den verstärkt auftretenden Kundenwünschen nach Zeit- und Kostensparnis sowie nach Kostentransparenz gerecht zu werden.

Nachhaltigkeit durch ganzheitliches Remarketing

Der Wertverlust eines Fahrzeugs ist einer der Hauptkostenfaktoren für jeden Fahrzeughalter, und der Wiederverkaufswert ist mitentscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte. Deshalb hat der Volkswagen Konzern eine Remarketing-Strategie entwickelt, mit deren Hilfe wir sicherstellen können, dass die Restwerte unserer Gebrauchtwagen wettbewerbsfähig bleiben. Um einen nachhaltigen Vertriebs Erfolg über den Neuwagenverkauf hinaus zu gewährleisten, berücksichtigen unsere Marken schon im Produktentstehungsprozess Faktoren, die für den Verkauf des Gebrauchtwagens relevant sind. Dazu zählen insbesondere die Qualität und Langlebigkeit sowie das Design und die Ausstattung der Fahrzeuge. Zudem versorgen wir unsere Handelspartner stets mit attraktiven Gebrauchtwagen und bieten im Rahmen unserer Gebrauchtwagenprogramme zusätzlich kundenorientierte Dienstleistungen an.

QUALITÄTSSICHERUNG

Die Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen hat einen entscheidenden Einfluss auf die Zufriedenheit und die Loyalität der Kunden gegenüber unserem Unternehmen. Dies gilt für die tatsächliche Produktqualität, aber auch für die Entwicklungsqualität, die sich darin widerspiegelt, inwieweit die Kundenwünsche im Produktkonzept berücksichtigt sind. Darüber hinaus wird die Kundenzufriedenheit maßgeblich von der Servicequalität geprägt, wobei jeder einzelne Kontakt mit dem Kunden für uns relevant ist.

Produktqualität und Gewährleistung

Der Volkswagen Konzern möchte seinen Kunden stets die beste Qualität in der jeweiligen Fahrzeugklasse bieten. Im Bereich Qualitätssicherung wurde zu diesem Zweck 2005 das „Forum Produktqualität“ ins Leben gerufen. Die hier gemeinsam von Teams aus Forschung und Entwicklung, Produktion und Qualitätssicherung erarbeiteten Steuerrungskriterien – beispielsweise Kennzahlen zu Schadensfällen oder finanziellen Aufwendungen – sowie deren Integration in ein Frühwarnsystem sind mittlerweile wichtige Instrumente, um die Fahrzeugqualität kontinuierlich zu erhöhen. Zusätzlich hat die Qualitätssicherung im Jahr 2007 ein breit angelegtes Programm zum Thema Fahrzeugzuverlässigkeit gestartet, mit dem die Langzeitqualität der Fahrzeuge weiter verbessert und somit das Vertrauen der Kunden in die Produkte gestärkt wird. Mit Hilfe dieses Programms, das in Zusammenarbeit mit den Bereichen Kundendienst sowie Forschung und Entwicklung durchgeführt wird, überwachen und analysieren wir die Schadensfälle. Es bietet den Kunden beispielsweise eine Hotline für den Fall einer plötzlich auftretenden Störung am Fahrzeug.

Servicequalität

Wann immer ein Kunde Serviceleistungen bei einem Volkswagen Händler abrufen, findet eine Vielzahl von Interaktionen zwischen den Beteiligten statt. Die Servicequalität trägt daher entscheidend zur Kundenzufriedenheit bei. Für den Kunden steht hier die schnelle, kostengünstige und fehlerfreie Reparatur im Vordergrund. Um geeignete Reparatur- und Servicelösungen in Zukunft noch schneller bereitstellen zu können, hat der Volkswagen Konzern im vergangenen Jahr die Themenfelder Garantie, technische Produktbetreuung und Fahrzeugbetriebskosten im Service neu organisiert. Diese sind nun der Qualitätssicherung unterstellt und dadurch enger an den Produktentstehungsprozess angebunden.

MITARBEITER

Am 31. Dezember 2007 waren weltweit 329.305 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Volkswagen Konzern beschäftigt. Durch ihren Einsatz konnte der Konzern im vergangenen Geschäftsjahr erneut einen Absatz- und Produktionsrekord verzeichnen. Innovative und hoch motivierte Mitarbeiter gewährleisten die Entwicklung und Produktion qualitativ und technisch erstklassiger Fahrzeuge. Um die Leistungsfähigkeit und Kompetenz der Belegschaft weiter auszubauen und damit die Zukunft des Unternehmens langfristig zu sichern, haben wir eine umfassende Personalentwicklungsinitiative gestartet.

Diese ist im Kern auf die Abläufe in der Berufsausbildung, verbesserte Entwicklungswege für Facharbeiter und Hochschulabsolventen sowie eine deutliche Stärkung der fachlichen Fähigkeiten ausgerichtet.

Qualifizierte Mitarbeiter für den Volkswagen Konzern

Ein wesentlicher Bestandteil der Personalarbeit bei Volkswagen ist die Berufsausbildung. Die 2007 in Kraft getretene Betriebsvereinbarung „Automobiltalente“ regelt den gesamten Prozess von der Auswahl bis zur Übernahme der Auszubildenden bei der Volkswagen AG. Ziel der Vereinbarung ist, junge Menschen, die ihre Talente in der Automobilbranche einsetzen wollen und sich stark mit Volkswagen identifizieren, für das Unternehmen zu gewinnen. Volkswagen bildet in insgesamt 28 verschiedenen Berufen aus und wählt die Bewerber an den sechs westdeutschen Standorten nach einem einheitlichen EDV-unterstützten Verfahren aus. Die Auszubildenden in den gewerblich-technischen oder kaufmännischen Berufen werden ganzheitlich beurteilt, um neben ihren fachlichen Fähigkeiten auch ihrem Qualitätsbewusstsein, ihrer Kundenorientierung, Eigeninitiative und Teamfähigkeit Rechnung zu tragen.

Weltweit bildete der Volkswagen Konzern zum Jahresende 9.302 junge Menschen als Nachwuchs für seine Spitzenmannschaft aus. Er bekennt sich bewusst zur Nachwuchsförderung, um Jugendlichen an allen Standorten des Konzerns eine Perspektive zu geben.

Im Oktober 2007 zeichnete der Konzernvorstand im Rahmen einer internationalen Konferenz in Mladá Boleslav zum siebten Mal die weltbesten Auszubildenden des Konzerns mit dem „Best Apprentice Award“ aus. 20 Absolventen aus zehn Ländern und drei Kontinenten erhielten eine Urkunde in Anerkennung ihrer hervorragenden Leistungen.

Eine Chance zur Weiterentwicklung der jungen Fachkräfte bietet beispielsweise die Teilnahme am Programm „Wanderjahre“: Junge Mitarbeiter können nach der Ausbildung für ein Jahr an einem anderen Standort des Konzerns lernen und arbeiten. Auf diese Weise wird die Mobilität erhöht, die internationale Zusammenarbeit gestärkt und die Motivation gefördert.

Um den permanenten Bedarf des Unternehmens an akademischem Nachwuchs zu decken, hat Volkswagen das bereits existierende Programm „Studium im Praxisverbund“ ausgeweitet. Dabei werden junge, talentierte Abiturienten in einem Beruf ausgebildet und studieren parallel an einer Universität oder Fachhochschule in der Nähe des jeweiligen Standortes. Mit der Aufnahme der Studienrichtungen Elektrotechnik (in Kooperation mit der Techni-

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

schen Universität Braunschweig) und Informatik (in Zusammenarbeit mit der Universität Magdeburg) im vergangenen Jahr werden nunmehr 17 technische und kaufmännische Studiengänge angeboten. Im Jahr 2007 stellte Volkswagen im Rahmen dieses Programms 245 neue Mitarbeiter ein. Der Umfang und die Art der Studienfächer werden in enger Abstimmung mit den Fachabteilungen im Unternehmen vereinbart. Die Ausbildungszeit beträgt in der Regel vier Jahre. Die Mischung aus praktischer Erfahrung und zusätzlicher universitärer Ausbildung ist ein weiterer Erfolgsfaktor bei der Umsetzung der Unternehmensziele, insbesondere im Hinblick auf die Produktivität und Prozesssicherheit.

Die Nachwuchsentwicklung bei Volkswagen hat die Aufgabe, hoch qualifizierte und motivierte Talente zu suchen, zu binden und zu fördern. Mit dem Hochschulmarketing werben wir als attraktiver Arbeitgeber gezielt um die Top Talente an Universitäten und Hochschulen. Auf der IAA im September 2007 wurde deshalb eine neue Imagekampagne gestartet, die sich an diese Zielgruppen richtet und die aktive Talentsuche für das Unternehmen unterstützt.

Die Traineeprogramme bieten den Hochschulabsolventen und Young Professionals die Möglichkeit, das Unternehmen genau kennenzulernen und Netzwerke zu bilden. Im Traineeprogramm „StartUp Direct“ liegt das Hauptaugenmerk auf dem Bereich, in dem das Fachthema vom ersten Tag an eigenverantwortlich bearbeitet wird. Für alle, die die Volkswagen Welt in ihrer Vielfalt erleben wollen, ist das Traineeprogramm „StartUp Cross“ das Richtige: Während der Projekteinsätze in den verschiedenen Bereichen von Volkswagen lernen die Trainees die internationalen Konzernstandorte kennen.

Egal ob an Universitäten oder Hochschulen, im In- oder Ausland, Volkswagen ist immer auf der Suche nach den besten Absolventen. Ziel des Unternehmens ist es, für die bestehende Spitzenmannschaft weitere kluge, ehrgeizige und engagierte Köpfe zu gewinnen.

Mit Hilfe der Studentischen Talentbank sorgt Volkswagen für die frühe Bindung von erstklassigen zukünftigen Mitarbeitern an den Konzern. Hier besteht für Praktikanten mit außergewöhnlichen Leistungen die Möglichkeit, durch ein Entwicklungsprogramm speziell gefördert zu werden.

Speziell für Doktoranden bieten wir ein umfassendes Programm mit fachlich übergreifender Weiterbildung und Kolloquien an der AutoUni. Sie ist auch eine Plattform für die Vernetzung der Doktoranden über Disziplinen und Fachbereiche hinweg.

Die Neueinstellungen im vergangenen Geschäftsjahr waren insbesondere wegen des ausgeweiteten Automobilgeschäfts erforderlich. Insgesamt lagen die Schwerpunkte im technischen und naturwissenschaftlichen Bereich, wirtschafts- und geisteswissenschaftliche Studienrichtungen wurden aber ebenfalls berücksichtigt. Im vergangenen Geschäftsjahr konnte die Belegschaft um mehr als 300 Talente verstärkt werden. Auch zukünftig ist es für uns von entscheidender Bedeutung, die besten Absolventen deutscher und europäischer Universitäten für den Konzern zu gewinnen.

Weiterbildung – ein permanenter Prozess

Wegen des technologischen und arbeitsorganisatorischen Wandels im Unternehmen ist es unerlässlich, dass sich die Mitarbeiter ständig weiterqualifizieren. Umfang und Inhalt der Qualifizierungsmaßnahmen im Konzern werden sehr stark von den betrieblichen Anforderungen bestimmt und individuell im Gespräch zwischen Führungskraft und Mitarbeiter vereinbart. Dabei wird das umfangreiche Angebot an internen Bildungsprogrammen intensiv genutzt. An den sechs inländischen Standorten der Volkswagen AG finden beispielsweise jährlich rund 3.600 Veranstaltungen mit circa 38.000 Teilnehmern in den verschiedenen Fachgebieten statt. Lernen und Arbeiten sind im Konzern miteinander verzahnt.

Auch innovative Methoden kommen bei der Weiterbildung zum Einsatz. Die Mitarbeiter der Produktion im Werk Emden zum Beispiel lernen mit Hilfe der Technik der „Virtuellen Realität“. Mit ihr lassen sich komplexe Montageschritte in der Automobilfertigung dreidimensional darstellen und kritische Montagebedingungen werden für alle Beteiligten frühzeitig erkennbar.

Bentley erhielt 2007 für die Talententwicklungsprogramme „Becoming a Bentley Manager“ und „Team Leader Development“ den National Training Award, eine der höchsten Auszeichnungen auf dem Gebiet der Personalentwicklung in Großbritannien.

Die Bildungsverantwortlichen tauschen regelmäßig die weltweit im Volkswagen Konzern vorhandenen Erfahrungen und das umfangreiche Wissen rund um die Personalentwicklung aus, um bewährte Konzepte aus einzelnen Werken und Standorten weiterzuentwickeln, durch Best-Practice-Sharing zu standardisieren und im ganzen Konzern zu etablieren. Beispielsweise diskutierten und bewerteten 45 Bildungsverantwortliche im November 2007 auf der internationalen Bildungsleiterkonferenz am Audi Standort Ingolstadt die Strategien und Standards für die Personalentwicklung, das Kompetenzmanagement und die Berufsausbildung.

So genannte Talentkreise sorgen darüber hinaus für eine systematische Förderung und Entfaltung von Leistungsträgern auf allen Ebenen. Die AutoUni bietet hierzu auf Konzernebene Weiterbildungsveranstaltungen in Form von Vorträgen, Konferenzen und umfassenden Programmen an; hinzu kommen noch Studienmodule in Kooperation mit namhaften Hochschulen.

Managemententwicklung

Im Zuge der Neuausrichtung der Personalentwicklung bei Volkswagen wurden die Aufstiegsmöglichkeiten ins Management und innerhalb des Managements optimiert. Hier haben wir die fachlichen Aufgaben der Führungskräfte und die dafür erforderlichen Kompetenzen deutlich erweitert; künftig werden wir die Übernahme von Führungsfunktionen noch intensiver vorbereiten und unterstützen.

In diesem Zusammenhang wurden auch die Förderprogramme und Auswahlverfahren für den Führungs- und Managementnachwuchs überarbeitet, die Managementkreise neu definiert und die Entwicklungswege entsprechend neu geordnet. Daraus ergeben sich für Fach- und Projektmanager sowie für Führungskräfte attraktivere Karrierechancen, wodurch sich auch die Attraktivität von Volkswagen als Arbeitgeber deutlich erhöht. Indem wir das Talentmanagement konsequent international ausrichten, stellen wir sicher, dass im ganzen Konzern Transparenz über die Nachfolgeplanung für Top-Positionen herrscht, und optimieren damit die Management-Entwicklung bei Volkswagen.

Stimmungsbarometer zeigt Mitarbeiterzufriedenheit

Um die Zufriedenheit der Mitarbeiter zu messen, wird im Volkswagen Konzern das Instrument des Stimmungsbarometers eingesetzt – eine strukturierte Befragung, die die Meinung der Beschäftigten zu wichtigen arbeitsbezogenen Themen ermittelt. Der Mitarbeiter füllt einen Fragebogen aus und analysiert nach der Auswertung zusammen mit seinem Vorgesetzten die Ergebnisse. Anschließend leiten sie gemeinsam Maßnahmen ab, um die Abläufe in ihrer Organisationseinheit zu verbessern.

Mit dem Stimmungsbarometer wird unter Beteiligung aller Mitarbeiter ein kontinuierlicher Prozess in Gang gesetzt, der gezielt Qualität, Produktivität, Informationsfluss, Führungsstil und Zusammenarbeit verbessert. Die Audi AG setzt dieses Instrument bereits seit einiger Zeit erfolgreich ein. Wegen der positiven Ergebnisse bei Audi haben wir das Stimmungsbarometer gemeinsam mit internationalen Personalleitern als Standard festgelegt.

Eine sukzessive Einführung im gesamten Konzern ist für das Jahr 2008 geplant.

Altersteilzeitprogramm läuft planmäßig

Im Berichtsjahr sind 2.539 Mitarbeiter in die passive Phase der Altersteilzeit eingetreten, bis 2013 wird sich diese Zahl sukzessive um circa 9.000 weitere Mitarbeiter erhöhen.

Tarifvertrag zum demografischen Wandel

Vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung wurde 2007 ein Tarifvertrag zum demografischen Wandel vereinbart. Dieser Vertrag stellt erste Weichen, damit auch mit einer veränderten Altersstruktur der Belegschaft anspruchsvolle wirtschaftliche Ziele erreicht werden können. Er enthält neben vereinbarten Handlungsleitlinien den Auftrag, die bei der Volkswagen AG bereits bestehenden Ansätze weiter voranzutreiben und gegebenenfalls um neue zu ergänzen. In einem späteren Schritt sollen die gewonnenen Erkenntnisse nach Abschluss der Evaluierungsphase in einen weiteren Tarifvertrag zum demografischen Wandel münden.

Pro Ehrenamt

Unter dem Motto „Ehrenamt ist Ehrensache“ hat die Volkswagen AG eine Initiative für das Ehrenamt gestartet. Das Unternehmen unterstützt künftig gemeinnützige Einrichtungen bei der Suche nach Helfern, setzt sich in einer Imagekampagne für gesellschaftliches Engagement ein und verstärkt das Thema in der laufenden Personalarbeit.

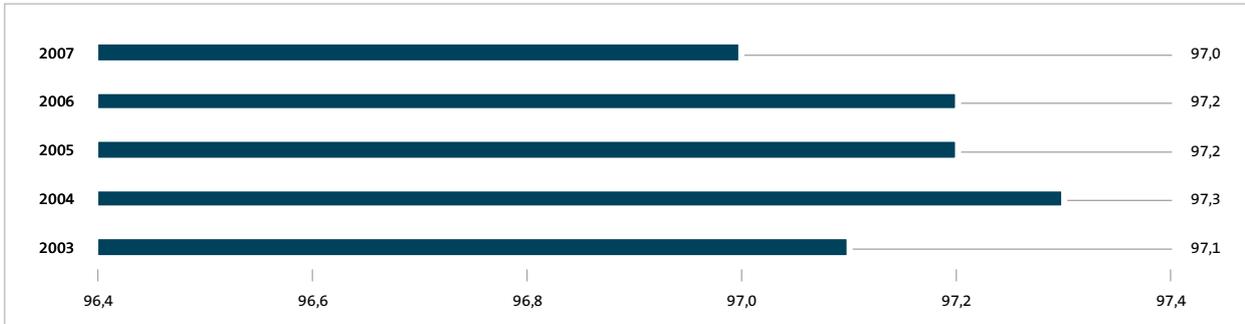
Vereinbarung gegen Diskriminierung

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Gleichstellungsverordnung ist 2007 bei der Volkswagen AG die Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten am Arbeitsplatz“ in Kraft getreten. Sie legt fest, dass jede Art von Diskriminierung durch Benachteiligung und Belästigung, insbesondere in Form von sexueller Belästigung und Mobbing, den Arbeitsfrieden schwerwiegend stört und zudem das Persönlichkeitsrecht jedes Einzelnen verletzt. Über das gesetzlich verankerte Beschwerderecht hinaus bieten wir den Beschäftigten eine Beratung an. Die Betriebsvereinbarung umfasst ferner Konsequenzen bei Fehlverhalten sowie vorbeugende Maßnahmen im Bereich Qualifizierung und Kommunikation. Mit dieser Vereinbarung setzt die Volkswagen AG eine langjährige Tradition fort und unterstreicht das Ziel eines respektvollen Miteinanders ohne Benachteiligung.

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

GESUNDHEITSSTAND DER PRODUZIERENDEN WERKE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

in Prozent



Ideen zahlen sich aus

Im Jahr 2007 reichten unsere Mitarbeiter europaweit 122.071 Verbesserungsideen ein, von denen 70.152 Vorschläge umgesetzt wurden. Dadurch konnten die Qualität unserer Produkte erhöht, die Prozesse effizienter gestaltet und die Kosten um insgesamt 325,2 Mio. € reduziert werden. Die Ideengeber erhielten für ihre Kreativität und die aktive Teilnahme am Unternehmensgeschehen Prämien in Höhe von insgesamt rund 37,0 Mio. €.

Volkswagen-Weg

Große Aufmerksamkeit wurde im Personalbereich der Vorbereitung und Umsetzung des Volkswagen-Weges gewidmet. Unter dem Volkswagen-Weg verstehen Unternehmen und Gesamtbetriebsrat die Art und Weise, in der zukünftig die Arbeit organisiert und immer wieder verbessert wird, um mit höchster Qualität und Wirtschaftlichkeit Fahrzeuge für die Kunden zu entwickeln und zu fertigen. Der Volkswagen-Weg basiert auf vier mit dem Gesamtbetriebsrat abgeschlossenen Betriebsvereinbarungen, die darauf abzielen, sämtliche Arbeitsprozesse im Unternehmen effizienter auszugestalten. Vor allem durch den „Kontinuierlichen Verbesserungsprozess“ erwartet die Volkswagen AG im Rahmen des Volkswagen-Weges erhebliche Produktivitätssteigerungen, um damit die zukünftigen Aufgaben zu bewältigen.

UMWELTMANAGEMENT IM KONZERN

Der Volkswagen Konzern verfolgt eine Strategie des integrierten Umweltschutzes. Das heißt, er berücksichtigt neben der Umweltverträglichkeit der Produkte auch die Auswirkungen der Fertigungsprozesse und der Logistik auf die Umwelt, bewertet und reduziert sie. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund unterliegen sämtliche Produktionsbereiche und alle Prozesse des Konzerns einem systematischen kontinuierlichen Verbesserungsprozess.

Wir erweitern und differenzieren fortlaufend unser internes Umweltmanagementsystem. Darüber hinaus befassen wir uns zunehmend mit dem Gesamtsystem Straßenverkehr und verstärken unser Engagement für den Naturschutz.

Veranstaltungen im Zeichen des Umweltschutzes

Die biologische Vielfalt ist wertvoll, und die Natur ist Vorbild für zahlreiche technische Lösungen – auch in der Autoindustrie. Um dies zu bekräftigen, engagiert sich Volkswagen als Partner der Bundesregierung in der Kampagne „Jede Art hängt von anderen ab“ und hat im Herbst 2007 eine Roadshow unter dem Motto „Unterwegs für Vielfalt“ gefördert. Zudem ist der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Prof. Dr. Martin Winterkorn, Mitglied der von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel gegründeten „Naturallianz“. Derzeit entwickelt Volkswagen eine eigene Artenschutz-Richtlinie. An den inländischen Standorten der Volkswagen AG, aber auch an den Standorten des Konzerns in Brasilien, China und Mexiko, gibt es bereits seit vielen Jahren zahlreiche Natur- und Artenschutzprojekte.

Als Global Player stellt sich der Volkswagen Konzern den Herausforderungen des weltweiten Umweltschutzes und trägt Verantwortung für seine Produkte und Produktionsstandorte. Zum direkten Informationsaustausch trafen sich vom 10. bis 12. Dezember 2007 die Umweltextperten des Volkswagen Konzerns bei der dritten internationalen Konzern-Umweltkonferenz in Wolfsburg. Hier wurden die strategischen Handlungsfelder und Herausforderungen des Umweltschutzes bestimmt und anschließend entsprechende Empfehlungen erarbeitet.

Umweltschutzengagement der Marken

Das erfolgreiche Konzept eines integrierten Umweltschutzes im Volkswagen Konzern ist das Ergebnis vielfältiger Beiträge der einzelnen Marken. Die folgenden Beispiele sollen dies verdeutlichen.

Eine umweltverträgliche Produktion beginnt schon mit der Entwicklung des Produkts, denn die Art der Konstruktion und die Auswahl der Werkstoffe bestimmen weitgehend über die spätere Fertigung und den Wiederverwertungsprozess. Die Marke Volkswagen Pkw hat im vergangenen Geschäftsjahr die Umweltziele ihrer technischen Entwicklung überarbeitet; sie orientieren sich an den drei Hauptthemen Klimaschutz, Schonung der Ressourcen und Gesundheitsschutz. Die Entwicklungsprozesse sind so gestaltet, dass jedes neue Fahrzeugmodell insgesamt bessere Umwelteigenschaften aufweist als sein Vorgänger. Bei der Neuentwicklung eines Fahrzeugs berücksichtigen wir seinen gesamten Lebenszyklus. Zusätzlich wird das Umweltmanagementsystem der Technischen Entwicklung seit 1996 jährlich nach der Norm ISO 14001 auditiert.

Im Jahr 2007 hat die Marke Volkswagen Pkw mit der Broschüre „Umweltprädikat“ eine neuartige Kundeninformation zum Thema „Umwelt und Produkt“ entwickelt. Mit dieser Broschüre informieren wir unsere Kunden, Aktionäre und andere Interessenten innerhalb und außerhalb des Unternehmens darüber, wie wir Produkte und Prozesse zunehmend umweltfreundlich gestalten und welche Erfolge wir dabei erzielen. Als erste Modelle erhielten der Passat und der Golf das „Umweltprädikat“, das im Wesentlichen auf den Ergebnissen einer vom TÜV Nord zertifizierten Umweltbilanz basiert. Weitere Modelle werden folgen.

Die Marke Audi hat zum Schutz wertvoller Trinkwasserressourcen an ihrem Standort Ingolstadt ein weiteres Rückhaltebecken für Regenwasser fertiggestellt. Insgesamt stehen nun fünf Becken mit einer Kapazität von 13.000 Kubikmetern zur Verfügung. Das gesammelte Wasser wird aufbereitet und in das Betriebswassernetz eingespeist. Die Lackiererei an unserem slowakischen Standort Bratislava konnte den Verbrauch von Spülmedien in den Prozessbädern durch spezielle Recyclingprozesse um 95 % reduzieren und somit den Wasserverbrauch erheblich senken.

Um den Energieverbrauch zu verringern und damit CO₂-Emissionen schon während der Produktion zu reduzieren, nutzt neben der VW Kraftwerk GmbH unter anderem die Marke Audi in ihren Kraftwerken das Prinzip der Kraft-Wärme-Kopplung. Mit diesem Verfahren werden die Energieträger derzeit technisch und ökologisch am besten ausgeschöpft. Um unseren Energiebedarf stetig zu optimieren, führen wir zusätzlich seit April 2004 konzernweit interne Energie-Audits durch, bei denen Maßnahmen der einzelnen Organisationseinheiten nach standardisierten Kriterien beurteilt werden. So können Verbesserungspotenziale aufgezeigt sowie Best-Practice-Beispiele definiert und auf andere Bereiche übertragen werden.

Für die Umwelt besonders relevant ist auch der Bereich Logistik. Alle Konzernmarken verfolgen das Ziel, die Lkw-Straßentransporte deutlich zu reduzieren. Die Marke SEAT beispielsweise verlagert zunehmend Transporte von der Straße auf die Schiene, um insbesondere den CO₂-Ausstoß zu senken. Das betrifft vor allem die Transporte von Neufahrzeugen vom Werk Martorell zum Hafen von Barcelona sowie von Metall und Bauteilen vom Werk Zona Franca nach Martorell.

Volkswagen Nutzfahrzeuge beteiligt sich in Brasilien auf freiwilliger Basis zum Schutz der Natur an einem Aufforstungsprojekt des Küstenwaldes am Atlantik. Für jeden verkauften Lkw mit elektronischer Motorensteuerung lässt Volkswagen zehn Bäume pflanzen. In zahlreichen weiteren Naturschutzprojekten des Volkswagen Konzerns entstehen Auen-Biotope und Lebensräume für viele seltene Pflanzen- und Tierarten, unter anderem vor den Toren des Werks Wolfsburg auf einer Fläche von 100 Hektar.

Im Bereich Abfallwirtschaft entwickeln wir in Brasilien in Zusammenarbeit mit der Universität São Paulo ein Kompostierungsverfahren für feste biologisch abbaubare Abfälle. Damit soll künftig die Gesamtabfallmenge unseres Fertigungsstandorts São Carlos um jährlich 70 Tonnen – das sind rund 100 % der organischen Abfälle – reduziert und so zur Schonung des Deponievolumens vor Ort beigebracht werden.

Informationen zur Erweiterung unseres Angebots an umweltfreundlichen Fahrzeugen der einzelnen Marken finden Sie im Abschnitt „Forschung und Entwicklung“ ab Seite 146.

Kraftstoff- und Antriebsstrategie

Die Kraftstoff- und Antriebsstrategie des Volkswagen Konzerns ist darauf ausgerichtet, den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität aufzuzeigen. Wir wollen aktiv dazu beitragen, den globalen Ausstoß von CO₂ zu senken, lokale Emissionen wie Stickoxide oder Rußpartikel zu reduzieren und die Abhängigkeit von Rohöl einzugrenzen.

Neben dem Einsatz von insbesondere regenerativen CO₂-neutralen Energieträgern richten sich unsere strategischen Überlegungen auch auf die konventionellen, aus Erdöl gewonnenen Kraftstoffe. Wir konzentrieren uns darauf, deren Eigenschaften weiter zu optimieren und damit die Emissionen zu verringern.

Im Rahmen unserer Antriebsstrategie knüpfen wir mit der TSI-Technologie, einer Benzin-Direkteinspritzung mit Hochaufladung, an das Erfolgskonzept des TDI-Motors an. TSI-Motoren zeichnen sich gegenüber anderen Einspritzmotoren durch einen um bis zu 20 % geringeren Verbrauch aus – bei zugleich unverminderter Fahrdynamik. Ein weiteres Beispiel für eine hoch effiziente Antriebstechnik ist das Doppelkupplungsgetriebe DSG, das im Vergleich zu einem herkömmlichen Automatikgetriebe einen deutlich besseren Wirkungsgrad bei rund 15 % geringerem Verbrauch aufweist. Die Erdgas-Modelle Touran* und Caddy-EcoFuel* können wahlweise auch mit Benzin betrieben werden. Im Erdgasbetrieb emittieren sie bis zu 25 % weniger CO₂. Der Ausstoß von Schwefeldioxid, Ruß und anderen Partikeln wird nahezu vollständig vermieden.

Neben Otto- und Dieselmotoren nimmt die Hybridtechnologie 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 zukünftigen Serienprodukten.

In der Motorenentwicklung zeichnet sich ab, dass sich Otto- und Dieselmotor immer weiter einander angleichen. Die Einführung der Direkteinspritzung beim Ottomotor war hier ein Meilenstein. Aber auch die weiteren Stufen der Entwicklung von Brennverfahren verdeutlichen die zunehmende Annäherung beider Technologien. So wird beim Dieselmotor an der Homogenisierung der Gemischbildung analog zum Ottomotor gearbeitet. Im Gegenzug dazu wird beim Ottomotor der Versuch unternommen, die Zündkerze mittels einer homogenen Kompressionszündung zumindest in gewissen Teilen des Kennfeldes überflüssig zu machen. Das Ergebnis der Zusammenführung beider Brennverfahren wird bei Volkswagen als „CCS“ bezeichnet und wurde auf Basis der heutigen Dieselmotoren entwickelt. Dieses Brennverfahren ermöglicht die Reduktion von limitierten Schadstoffen wie Stickoxiden und Rußpartikeln bei einer gleichzeitig deutlich höheren Effizienz. CCS vereint somit die Vorteile von Diesel- und Ottomotoren und könnte eines der wichtigsten neuen Motorenkonzepte der kommenden Jahrzehnte werden.

Langfristig rechnen wir damit, dass die lokal emissionsfreie Mobilität an Bedeutung gewinnen wird, zum Beispiel in Form von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen oder Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb. Die mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellen-Fahrzeuge sind gegenwärtig das einzige System, mit dem ein emissionsfreier Betrieb über eine akzeptable Reichweite realisiert werden kann. Die Forschung des Volkswagen Konzerns hat eine in dieser Form einzigartige Hochtemperatur-Brennstoffzelle entwickelt: 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. Elektrofahrzeuge weisen zwar die beste Energiebilanz auf, jedoch erfüllt ihre Reichweite bislang nicht die Kundenwünsche:

*Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichts.

Mit dem heutigen Stand der Speichertechnologie lässt sich eine Reichweite von maximal 50 km prognostizieren. Erst mit wesentlichen Fortschritten in der Grundlagenforschung auf dem Gebiet der Batteriespeichertechnik wird eine reine Elektrotraktion möglich sein.

In den Mittelpunkt unserer Kraftstoffstrategie haben wir die Diversifikation der Energiequellen bei gleichzeitiger Konzentration auf die Entwicklung neuer Kraftstoffe gestellt. Dabei stehen biogene Kraftstoffe der zweiten Generation im Vordergrund, die bei Volkswagen unter dem Namen „SunFuel“ zusammengefasst werden. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie ein hohes Potenzial in puncto CO₂-Reduktion aufweisen, ihre Herstellung nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht und dass sie mit der vorhandenen Infrastruktur kompatibel sind. Ein für Ottomotoren optimierter Kraftstoff dieser Art ist SunEthanol, das mittels eines biochemischen Prozesses der Firma IOGEN aus Stroh gewonnen wird. Der entsprechende Treibstoff für Dieselmotoren heißt SunDiesel. Dieser synthetische Kraftstoff kann aus einer Vielzahl unterschiedlicher Primärenergien wie Biomasse oder biogenen Reststoffen hergestellt werden. Dabei sind Qualität und chemische Zusammensetzung des Endprodukts von der Beschaffenheit der eingesetzten Primärenergie unabhängig. Synthetische Kraftstoffe können sowohl in heutigen als auch in zukünftigen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden. Sie sind zudem leichter auf die Anforderungen einer weiterentwickelten Motorentechnik abzustimmen als herkömmliche Kraftstoffe. Gleichzeitig bieten sie aufgrund ihrer stofflichen Reinheit und ihrer gestaltbaren Eigenschaften erhebliche Potenziale, Schadstoffemissionen zu reduzieren. Darüber hinaus können sie optimal auf das neue CCS-Brennverfahren abgestimmt werden; dadurch ergeben sich weitere Vorteile hinsichtlich Verbrauch und Abgasemissionen.

Vierter Interner Umweltpreis

Das Engagement von Mitarbeitern, die in ihrem Arbeitsumfeld von sich aus zum Schutz der Umwelt aktiv werden, wurde dieses Jahr bereits zum vierten Mal mit der Verleihung des Internen Umweltpreises honoriert.

Erstmals kam einer der Preisträger aus dem Produktbereich: Für die Entwicklung des weltweit ersten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes (DSG) wurde ein Team der Technischen Entwicklung ausgezeichnet. Das DSG ermöglicht im Vergleich zum klassischen Automatikgetriebe eine höhere Fahrleistung und bietet gegenüber einem Handschaltgetriebe einen größeren Bedienkomfort bei einem um bis zu 15 % geringeren Verbrauch. Das DSG kommt zudem mit einer deutlich geringeren Menge Öl aus, das während der gesamten Lebensdauer des Getriebes nicht gewechselt werden muss. Außerdem entfallen spezifische Komponenten des Ölkreislaufs wie Saugfilter und Ölkühler im Getriebegehäuse. Durch die kompaktere Bauweise konnte zudem das Gewicht minimiert werden. Das DSG kommt bislang in den Modellen von Polo bis Passat zum Einsatz.

Um die Bedeutung des Umweltengagements der Mitarbeiter stärker zu würdigen, wird dieser ursprünglich national vergebene Preis künftig jährlich und europaweit ausgeschrieben.

Mobilitätsforschung

Mit der Erforschung und Weiterentwicklung des Gesamtsystems Straßenverkehr übernimmt der Volkswagen Konzern Verantwortung, die über die Herstellung von Automobilen hinausgeht. Unser Ziel ist dabei, in Zusammenarbeit mit Partnern aus Wissenschaft, Politik und Wirtschaft Lösungen für eine intelligente und nachhaltige Mobilität zu finden.

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

Gemeinsam mit dem Konvent für Technikwissenschaften der Union der deutschen Akademien der Wissenschaften haben wir zum Beispiel die Verkehrsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2020 prognostiziert. Im Kern lautet unser Ergebnis, dass sich das Straßenverkehrsaufkommen signifikant erhöhen wird und dass aufgrund der stetig zunehmenden Verkehrsdichte Lösungsansätze auf unterschiedlichen Ebenen erarbeitet werden müssen. Grundlage tragfähiger Mobilitätslösungen ist zunächst eine intakte und ausreichend dimensionierte Infrastruktur. Ergänzend sind innovative Ansätze des Verkehrsmanagements erforderlich, die zum Beispiel Verkehrslageinformationen flächendeckend erfassen und schnell verarbeiten, Routenempfehlungen ableiten und dazu ein optimiertes Störfall- und Baustellenmanagement bieten.

Diese Informationen sind die Voraussetzung dafür, dass intelligente Fahrzeugtechnik ihr Potenzial entfalten kann. Der vom Bereich Forschung unter dem Arbeitstitel „Baustellen-Lotse“ entwickelte Ansatz nutzt beispielsweise die fortschrittliche Technik von Systemen wie der Adaptive Cruise Control und erweitert diese um eine Verkehrsassistenz: Das Fahrzeug unterstützt seinen Fahrer im dichten Baustellenverkehr mit einer optimalen Fahrweise, sodass Verkehrsstörungen vermindert, Umweltbelastungen reduziert, Reisezeiten verringert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Gleichzeitig wird durch eine vorausschauende, dem Verkehrsumfeld angepasste Regelstrategie (Abstand, Geschwindigkeit, Beschleunigung) die tatsächliche Kapazität der Straße erhöht.

Der Schlüssel zu mehr Effizienz im Straßenverkehr der Zukunft liegt im Zusammenspiel von intelligenter Straße, innovativem Verkehrsmanagement und hoch entwickelter Fahrzeugtechnik bei intakter Infrastruktur. Um derartige Technologien ständig weiterzuentwickeln und zu verbessern, beteiligt sich der Volkswagen Konzern an der im September 2006 gestarteten deutschen Forschungsinitiative „Adaptive und Kooperative Technologien für den Intelligenen Verkehr“.

Corporate Social Responsibility und Nachhaltigkeit

Mit der im Jahr 2006 eingerichteten Geschäftsstelle „Koordination CSR und Nachhaltigkeit“ (CSR = Corporate Social Responsibility) optimiert der Volkswagen Konzern sein CSR- und Nachhaltigkeitsmanagement. Sie berichtet an den Lenkungskreis CSR, dem alle zentralen Konzernfunktionen und der Konzernbetriebsrat angehören. Die Aufgabe der Koordinationsstelle ist es, die internen Bereiche zu vernetzen und die Austauschprozesse zwischen den Fachabteilungen zu stärken. Dazu wurde ein funktionsübergreifendes CSR-Projektteam eingerichtet.

Die Geschäftsstelle ist dafür verantwortlich, das Unternehmensprofil von Volkswagen hinsichtlich Nachhaltigkeitsratings und -rankings zu schärfen. Ein Schwerpunkt der Arbeit ist, ein indikatorenbasiertes Informationssystem für CSR und Nachhaltigkeit zu entwickeln und einzuführen. Neben der internen Beratung wird das Hauptaugenmerk in den kommenden Jahren auf einem aktiven und transparenten Stakeholderdialog liegen.

Risikobericht

Verantwortungsvoller Umgang mit Risiken

Geschäftlicher Erfolg basiert nicht zuletzt darauf, dass Risiken vorausschauend identifiziert und kontrolliert werden. Die erforderliche sichere Steuerung unserer Aktivitäten gewährleistet unser umfassendes Risikomanagement-System.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Aktualisierung der Risikodokumentation des Volkswagen Konzerns. Die Risikolage des Konzerns wird jährlich gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) dokumentiert; außerdem wird ihre Angemessenheit beurteilt. Anschließend beschreiben wir das Risikomanagement als operativen Bestandteil der Geschäftsprozesse, mit dem Risiken zeitnah identifiziert, deren Ausmaß beurteilt und entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können. Im Prognosebericht auf den Seiten 170 bis 176 stellen wir die Chancen dar, die sich aus unseren Aktivitäten ergeben.

AKTUALISIERUNG DER RISIKODOKUMENTATION

Die Ergebnisse aus den standardisierten Anfragen bei den Risikobeauftragten der einzelnen Geschäftsbereiche beziehungsweise bei den Geschäftsführern der Beteiligungsgesellschaften ergeben ein jährlich aktualisiertes Gesamtbild der potenziellen Risikolage. Für jedes identifizierte Risiko wird die Eintrittswahrscheinlichkeit ermittelt; anschließend wird jedes Risiko mit der Schadenshöhe bewertet, die beim Eintritt zu erwarten wäre. Außerdem werden Richtlinien und Organisationsanweisungen sowie die Gegenmaßnahmen zugeordnet, mit denen dem jeweiligen Risiko begegnet wird. Die Überarbeitung der Risiko-

dokumentation wird zentral vom Konzern-Controlling in Abstimmung mit der Konzern-Revision koordiniert. In vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften werden unter Federführung der Abschlussprüfer die Risikomeldungen stichprobenartig auf Plausibilität und Angemessenheit geprüft. Auf Basis dieses Datenumfangs beurteilte der Abschlussprüfer die Wirksamkeit unseres Risikomanagement-Systems und stellte fest, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maßnahmen und Regelungen vollständig und angemessen zugeordnet sind. Damit entsprechen wir den Anforderungen 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 (BaFin) sowie Kontrollen durch Verbandsprüfer.

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

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

ZIELE UND WIRKUNGSWEISE DES RISIKOMANAGEMENTS

Das Risikomanagement des Konzerns hat die Aufgabe, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, damit durch geeignete Gegensteuerungsmaßnahmen drohender Schaden für das Unternehmen abgewendet und eine Bestandsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Der Einsatz eines effizienten Risikomanagement-Systems versetzt uns in die Lage, Gefahren rechtzeitig zu erkennen, sie zu bewerten und ihnen zu begegnen.

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation und eingebettet in die täglichen Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko beinhalten können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften erkannt und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, in ihren Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege jederzeit ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, sind wir bereit einzugehen.

EINZELRISIKEN

Die folgende Darstellung einzelner Risiken bezieht sich auf den Planungshorizont 2008 bis 2010.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Hohe Energie- und Rohstoffpreise, zunehmender Protektionismus sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte stellen für die Entwicklung der Weltwirtschaft wesentliche Risiken dar. Hieraus könnten insbesondere höhere Inflationsraten, steigende Zinsen sowie stärkere Wechselkursschwankungen mit der Folge eines deutlich verringerten Weltwirtschaftswachstums resultieren. Eine mögliche Rezession in den USA würde diese Tendenzen noch verstärken. Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können ebenfalls erhebliche Risiken für den Volkswagen Konzern mit sich bringen. Nachfolgend erläutern wir in den einzelnen Risikokategorien, wie wir diesen Gefahren begegnen.

Branchenrisiken

Die Wachstumstreiber der weltweiten Pkw-Märkte waren im Berichtsjahr Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa. In einigen Ländern dieser Regionen existieren jedoch hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen an die lokale Fertigung. Durch diese Beschränkungen wird eine größere Ausweitung des Absatzvolumens erschwert. Die hohe Marktabdeckung auf den traditionellen Märkten birgt Risiken, die vor allem das Preisniveau betreffen. So setzen insbesondere massive Preisnachlässe vor allem auf dem Automobilmarkt in den USA, aber auch in Westeuropa und China, die gesamte Branche anhaltend unter Druck. Unter diesen Voraussetzungen sahen wir uns gezwungen, unsere verkaufsfördernden Maßnahmen auf dem Niveau des Vorjahres zu halten. Von einer weiteren Verstärkung der Kaufanreize anderer Hersteller wären wir als Anbieter von Volumenmodellen 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.

Ein Nachfragerückgang oder ein Preisverfall in Westeuropa würde uns in besonderem Maße belasten, da wir den größten Teil unserer Fahrzeuge hier verkaufen. Diesem Risiko begegnen wir mit einer klaren, kundenorientierten Produkt- und Preispolitik. Insgesamt ist unser Auslieferungsvolumen außerhalb Westeuropas jedoch breit auf die Märkte Nordamerika, Südamerika/Südafrika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa gestreut. In zahlreichen bestehenden und aufstrebenden Märkten haben wir eine führende Position inne oder wollen diese erreichen. Volumenverschiebungen zwischen den einzelnen Märkten können wir auf diese Weise gut ausgleichen. Darüber hinaus verschaffen uns strategische Partnerschaften die Möglichkeit, regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Die zunehmend verschärften Bedingungen bei der Kreditvergabe erschweren unseren Handels- und Vertriebsgesellschaften die Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit über Bankkredite. Durch die Einrichtung eines eigenen Supports, der den Händlern und Autohäusern über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften attraktive Finanzierungsbedingungen anbietet, minimieren wir das Risiko von Insolvenzen dieser Betriebe.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Mit Hilfe von umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten begegnen wir dem Risiko, dass die Kunden neue Produkte nicht annehmen könnten. Durch diese Maßnahmen stellen wir sicher, dass Trends frühzeitig erkannt werden und ihre Relevanz für unsere Kunden rechtzeitig überprüft wird.

Außerdem besteht die Gefahr, dass Produkte oder Module nicht in der vorgegebenen Zeit, in der entsprechenden Qualität und zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Deshalb überprüfen wir fortlaufend und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte und gleichen die Ergebnisse mit den Zielvorgaben ab. Im Falle von Abweichungen können so rechtzeitig gegensteuernde Maßnahmen ergriffen werden. Eine bereichsübergreifende Projektorganisation unterstützt darüber hinaus die Zusammenarbeit aller Prozessbeteiligten. Somit ist die Möglichkeit gegeben, Anforderungen frühzeitig einzubringen und rechtzeitig zu planen.

Risikokonzentrationen auf bestimmte Patente oder Lizenzen sind aufgrund des breiten Spektrums unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten nicht gegeben.

Risiken aus der Beschaffung

Der weltweite Anstieg der Rohmaterialpreise hat sich auch im Jahr 2007 fortgesetzt. Besonderen Einfluss dabei hatten neben der laufenden Verteuerung einzelner Rohstoffe die durch Spekulationen verursachten Preiserhöhungen gerade bei börsennotierten Rohmaterialien. Diesen Entwicklungen wirken wir mit gezielten Sicherungsstrategien entgegen. In Zusammenarbeit mit den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Produktion wird permanent der Materialeinsatz optimiert. Darüber hinaus wird intensiv geprüft, ob alternative Werkstoffe oder Recyclingmaterialien verwendet werden können.

Risiken können sich auch aus der Zusammenarbeit mit Lieferanten ergeben. Unser Lieferantenportfolio für die nächsten Jahre richten wir deshalb strategisch aus und berücksichtigen dabei besonders lokale Beschaffungsmöglichkeiten. Asien und Osteuropa bilden weiterhin die Schwerpunkte für diese Aktivitäten. Das installierte Risikomanagement-System, in dem wir bonitätsrelevante Daten unserer Zulieferer erfassen, schützt uns vor den Auswirkungen von Insolvenzen einzelner Lieferanten.

Nachfrageabhängige Produktionsrisiken

Veränderungen der weltweiten Pkw-Nachfrage können Stückzahlschwankungen in der Produktion einzelner Fahrzeugtypen nach sich ziehen. Bei weitgehender Kapazitätsauslastung unserer Produktionswerke und gleichzeitiger überdurchschnittlicher Nachfrage besteht beispielsweise das Risiko von Lieferengpässen. Diesem Risiko begegnen wir mit einer dynamischen Belegung unserer Produktionsstandorte. Dies geschieht in erster Linie über das Drehscheibenkonzept. Weitere Anpassungsmöglichkeiten bieten flexible Arbeitszeitmodelle.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Das Nachfrageverhalten der Konsumenten ist nicht nur von realen Einflussgrößen wie dem verfügbaren Einkommen, sondern auch in hohem Maße von nicht planbaren psychologischen Faktoren abhängig. Gestiegene Kraftstoffpreise, verbunden mit der Unsicherheit über die künftige Besteuerung von CO₂-Emissionen können zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, die Medienberichte möglicherweise noch verschärfen. Dies gilt insbesondere in gesättigten Märkten wie Westeuropa, in denen aufgrund einer verlängerten Haltedauer der Fahrzeuge ein deutlicher Rückgang der Nachfrage eintreten kann. Mit unserer Kraftstoff- und Antriebsstrategie, attraktiven neuen Modellen sowie intensiver Kundenorientierung versuchen wir, dieser Kaufzurückhaltung entgegenzuwirken.

Eine endgültig ausgestaltete CO₂-Steuer in Europa kann darüber hinaus dazu führen, dass sich die Nachfrage innerhalb des Motorenangebots verschiebt und sich dadurch das finanzielle Ergebnis verschlechtert.

In den stark wachsenden Märkten in Asien und Osteuropa können außerdem Risiken durch staatliche Eingriffe entstehen, die den privaten Verbrauch durch restriktive Kreditvergaben oder Steuererhöhungen beeinträchtigen.

Nachfragerisiken können sich auch aus weiteren Ölpreisstegungen ergeben. Diesen Risiken wirken wir mit der Entwicklung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe im Rahmen unserer Kraftstoff- und Antriebsstrategie entgegen.

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

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns im Großkundensegment, das weit weniger abhängig von konjunkturellen Rahmenbedingungen ist als das Segment der Privatkunden, blieb im abgelaufenen Geschäftsjahr konstant bei 44 %. Damit trug das Großkundengeschäft zum Erreichen eines Rekordmarktanteils in Deutschland bei. Die Vielzahl neuer Modelle lässt für 2008 erwarten, dass der positive Trend im Großkundengeschäft anhält. Mit dem erstmals ganzjährig verfügbaren Golf Variant und dem ab Frühjahr 2008 erhältlichen Audi A4 Avant haben wir dafür eine gute Grundlage geschaffen. Die Marke Škoda konnte 2007 mit ihren Aktivitäten im Bereich der Firmenflotten erstmals die Position des führenden Importeurs in Deutschland erobern.

Das Großkundengeschäft ist weiterhin durch eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung gekennzeichnet. Dank seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung konnte der Volkswagen Konzern auch in Europa insgesamt seine Marktführerschaft ausbauen. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Die kontinuierlich steigende Komplexität der Fahrzeuge und die Einführung neuer umweltfreundlicher Technologien wie des Hybridantriebs stellen die Qualitätssicherung vor bisher unbekannte Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund werden neue Kompetenzen und weitergehende Absicherungsmechanismen entwickelt und aufgebaut. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit der Beschaffung und unseren Lieferanten; dadurch minimieren wir qualitätsrelevante Risiken von Beginn an.

Personalrisiken

Im weltweiten Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte hat der Volkswagen Konzern eine gefestigte Position. Das Wissen und die Kompetenz unserer Mitarbeiter sind ein entscheidender Faktor für unseren Erfolg. Es besteht das Risiko, durch Fluktuation und Altersteilzeit Wissen zu verlieren und damit Vorteile am Markt einzubüßen. Durch intensives Wissensmanagement sind wir bemüht, das Know-how im Unternehmen zu halten und auf andere

Mitarbeiter zu übertragen. Als geeignetes Instrument setzen wir dafür zum Beispiel die so genannte Wissensstafette ein. Dabei wird das Erfahrungswissen von ausscheidenden Führungskräften und Experten systematisch auf deren Nachfolger übertragen. Außerdem bieten wir unseren Mitarbeitern, unserem Management und unseren Führungskräften breit angelegte und bedarfsgerechte Entwicklungsprogramme und Anreizsysteme an. Ziel ist dabei, den Volkswagen Konzern als Top-Arbeitgeber zu positionieren und das Engagement der Mitarbeiter zu erhöhen. 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 Inkrafttreten des Gesetzes in Verkehr gebrachten Fahrzeuge; seit Januar 2007 gilt die kostenlose Entsorgung von Altfahrzeugen für den gesamten Altfahrzeugbestand. Die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Altfahrzeugrücknahme können wir gegenwärtig noch nicht endgültig abschätzen. Eine eindeutige Aussage zur voraussichtlichen finanziellen Belastung des Volkswagen Konzerns in einzelnen EU-Mitgliedstaaten zu treffen ist deshalb noch nicht abschließend möglich. Die bestehenden Rückstellungen haben wir 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 dürfen bereits existierende Anlagen zu Wartungszwecken ab dem 1. Januar 2010 nur noch mit Recyclingmaterial befüllt werden. Da derzeit kein Markt für aufbereitetes Kältemittel existiert, kann es ab 2010 zu Engpässen in den Anlagen der Volkswagen AG kommen. 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 Pro-

duktionsausfällen kommen. Volkswagen wird daher in den kommenden Jahren ein Programm zum Ausstieg aus der Verwendung dieser Mittel entwickeln und umsetzen. Auf der Konzern-Umweltkonferenz im Dezember 2007 hat eine Arbeitsgruppe die Grundzüge einer Ausstiegsstrategie erarbeitet. Die notwendigen Umsetzungsmaßnahmen fließen in die kommenden Investitionsplanungen ein.

Auch die in der Vergangenheit als Ersatzstoffe für die genannten H-FCKW eingeführten chlorfreien Kältemittel (F-Gase) sind wegen ihrer klimaschädigenden Wirkung Gegenstand von Restriktionen. Seit 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. Um diese Vorgaben zu erfüllen, wurde in den Werken der Volkswagen AG die Software „LEC“ (Leakage and Energy Control) eingeführt, die die Verwaltung und Kontrolle der stationären Kälte-Klimaanlagen ermöglicht.

Im Bereich der Abgasgesetzgebung wurden umfangreiche Verschärfungen der EU-Emissionsgesetzgebung beschlossen, die vorrangig die Dieseltechnologie betreffen. Bezüglich leichter und mittlerer Pkw werden diese aber über Optimierungen der heutigen Technologie aufgefangen. Bei den schweren Pkw ist nach derzeitigem Entwicklungsstand die Einführung einer Stickoxidnachbehandlung erforderlich. Da es noch keine Erfahrungen mit der Stickoxid-Abgasnachbehandlung für Diesel gibt und die jetzt zu entwickelnden Technologien zusätzliche Betriebsmittel und weitere Wartungen notwendig machen, ist die Kundenakzeptanz schwer 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 Dieselpartikelfilter-Technologie keine deutlich erhöhte Beimischung erlaubt.

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen wird von der Weltgemeinschaft und insbesondere von der EU sowie der Bundesrepublik Deutschland intensiv verfolgt. Die EU hat sich in den Klima- und Energiebeschlüssen vom März 2007 zum Ziel gesetzt, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Der Anteil erneuerbarer Energien soll in dieser Zeit auf 20 % steigen. Die Bundesrepublik Deutschland hat das Ziel, die Treibhausgasemissionen im gleichen Zeitraum um 40 % zu reduzieren. In dem von der Bundesregierung im September 2007 beschlossenen Eckpunktepapier „Integriertes Klima- und Energieprogramm“ werden Einzelmaßnahmen aufgeführt, mit deren Hilfe die Energieeffizienz gesteigert und die erneuerbaren Energien ausgebaut werden sollen. Wesentliche Punkte des Maßnahmenkatalogs, zum Beispiel der Ausbau von erneuerbaren Energien im Wärme- und Strombereich sowie die Novellierung der Energieeinsparverordnung, können zu neuen Auflagen bei der Errichtung und Sanierung von Gebäuden führen. Die Energiesteuerermäßigungen für die Industrie sollen zukünftig an die Einführung und Realisierung der geplanten Energieeffizienzverbesserungsprozesse (Energiemanagementsysteme) gekoppelt werden. Außerdem besteht das Risiko von weiteren Preisanstiegen im Energiesektor, zum Beispiel durch Verknappung der Vorräte und durch Steuererhöhungen zur Finanzierung einzelner Maßnahmen aus dem Eckpunktepapier. Den möglichen finanziellen Folgen und Imagirisiken wird bei Volkswagen mit einem Energiemanagementsystem und mit Energiesparprogrammen entgegengewirkt. Darüber hinaus besteht generell das Risiko verschärfter umweltschutzrechtlicher Auflagen mit dem Ziel, die weltweiten Kohlendioxidemissionen zu begrenzen.

Das am 14. November 2007 in Kraft getretene Umweltschadensgesetz verschärft die Verantwortung von Unternehmen bei Schäden an Flora und Fauna, unabhängig vom etwaigen Fehlverhalten des Betreibers. Bisher erstreckte

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

sich der Verantwortungsbereich nur auf Vorfälle, die bei Dritten zu Personen-, Sach- oder Vermögensschäden geführt haben. Zur Abschätzung des Risikos ist es erforderlich, für alle europäischen Konzernstandorte festzustellen, welche laut EU-Recht besonders geschützten Tier- oder Pflanzenarten dort heimisch sind und unter welchen Bedingungen sie gefährdet sein könnten. Diese Daten werden die Grundlage für einen entsprechenden Versicherungsschutz sein. Im Oktober 2007 startete die Untersuchung mit einem Pilotprojekt im Werk Emden, das im gleichen Monat erfolgreich abgeschlossen wurde. Im Frühjahr 2008 werden diese Untersuchungen an den anderen deutschen Standorten durchgeführt. Zur Verringerung der Risiken tragen die an allen Volkswagen Standorten eingeführten und zertifizierten Umweltmanagementsysteme bei.

Rechtsfälle

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar beteiligt ist, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden oder Investoren auftreten.

Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich daraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden sowie hohe Schadenersatz- oder Strafschadenersatzzahlungen zu leisten sein.

Soweit übersehbar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen beziehungsweise für die verbliebenen erkennbaren Risiken angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des

Unternehmens werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die über die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge hinausgehen.

Der Anfechtungsprozess gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung der Volkswagen AG 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 ist beendet worden. Die Klägerin, die Liverpool Limited Partnership, Bermuda, und die Volkswagen AG erklärten am 4. Juni 2007 übereinstimmend vor dem Landgericht Braunschweig die Erledigung der Hauptsache. Die Anfechtungsklage steht damit der Wirksamkeit der Beschlüsse der Hauptversammlung nicht entgegen. Dies sowie die entsprechende Vereinbarung der Parteien sind am 8. Juni 2007 im Elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht worden.

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 Ermittlungs- und Gerichtsverfahren rechtskräftig abgeschlossen, sodass eine endgültige Prüfung möglicher Regressansprüche gegen die handelnden Personen noch nicht möglich ist. Die Volkswagen AG hatte wegen der im KPMG-Bericht festgestellten Sachverhalte im Geschäftsjahr 2006 bereits Versicherungsleistungen in Höhe von 4,5 Mio. € erhalten.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) genehmigt Risikolimits, zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren sowie Absicherungshorizonte und entscheidet über die Einführung von Länderrisikolimits. Das Risikomanagement und -controlling liegt im Verantwortungsbereich der Konzern-Treasury. Der Konzernvorstand wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation informiert.

Die Ausübung unserer Geschäftstätigkeit birgt Finanzrisiken, die sich aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und Rohstoffpreisen sowie Fondspreisen ergeben können. Wir managen diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente. Für den Abschluss von Finanzgeschäften kommen nur Kontrahenten in Frage, die eine einwandfreie Bonität aufweisen. 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. Finanzierungen, die innerhalb des Volkswagen Konzerns an Tochtergesellschaften weitergegeben werden, sichern wir in der Regel betrags- und fristenkongruent zur Refinanzierung ab.

Währungsrisiken reduzieren wir in erster Linie durch das „Natural Hedging“, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten flexibel anpassen. Das verbleibende Währungsrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen sowie kombinierte Zins- und Währungsswaps. Mit diesen Geschäften begrenzen wir das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen. Diese Kontrakte können eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren haben. Im Wesentlichen sichern wir dadurch den Euro gegenüber dem US-Dollar und dem britischen Pfund, dem Schweizer Franken, dem japanischen Yen, dem russischen Rubel sowie der schwedischen Krone ab. Diese sechs Währungen stellen zusammen rund 90 % unseres Fremdwährungsrisikos aus erwarteten Zahlungsströmen dar.

Aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehen Risiken bezüglich der Verfügbarkeit und der Preisentwicklung. Diese Risiken begrenzen wir durch den Abschluss von Termingeschäften. Einen Teil unseres Bedarfs an den Rohstoffen wie zum Beispiel Aluminium, Kupfer, Platin, Rhodium und Palladium haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu 60 Monaten abgesichert.

Liquiditätsrisiken

Die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Unternehmens gewährleisten wir durch die Anwendung einer auf einen rollierenden Planungshorizont ausgerichteten Liquiditätsvorschau und durch ausreichende Liquiditätsreserven.

Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft decken wir überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten. Auch in Zukunft werden wir diese Finanzierungsmöglichkeit vorrangig nutzen. Kreditfinanzierungen werden nur für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital und als Backup für Daueremissionsprogramme in Anspruch genommen. Risiken aus Zahlungsstromschwankungen begegnen wir mit Vorhalteliquidität sowie bestätigten Kreditlinien. Diese umfangreichen Maßnahmen schließen ein Liquiditätsrisiko für den Volkswagen Konzern aus.

Die Konditionen der Außenfinanzierung für den Volkswagen Konzern könnten durch eine Herabstufung des Ratings beeinträchtigt werden.

Seit dem Jahr 2004 verfügt die Volkswagen Bank GmbH bei Moody's Investors Service über ein eigenständiges Rating. Im Jahr 2006 ist es uns darüber hinaus 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. Die Rating-Einschätzungen beider Agenturen beruhen damit verstärkt auf der wirtschaftlichen und finanziellen Situation der Volkswagen Bank GmbH. Daraus ergeben sich gute Möglichkeiten, attraktivere Außenfinanzierungskonditionen für die Volkswagen Bank GmbH zu sichern. Die aktuellen Rating-Einschätzungen für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH sowie Informationen zu unseren Neuemissionen auf dem

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

Kapitalmarkt im Geschäftsjahr 2007 finden Sie im Kapitel Aktie und Anleihen auf der Seite 128 dieses Berichts.

Der Bereich Treasury der Volkswagen Financial Services AG stellt die Liquiditätsversorgung für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen sicher und steuert die Kredit- und Ausfallrisiken sowie die Marktpreisrisiken. Die Verantwortung für die Bewertung, Analyse und Überwachung marktrisikobehafteter Positionen liegt im Bereich Risikocontrolling.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien sowie Ausfall- und Liquiditätsrisiken und die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Anhang auf den Seiten 240 bis 249.

Daneben stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne des IFRS 7 dar.

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

Unsere IT-Systeme sichern wir mit redundanten Firewallsystemen gegen unberechtigte Zugriffe ab. Virens Scanner sowie eingeschränkte Zugangs- und Zugriffsberechtigungen bieten zusätzlichen Schutz. Wir prüfen und aktualisie-

ren fortlaufend die im Einsatz befindlichen Systeme zur Informationssicherheit und erstellen täglich Backup-Versionen sämtlicher Datenbestände. Dank der getroffenen Maßnahmen schätzen wir die Wahrscheinlichkeit einer Gefährdung unserer Informationssysteme und unserer Datensicherheit als sehr gering ein.

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.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION DES KONZERNS

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für das Unternehmen aus den zuvor beschriebenen Einzelrisiken. Unser umfangreiches Risikomanagement-System gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. Darüber hinaus bestehen nach den uns heute bekannten Informationen keine Risiken, die den Fortbestand des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

NACHTRAGSBERICHT

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

Prognosebericht

Chancen durch zusätzliche Modelle und neue Märkte

Im Jahr 2008 werden sowohl die Weltwirtschaft als auch die globale Automobilnachfrage weiter wachsen. Dank einer erweiterten Modellpalette und neu erschlossener Märkte wird der Volkswagen Konzern die Auslieferungen des Vorjahres übertreffen.

Nachdem im vorangegangenen Kapitel die wesentlichen Risiken der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns dargestellt wurden, erläutern wir im Folgenden die Chancen, die sich aus der voraussichtlichen künftigen Entwicklung ergeben. In den Planungen des Konzerns werden identifizierte Potenziale zeitnah berücksichtigt, um eintretende Marktchancen optimal nutzen zu können. Diese ergeben sich vor allem daraus, dass wir neue Märkte erschließen, zusätzliche Produkte entwickeln und technische Innovationen umsetzen.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Wir gehen in unseren Planungen davon aus, dass das Weltwirtschaftswachstum im Jahr 2008 geringer ausfallen wird als 2007. Dämpfende Effekte werden weiterhin von den anhaltend hohen Rohstoffpreisen, insbesondere den Ölpreisen, ausgehen. Darüber hinaus stellen die Auswirkungen der Krise auf dem US-Immobilienmarkt eine große Gefahr dar. Der Preisverfall von Immobilien in den USA und die daraus folgenden Kreditrisiken könnten die Konjunktur in Nordamerika und – in der Folge – weitere Volkswirtschaften weltweit beeinträchtigen. Das stärkste Wachstum erwarten wir in Asien, vor allem in China und Indien, in Südamerika sowie in den mittel- und osteuropäischen Ländern.

Nordamerika

In den USA wird sich das Wirtschaftswachstum 2008 weiter abschwächen. Diese Entwicklung wird auch die Wirtschaft in Kanada und Mexiko negativ beeinflussen, jedoch werden die hohen Ölpreise hier entlastend wirken.

Südamerika/Südafrika

Für Brasilien gehen wir von einem geringeren Wachstum als 2007 aus. Mit einem stärkeren Rückgang der BIP-Zuwachsrate ist in Argentinien zu rechnen. In Südafrika wird sich das Wachstum ebenfalls verlangsamen.

Asien-Pazifik

Chinas Volkswirtschaft wird voraussichtlich auch im Jahr 2008 zweistellig wachsen, während sich die Konjunktur in Japan weiter abschwächen wird. Die Wachstumsdynamik Indiens wird hoch bleiben.

Europa

In Westeuropa muss im Vergleich zu 2007 mit einem niedrigeren BIP-Wachstum gerechnet werden. Die Volkswirtschaften in Zentral- und Osteuropa werden überdurchschnittlich expandieren, die Steigerungsraten werden sich gegenüber dem Vorjahr jedoch abschwächen.

Deutschland

In Deutschland wird die Zuwachsrates des realen BIP 2008 aufgrund der abnehmenden Exportdynamik und der nur mäßig wachsenden Binnennachfrage voraussichtlich unter 2 % sinken.

ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

Im Jahr 2008 werden sich die wesentlichen Automobilmärkte voraussichtlich unterschiedlich entwickeln. In den Ländern Brasilien, Indien und China erwarten wir zweistellige Zuwachsrates der Nachfrage während wir für Westeuropa und Nordamerika von leicht rückläufigen Neuzulassungen ausgehen.

Nordamerika

In den USA ist damit zu rechnen, dass sich das Konjunkturklima, auch bedingt durch die Krise auf dem Hypothekenmarkt, abkühlen wird. Zusammen mit den hohen Kraftstoffpreisen wird sich dies negativ auf die Nachfrage nach Neufahrzeugen auswirken. Auf dem kanadischen und dem mexikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gehen wir von einem moderaten Wachstum aus.

Südamerika/Südafrika

Die südamerikanischen Märkte werden weiterhin von der positiven konjunkturellen Entwicklung profitieren. Hier erwarten wir auch 2008 deutliche Steigerungsrates. Nach der regierungsseitig verordneten restriktiveren Kreditvergabe ist der südafrikanische Pkw-Markt ab Mitte des Jahres 2007 von einem deutlichen Abschwung erfasst worden. Wir gehen im Jahr 2008 von einer stagnierenden Nachfrage nach Automobilen aus.

Asien-Pazifik

Auf den Märkten im Raum Asien-Pazifik erwarten wir für 2008 insgesamt eine Fortsetzung des Nachfragewachstums, insbesondere in China und Indien. In Japan wird der Gesamtmarkt voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Europa

In Westeuropa (ohne Deutschland) gehen wir von einer Pkw-Nachfrage leicht unter dem Vorjahresniveau aus, da für keinen der wesentlichen Märkte ein Wachstum zu erwarten ist. In Zentral- und Osteuropa, insbesondere in Russland, werden die Neuzulassungen voraussichtlich weiter steigen.

Deutschland

Nach einem schwachen Jahr 2007 ist für das Jahr 2008 in Deutschland mit einer leichten Belebung der Pkw-Nachfrage zu rechnen, die allerdings durch die hohen Kraftstoffpreise und die Unsicherheiten über die konjunkturelle Entwicklung negativ beeinflusst werden kann.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Unseren Absatz- und Werksbelegungsplanungen liegen für das Geschäftsjahr 2008 die Einschätzungen von Wirtschaftsinstituten und Kapitalmarktteilnehmern zur weltweiten Wechselkursentwicklung zugrunde. Diese gehen in der Mehrzahl davon aus, dass der US-Dollar und das britische Pfund gegenüber dem Euro weiter nachgeben; der russische Rubel und der chinesische Renminbi werden sich gegenüber dem Euro jedoch festigen.

ZINSENTWICKLUNG

Im Euroraum rechnen wir für 2008 mit geringen Zinsschwankungen. In den USA werden die Zinsen voraussichtlich weiter sinken.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Wir erwarten, dass sich die Preise für Rohstoffe und Stahl 2008 grundsätzlich auf einem hohen Niveau bewegen werden, allerdings bei starken Schwankungen. Die Angebotssituation wird sich noch nicht wesentlich entspannen. Der Aufbau neuer Kapazitäten wird in diesem Sektor noch mehrere Jahre dauern.

ZUKUNFTSFORSCHUNG IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE

Im Rahmen unserer Forschungsarbeit beschäftigen wir uns intensiv mit verkehrsrelevanten Megatrends, die unsere Produkte und Prozesse zukünftig beeinflussen werden. Dazu gehört beispielsweise die zunehmende Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutzaspekten, aber auch das starke Wachstum von Megacities in manchen Märkten, das die Infrastruktur vor neue Herausforderungen stellt. Gleichzeitig werden Mikromärkte die bisherigen Massenmärkte ergänzen. Ein weiterer Schwerpunkt ist der demografische Wandel mit einem stetig wachsenden Anteil der Generation 60plus, die sich unter anderem durch ein hohes Maß an Qualitätsbewusstsein auszeichnet. Daneben kommt es in der Gesellschaft aufgrund zunehmend divergierender Einkommensentwicklungen zu grundverschiedenen Kundenbedürfnissen. Zudem wird die Arbeitswelt von morgen hinsichtlich der Aufgaben

sowie der Arbeitsorganisation, -zeiten und -orte flexibler sein als dies heute der Fall ist. In der Konsequenz all dieser Entwicklungen werden unsere Produkte zukünftig noch stärker von der intelligenten und vernetzten Technik sowie der Bedienbarkeit durch den Menschen bestimmt. Fahrerassistenzsysteme werden zunehmend die Sicherheit erhöhen, neue Materialien am Fahrzeug ein Plus an Funktionalität und Komfort bieten.

MODELLNEUHEITEN

Zahlreiche Highlights werden 2008 die Modellpalette des Volkswagen Konzerns gezielt erweitern.

Die Marke Volkswagen Pkw wird ihr Angebot durch ein dynamisches Coupé auf Basis der Passat-Baureihe ausbauen, das sich durch eine sportliche Linienführung mit entsprechenden Fahrleistungen auszeichnet, ohne dabei auf die für Volkswagen typische Funktionalität zu verzichten. Zusätzlich wird 2008 der neue Scirocco erhältlich sein. Hierbei handelt es sich um ein kompaktes Coupé mit überdurchschnittlichen Fahrleistungen und emotionalem Design zu einem attraktiven Preis. Im Frühjahr wird Volkswagen in den USA mit dem Routan erstmals ein Modell für das dort so wichtige Minivan-Segment vorstellen und so die Modelloffensive für den US-amerikanischen Markt starten. Das zweite Halbjahr steht ganz im Zeichen des neuen Golf. Mit der einzigartigen Kombination seiner Eigenschaften, wie den extrem sparsamen Motoren, dem herausragenden Qualitätsniveau und dem exzellenten Preis-Leistungs-Verhältnis wird der Golf erneut Maßstäbe setzen und seinen Klassenvorsprung nachhaltig ausbauen können.

Audi wird den Auto-Frühling gleich mit drei Modellneuheiten bereichern. Neben dem neuen Audi RS 6 Avant*, der Komfort mit hohem sportlichen Anspruch kombiniert, wird die A4-Baureihe durch den neuen Audi A4 Avant ergänzt. Das Audi A3 Cabrio, das Maßstäbe bei den kompakten Cabrios mit klassischem Softtop setzt, wird ebenfalls der Öffentlichkeit präsentiert werden. Ein weiteres wichtiges Highlight im Laufe des Jahres ist die Vorstellung des Audi Q5, der in puncto Fahrdynamik und Geländegängigkeit in neue Dimensionen vorstößt.

Škoda wird den Nachfolger des Superb als Schrägheckversion mit geteilter, im Dach angeschlagener Heckklappe präsentieren.

SEAT wird im Kleinwagensegment die neue Ibiza-Baureihe vorstellen. Als familienfreundlicher Fünftürer und als sportlicher Dreitürer wird der neue Ibiza seine Kunden mit zahlreichen Innovationen begeistern.

Die Marke Bentley wird das Luxus-Coupé Brooklands* präsentieren. Das dritte Modell der Arnage-Reihe besticht durch sportliche Souveränität und höchsten luxuriösen Komfort.

Das erfolgreiche Umweltlabel BlueMotion der Marke Volkswagen Pkw wird auch bei der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge umgesetzt. Der Caddy beispielsweise wird 2008 auch in der BlueMotion-Version lieferbar sein.

ERWARTETE AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN UND MARKANTEILE

Nachdem wir im vergangenen Jahr erstmals mehr als 6 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausliefern konnten, werden wir unsere strategischen Ziele auch 2008 konsequent weiterverfolgen. Mit unserer erfolgreichen Modellpolitik sind wir auf einem guten Wege, die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr wieder zu steigern.

Wir wollen unseren Weltmarktanteil weiter erhöhen indem wir zusätzliche Segmente besetzen und in expandierenden Märkten verstärkt Präsenz zeigen. In Deutschland und den anderen westeuropäischen Märkten rechnen wir trotz der fortgeschrittenen Marktsättigung mit moderaten Zuwächsen unserer Marktanteile.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG IM VERTRIEB

Neben dem Abbau nicht wertschöpfender Tätigkeiten im Handelssystem werden wir für die europäischen Märkte Maßnahmen treffen, mit denen wir im Jahr 2010 auf die erwarteten Änderungen der Gruppenfreistellungsverordnung reagieren können. Der Volkswagen Konzern bereitet sich mit seinen Marken darauf vor, mögliche Chancen aus einer weiteren Liberalisierung im europäischen Binnenmarkt zu nutzen beziehungsweise mögliche Risiken rechtzeitig zu erkennen und abzuwenden. Darüber hinaus werden die gemeinsamen Vermarktungsaktivitäten der Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen noch stärker vernetzt und integriert, um für die Kunden auch zukünftig attraktive und innovative Angebote zu entwickeln.

NEUE MÄRKTE BIETEN CHANCEN

Zur künftigen strategischen Ausrichtung gehört es auch, die Chancen in Wachstumsmärkten, den so genannten Emerging Markets, verstärkt zu nutzen. Die größten Wachstumspotenziale im globalen Automobilmarkt halten Indien, Russland und die Region ASEAN bereit.

*Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 296 dieses Berichts.

Indien ist einer der bedeutendsten Emerging Markets weltweit. Der Absatz von Fahrzeugen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) wird von derzeit circa 1,3 Mio. Einheiten pro Jahr auf geschätzte 3 Mio. Einheiten im Jahr 2015 steigen. Damit wird Indien in knapp zehn Jahren zu den fünf wichtigsten Automobilmärkten nach den USA, China, Japan und Deutschland gehören.

Für den Volkswagen Konzern ergeben sich dadurch besondere Wachstumschancen, da bislang nur die Marke Škoda erfolgreich im dortigen Markt etabliert ist und mit weiteren Marken zusätzliche Kundensegmente angesprochen werden können. Dafür ist im Jahr 2007 die Vertriebsgesellschaft Volkswagen Group Sales India P.L. gegründet worden. Darüber hinaus wurde mit dem Ausbau des Händlernetzes begonnen und die Montage von teilzerlegten Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw und Audi am Škoda Standort Aurangabad gestartet. Die Marke Audi montiert hier in einem exklusiven Bereich Modelle des Audi A6. Bis 2009 werden wir in Pune einen Produktionsstandort errichten, um dort ein speziell auf die indischen Kundenbedürfnisse angepasstes Fahrzeug zu produzieren.

In Russland wird der Absatz von Fahrzeugen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) von derzeit circa 1,6 Mio. Einheiten pro Jahr auf über 3 Mio. Einheiten im Jahr 2015 steigen. Russland wird damit zu den zehn wichtigsten Automobilmärkten gehören. Die Volkswagen AG importiert und vertreibt über eine eigene Vertriebsgesellschaft bereits erfolgreich Fahrzeuge aller Konzernmarken. Um die Wachstumschancen des russischen Marktes noch besser zu nutzen, hat der Volkswagen Konzern am 28. November 2007 ein Werk in der Stadt Kaluga, 160 Kilometer südwestlich von Moskau, eröffnet. Zurzeit werden dort teilzerlegte Modelle der Marken Volkswagen Pkw und Škoda montiert. Parallel dazu entsteht am selben Standort eine Vollfertigung für Modelle der Marken Volkswagen Pkw und Škoda mit Karosseriebau, Lackiererei und Montage, die ihren Betrieb in der ersten Jahreshälfte 2009 aufnehmen wird.

Darüber hinaus sehen wir große Chancen für ein signifikantes zusätzliches Absatzvolumen in der von tarifären und nicht tarifären Handelshemmnissen gekennzeichneten

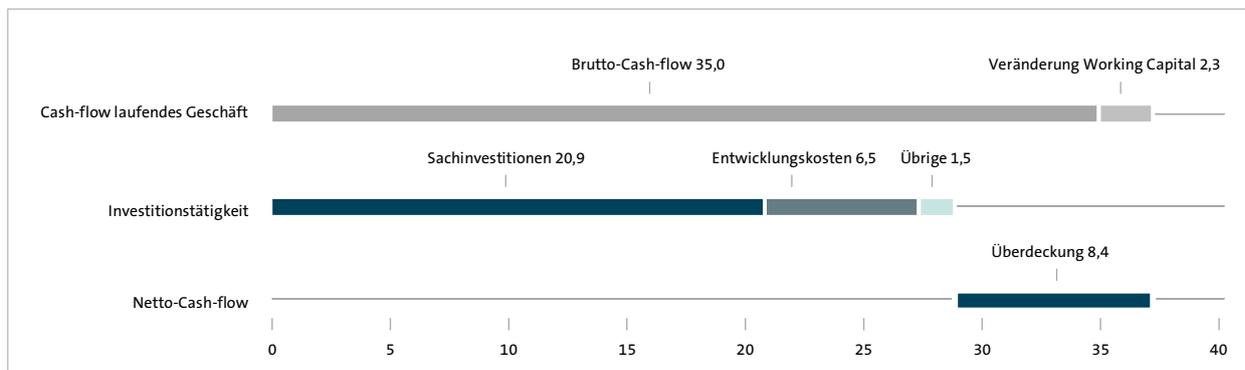
Region ASEAN. Volkswagen hat das Ziel, diesen Wirtschaftsraum nachhaltig zu erschließen. Mit einem erwarteten Auslieferungsvolumen von rund 2,4 Mio. Fahrzeugen im Jahr 2015 verfügen die Automobilmärkte dieser Region über ein enormes Wachstumspotenzial – eine Region, in der der Volkswagen Konzern bisher kaum vertreten ist. Der größte Pkw-Markt des ASEAN-Wirtschaftsraumes ist Malaysia. In der Hauptstadt Kuala Lumpur haben wir deshalb Ende des Jahres 2005 eine Vertriebsgesellschaft gegründet. Aufgrund der dortigen gesetzlichen Rahmenbedingungen, die sich jederzeit verändern können, kann der Automobilmarkt nur über eine lokale Montage teilzerlegter Fahrzeuge nachhaltig erschlossen werden. Eine ähnliche Situation herrscht in den weiteren großen Märkten Thailand und Indonesien. In diesem Zusammenhang untersuchen wir derzeit, wie hier ein Markteintritt ohne große zusätzliche Investitionen erfolgen kann.

In den genannten Wachstumsmärkten findet ein Prozess der Massenmobilisierung statt, der in den gesättigten Märkten wie Europa, USA und Japan längst abgeschlossen ist. Hunderte Millionen Menschen werden in den nächsten Jahren versuchen, auto-mobil zu werden. Aufgrund der geringen Kaufkraft pro Haushalt wird in diesen Ländern eine Basismobilität zu extrem günstigen Preisen nachgefragt werden. Automobilhersteller, denen es gelingt, vollfunktionsfähige Fahrzeuge je nach Größe in einer Preiskategorie zwischen 3.000 und 6.000 € anzubieten, werden auf eine sehr große Nachfrage treffen. Dies eröffnet einerseits die Chance, große Stückzahlen zu produzieren und abzusetzen; andererseits existieren aber auch erhebliche Risiken bei einem Markteintritt in ein kostengünstiges Segment, weil dadurch die Positionierung einer Marke leiden kann.

In den günstigen Marktsegmenten werden in den nächsten Jahren deutliche Veränderungen zu beobachten sein. Schon jetzt ist absehbar: Ein Unternehmen mit dem Anspruch auf eine führende Rolle im globalen Automobilmarkt kann sich diesen Trends nicht entziehen.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2008 BIS 2010 KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

in Mrd.€



INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2008 BIS 2010

Im Konzernbereich Automobile werden sich unsere Investitionen in den Jahren 2008 bis 2010 auf 28,9 Mrd. € belaufen. Neben den Sachinvestitionen umfasst diese Summe auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten und die Investitionen in Finanzanlagen.

Auf Sachinvestitionen entfallen 20,9 Mrd. €. Mehr als die Hälfte dieser Mittel werden wir in Deutschland einsetzen. Die Investitionsquote wird, nachdem sie in den vergangenen Jahren einen relativ niedrigen Wert erreicht hatte, in den nächsten drei Jahren infolge der Vorleistungen für neue Produkte, Aggregate und Standorte auf ein wettbewerbsfähiges Niveau von durchschnittlich rund 6 % steigen.

Den mit 13,8 Mrd. € wesentlichen Teil der Sachinvestitionen des Automobilbereichs wird der Volkswagen Konzern im Planungszeitraum für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette aufwenden. Schwerpunkte sind neue Fahrzeuge, Nachfolgemodelle und Derivate in nahezu allen Fahrzeugklassen. In den kommenden drei Jahren wird der Volkswagen Konzern eine Vielzahl zusätzlicher, neuer Modelle entwickeln und auf den Markt bringen. Damit setzen wir unsere Modelloffensive konsequent fort und erschließen weitere Märkte und Segmente. Im Bereich Aggregate werden neue Generationen von Benzinmotoren, die Vorteile bei Leistung, Verbrauch und Emissionswerten aufweisen, eingeführt. Bei den Dieselmotoren stellen wir auf die CommonRail-Technologie um. Die Kapazitäten für Automatikgetriebe werden an die steigende Nachfrage angepasst.

Produktübergreifend werden wir darüber hinaus in den kommenden drei Jahren 7,1 Mrd. € investieren. Aufgrund unserer anspruchsvollen Qualitäts- und Kostenziele erfordert die Fertigung der neuen Produkte Anpassungen in den Presswerken, Lackierereien und Montagen. Außerhalb der Fertigung sind im Wesentlichen Investitionen in den Bereichen Entwicklung, Qualitätssicherung, Originalteilerversorgung und Informationstechnologie vorgesehen. Der Aufbau der neuen Fabriken in Russland und Indien ist ebenfalls in der Planung berücksichtigt. Die wachsenden Märkte können so mit Fahrzeugen aus lokaler Produktion versorgt werden.

Unser Ziel ist, die Investitionen im Automobilbereich aus den selbst erwirtschafteten Mitteln zu finanzieren. Wir erwarten für den Prognosezeitraum einen Cash-flow aus dem laufenden Geschäft in Höhe von 37,3 Mrd. €. Damit werden die erwirtschafteten Mittel den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile um 8,4 Mrd. € übertreffen und die finanzielle Situation kontinuierlich verbessern.

Die Gemeinschaftsunternehmen in China sind nicht im Konsolidierungskreis und damit auch nicht in den oben genannten Zahlen enthalten. Sie werden in den Jahren 2008 bis 2010 insgesamt 2,1 Mrd. € investieren. Diese Beträge bringen die Joint-Venture-Gesellschaften aus eigenen Mitteln auf.

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

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind für den Zeitraum 2008 bis 2010 Investitionen in Höhe von insgesamt 21,4 Mrd. € geplant. Auf das Vermietvermögen (saldiert mit Abgängen) entfallen davon 9,7 Mrd. €, auf den Anstieg der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierung 11,4 Mrd. €. Wie in der Branche üblich, können die Investitionen nicht vollständig aus dem geplanten Cash-flow der laufenden Geschäftstätigkeit von 8,6 Mrd. € gedeckt werden. Der zusätzliche Mittelbedarf in Höhe von 12,8 Mrd. € wird vor allem mit im Geld- und Kapitalmarkt etablierten Daueremissionsprogrammen und mit Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft finanziert.

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 %.

Nachdem wir im Jahr 2007 unser Ziel, mindestens die Kapitalkosten zu erwirtschaften, erreicht und den Mindestverzinsungsanspruch von 9 % übertroffen haben, streben wir mittelfristig auf Basis unserer aktuellen Planung eine Kapitalrendite von über 10 % an.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Dank optimierter Kostenstrukturen und verbesserter Prozesse konnte die Wettbewerbsfähigkeit und Ertragskraft des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr weiter gesteigert werden. Diese Entwicklung werden wir auch im Jahr 2008 konsequent vorantreiben. Da wir unsere Modellpalette um zusätzliche Produkte erweitern und dazu neue Märkte erschließen, gehen wir davon aus, im Jahr 2008 die wesentlichen Kennzahlen des Vorjahres zu übertreffen.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, insbesondere für die Automobilindustrie, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet, und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollte es daher in unseren wichtigsten Absatzmärkten, wie Westeuropa (darunter insbesondere Deutschland), USA, Brasilien, China oder Russland zu unerwarteten Nachfragerückgängen

oder zu einer Stagnation kommen, wird das unsere Geschäftsentwicklung 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. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn die in diesem Bericht dargestellten Einschätzungen zu wertsteigernden Faktoren und Risiken sich anders entwickeln als derzeit von uns erwartet.

AUSSICHTEN

Die Expansion der Weltwirtschaft wird 2008 voraussichtlich geringer ausfallen als im Jahr zuvor. Auch die weltweiten Automobilmärkte werden im Vergleich zum Jahr 2007 langsamer wachsen. Dämpfende Effekte erwarten wir in erster Linie von den weiter ansteigenden Preisen für Energie und Rohstoffe, insbesondere Öl, sowie aus der aktuellen CO₂-Diskussion. Die Folgen der Krise am Immobilienmarkt in den USA werden ebenfalls belastend wirken. Für die wichtigsten Automobilmärkte gehen wir von regional unterschiedlichen Entwicklungen aus. Wir rechnen damit, dass die Märkte in Asien, insbesondere in China und Indien, die hohen Steigerungsraten des Vorjahres wieder erreichen werden. Das Wachstum auf den südamerikanischen Märkten wird sich verlangsamen. Die Zulassungszahlen in Westeuropa werden voraussichtlich leicht unter dem Vorjahreswert liegen, während die osteuropäischen Märkte erneut deutlich zulegen können. Die Situation auf dem nordamerikanischen Markt erwarten wir unverändert schwierig.

Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns stellt einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil dar. Auch im Jahr 2008 präsentieren nahezu alle Marken neue, attrak-

tive Modelle, mit denen wir das Produktportfolio des Konzerns gezielt ausbauen und weitere Marktsegmente erschließen werden. Wir gehen deshalb davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden den Rekordwert des Jahres 2007 übertreffen werden. Dabei erwarten wir insbesondere in den Regionen Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa steigende Verkaufszahlen.

Infolge des erwarteten Absatzanstiegs werden die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns im Jahr 2008 über denen des Vorjahres liegen. Die weitere Optimierung unserer Prozesse und eine anhaltend konsequente Kostendisziplin werden ebenfalls einen positiven Einfluss auf die Ergebnisentwicklung haben. Die Sachinvestitionsquote wird sich infolge von Vorleistungen für neue Produkte, Aggregate und Standorte auf dem wettbewerbsfähigen Niveau von rund 6 % bewegen.

Wir gehen insgesamt davon aus, dass das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns im Jahr 2008 den Wert von 2007 übertreffen wird.

Wir erwarten außerdem einen positiven Netto-Cash-flow, so dass sich die Liquiditätssituation des Konzernbereichs Automobile weiter verbessern wird.

Wolfsburg, den 18. Februar 2008
Der Vorstand



Martin Winterkorn



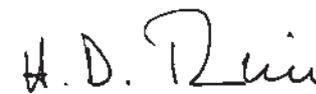
Francisco Javier Garcia Sanz



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.

Abschlüsse 2007

180 Abschluss Volkswagen Konzern

184 Anhang Volkswagen Konzern

261 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

262 Bestätigungsvermerk

264 Abschluss Volkswagen AG

266 Anhang Volkswagen AG

293 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

294 Bestätigungsvermerk

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007

Mio. €	Anhang	2007	2006
Umsatzerlöse	1	108.897	104.875
Kosten der Umsatzerlöse	2	92.603	91.020
Bruttoergebnis		+ 16.294	+ 13.855
Vertriebskosten		9.274	9.180
Verwaltungskosten		2.453	2.312
Sonstige betriebliche Erträge	3	5.994	4.714
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4	4.410	5.068
Operatives Ergebnis		+ 6.151	+ 2.009
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5	+ 734	+ 373
Finanzierungsaufwendungen	6	1.647	1.586
Übriges Finanzergebnis	7	+ 1.305	+ 997
Finanzergebnis		+ 392	- 216
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten		+ 6.543	+ 1.793
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	8	2.421	- 162
tatsächlich		2.744	212
latent		- 323	- 374
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		+ 4.122	+ 1.955
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten		-	+ 795
Ergebnis nach Steuern		+ 4.122	+ 2.750
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		+ 2	+ 1
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG		+ 4.120	2.749
Ergebnis je Stammaktie unverwässert in €	9	10,43	7,07
davon aus fortgeführten Aktivitäten	9	10,43	5,03
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	9	-	2,04
Ergebnis je Vorzugsaktie unverwässert in €	9	10,49	7,13
davon aus fortgeführten Aktivitäten	9	10,49	5,07
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	9	-	2,06
Ergebnis je Stammaktie verwässert in €	9	10,34	7,04
davon aus fortgeführten Aktivitäten	9	10,34	5,00
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	9	-	2,04
Ergebnis je Vorzugsaktie verwässert in €	9	10,40	7,10
davon aus fortgeführten Aktivitäten	9	10,40	5,05
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	9	-	2,05

> Abschluss Volkswagen Konzern

Anhang Volkswagen Konzern

Bilanzzeit

Bestätigungsvermerk

Abschluss Volkswagen AG

Anhang Volkswagen AG

Bilanzzeit

Bestätigungsvermerk

Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2007

Mio. €	Anhang	31.12.2007	31.12.2006
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	10	6.830	7.193
Sachanlagen	11	19.338	20.340
Vermietete Vermögenswerte	12	8.179	7.886
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	12	152	153
At Equity bewertete Anteile	13	7.795	6.876
Sonstige Beteiligungen	13	548	410
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	27.522	26.450
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	15	2.416	1.998
Ertragsteuerforderungen	16	952	1.030
Latente Ertragsteueransprüche	16	3.109	3.038
		76.841	75.374
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	17	14.031	12.463
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	5.691	5.049
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	24.914	23.426
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	15	6.653	5.572
Ertragsteuerforderungen	16	500	261
Wertpapiere	19	6.615	5.091
Zahlungsmittel	20	10.112	9.367
		68.516	61.229
Bilanzsumme		145.357	136.603
Passiva			
Eigenkapital	21		
Gezeichnetes Kapital		1.015	1.004
Kapitalrücklage		5.142	4.942
Gewinnrücklagen		25.718	20.958
Eigenkapital vor Minderheiten		31.875	26.904
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		63	55
		31.938	26.959
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	22	29.315	28.734
Sonstige Verbindlichkeiten	23	2.245	1.735
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	24	2.637	2.154
Rückstellungen für Pensionen	25	12.603	13.854
Ertragsteuerrückstellungen	24	2.275	2.586
Sonstige Rückstellungen	26	8.276	7.096
		57.351	56.159
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	22	28.677	30.023
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	9.099	8.190
Ertragsteuerverbindlichkeiten	24	98	34
Sonstige Verbindlichkeiten	22	7.084	6.333
Ertragsteuerrückstellungen	24	1.828	–
Sonstige Rückstellungen	26	9.282	8.905
		56.068	53.485
Bilanzsumme		145.357	136.603

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007

Mio. €	2007	2006
Versicherungsmathematische Gewinne	1.427	318
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere):		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	123	225
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-498	-140
Cash-flow-Hedges:		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	1.572	1.108
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-577	-25
Währungsumrechnungsdifferenzen	-228	-250
Latente Steuern	-740	-580
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen von at Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	47	-
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	1.126	656
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG nach Steuern	4.120	2.749
Erfasste Erträge und Aufwendungen	5.246	3.405

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe 21 erläutert.

> Abschluss Volkswagen Konzern
 Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007

Mio. €	2007	2006
Zahlungsmittel Anfangsbestand	9.367	7.963
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	6.543	1.793
Ertragsteuerzahlungen	-1.172	-888
Abschreibungen auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte*	5.435	5.932
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.843	1.826
Abschreibungen auf Beteiligungen*	180	35
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*	1.780	1.605
Veränderung der Rückstellungen	1.657	3.395
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	32	-324
Ergebnis aus der at Equity Bewertung	-71	-206
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-11	13
Veränderung der Vorräte	-1.856	-147
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-942	736
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	2.244	700
Cash-flow laufendes Geschäft	15.662	14.470
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	-4.638	-3.728
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-1.446	-1.478
Erwerb von Beteiligungen	-1.275	-2.720
Veräußerung von Beteiligungen	14	1.581
Begebung von Ausleihungen	-7	-19
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-2.763	-2.528
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-3.588	-3.563
Erlöse aus dem Abgang von Anlagegegenständen (ohne Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien)	206	544
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-1.742	-987
Investitionstätigkeit	-15.239	-12.898
Kapitaleinzahlungen	211	340
Dividendenzahlung	-497	-451
Sonstige Veränderungen	-11	-23
Aufnahme von Anleihen	9.516	7.955
Tilgung von Anleihen	-8.484	-8.401
Veränderung der übrigen Finanzschulden	93	229
Leasingzahlungen	-40	-17
Veränderung von Darlehen	-610	254
Finanzierungstätigkeit	178	-114
Veränderung der Zahlungsmittel aus Konzernkreisänderungen	37	5
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-91	-59
Veränderung der Zahlungsmittel	547	1.404
Zahlungsmittel Endbestand	9.914	9.367
Zahlungsmittel	9.914	9.367
Wertpapiere und Darlehen	9.178	7.097
Brutto-Liquidität	19.092	16.464
Kreditstand	-57.992	-58.757
Netto-Liquidität	-38.900	-42.293

* Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 28 erläutert.

Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2007

Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2007 nach den durch die europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei haben wir alle ab dem 1. Januar 2007 von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt. Darüber hinaus haben wir bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht, zu deren Anwendung wir zusätzlich verpflichtet sind, sowie den deutschen Corporate Governance Kodex beachtet.

Der Konzernabschluss 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 oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualvermögen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat im Geschäftsjahr 2007 erstmalig IFRS 7 und die damit zusammenhängende Änderung des IAS 1 angewendet. Aus IFRS 7 ergeben sich erweiterte Angabepflichten zu den finanziellen Vermögenswerten und Schulden des Konzerns. Aus IAS 1 resultieren zusätzliche Angaben zum Kapitalmanagement des Konzerns. Die neu anzuwendenden Vorschriften nehmen keinen Einfluss auf die Klassifizierung oder die Bewertung von Finanzinstrumenten.

Im laufenden Geschäftsjahr waren darüber hinaus folgende Interpretationen erstmalig verpflichtend zu beachten:

- › IFRIC 7 Anwendung des Restatement-Ansatzes nach IAS 29 Rechnungslegung in Hochinflationenländern
- › IFRIC 8 Anwendungsbereich von IFRS 2
- › IFRIC 9 Neubeurteilung eingebetteter Derivate und
- › IFRIC 10 Zwischenberichterstattung und Wertminderung

Die erstmalige Anwendung der Interpretationen hatte keine beziehungsweise keine wesentliche Auswirkung auf die Darstellung im Konzernabschluss.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2007 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/Interpretation*	Anwendungs- pflicht	Übernahme durch EU*	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 8 Operative Segmente	01.01.2009	Ja	Segmentberichterstattung
IAS 1 Darstellung des Abschlusses	01.01.2009	Nein	Neugliederung der Abschlussbestandteile
IAS 23 Fremdkapitalkosten	01.01.2009	Nein	Erhöhung des Bilanzansatzes von qualifizierten Vermögenswerten
IFRIC 11 Konzerninterne Grundgeschäfte und Geschäfte mit eigenen Anteilen nach IFRS 2	01.03.2007	Ja	keine
IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen	01.01.2008	Nein	keine
IFRIC 13 Kundentreueprogramme	01.07.2008	Nein	keine
IFRIC 14 Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestfinanzierungsvorschriften und ihre Wechselwirkung	01.01.2008	Nein	keine wesentlichen

* Am 31.12.2007.

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar über die Möglichkeit verfügt, deren Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass sie aus der Tätigkeit dieser Unternehmen (Tochterunternehmen) Nutzen ziehen kann. Die Tochterunternehmen umfassen auch Wertpapierfonds und andere Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), deren Vermögen bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise dem Konzern zuzurechnen ist. Die Einbeziehung von Tochterunternehmen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beherrschung besteht; sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder nur geringer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows des Volkswagen Konzerns nur von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Da für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen, werden sie mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten oder niedrigeren Zeitwerten im Konzernabschluss bilanziert. Die Summe der Eigenkapitalbeträge dieser Tochtergesellschaften beträgt 0,9 % (Vorjahr: 1,2 %) des Konzern-Eigenkapitals; das gesamte Ergebnis nach Steuern dieser Gesellschaften beläuft sich auf 0,3 % (Vorjahr: 0,4 %) des Ergebnisses nach Steuern des Volkswagen Konzerns.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen rechnen auch Gesellschaften, bei denen der Volkswagen Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden grundsätzlich mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten oder niedrigeren Zeitwerten angesetzt.

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

	2007	2006
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	42	39
Ausland	133	123
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	63	64
Ausland	77	72
Assoziierte Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	24	29
Ausland	45	51
	384	378

Abschluss Volkswagen Konzern
> Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzeid
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzeid
Bestätigungsvermerk

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die Volkswagen AG hielt zum Bilanzstichtag 37,4 % (Vorjahr: 34 %) der Stimmrechte und 20,6 % (Vorjahr: 18,7 %) des gezeichneten Kapitals an der Scania AB, Södertälje, Schweden. Am Bilanzstichtag betrug der Börsenwert dieser Anteile 2.893 Mio. € (Vorjahr: 2.057 Mio. €).

Zum Bilanzstichtag waren dem Konzern 29,9 % (Vorjahr: 24,8 %) der Stimmrechte beziehungsweise 28,7 % (Vorjahr: 23,8 %) des gezeichneten Kapitals der MAN AG zuzurechnen. Der Börsenwert der gehaltenen Anteile an der MAN AG hat zum Bilanzstichtag 4.797 Mio. € (Vorjahr: 2.397 Mio. €) betragen.

Aufgrund der Anteilsquote an den assoziierten Unternehmen Scania und MAN (im Vorjahr auch YANASE Audi Sales Company) sind dem Volkswagen Konzern folgende Werte zuzurechnen:

Mio. €	2007	2006
Langfristige Vermögenswerte	3.147	2.657
Kurzfristige Vermögenswerte	3.480	2.818
Langfristige Schulden	1.359	1.764
Kurzfristige Schulden	3.242	2.274
Erlöse	6.327	2.350
Periodengewinn	540	174

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

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

Mio. €	2007	2006
Langfristige Vermögenswerte	7.551	7.852
Kurzfristige Vermögenswerte	6.528	5.496
Langfristige Schulden	4.326	4.712
Kurzfristige Schulden	6.861	5.664
Erträge	5.869	4.945
Aufwendungen	5.437	4.731

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden fünf neu gegründete und neun im Vorjahr nicht konsolidierte ausländische und vier inländische Gesellschaften erstkonsolidiert. Daneben hat sich der Kreis der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften durch Fusion um eine inländische und vier ausländische Gesellschaften verringert.

Durch den Verkauf der Europcar-Gruppe im Geschäftsjahr 2006 ergaben sich im Vorjahr Erträge aus nicht fortgeführten Aktivitäten von 795 Mio. €.

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes ist beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagenag.com/ir unter der Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“ beziehungsweise unter dem Menüpunkt „Geschäftsberichte“ abrufbar.

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
- › Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden
- › Autostadt GmbH, Wolfsburg
- › AutoVision GmbH, Wolfsburg
- › Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
- › quattro GmbH, Neckarsulm
- › Volim Volkswagen Immobilien Vermietgesellschaft für VW-/Audi-Händlerbetriebe mbH, Braunschweig
- › Volkswagen Business Services GmbH, Braunschweig
- › Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
- › Volkswagen Individual GmbH, Wolfsburg
- › VOLKSWAGEN Retail GmbH, Wolfsburg
- › Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- › Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH, Zwickau
- › Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich
- › Kommanditgesellschaft „MTH“ Motor-Technik-Handelsgesellschaft m.b.H. & Co., Hamburg
- › Raffay GmbH & Co. KG, Hamburg
- › Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- › Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
- › VW Wohnungs GmbH & Co. KG, Wolfsburg

Konsolidierungsgrundsätze

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

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Die Wertansätze werden in Folgejahren fortgeführt. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Goodwill. Dieser wird einem einmal jährlich durchzuführenden Impairmenttest unterzogen, bei dem die Werthaltigkeit des Goodwill überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Anderenfalls wird der Wertansatz des Goodwill unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz ertragswirksam im Erwerbsjahr vereinnahmt. Goodwills werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

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

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 Abschlüsse ausländischer Gesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Aktiv- und Passivposten werden mit dem Bilanzstichtagskurs umgerechnet. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen geführt. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung rechnen wir mit gewichteten Durchschnittskursen nach der modifizierten Stichtagskursmethode in Euro um. Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

	1 € =	Bilanz Mittelkurs am 31.12.		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs	
		2007	2006	2007	2006
Argentinien	ARS	4,63638	4,04253	4,27103	3,86003
Australien	AUD	1,67570	1,66910	1,63557	1,66668
Brasilien	BRL	2,61445	2,81522	2,66318	2,73362
Großbritannien	GBP	0,73335	0,67150	0,68455	0,68182
Indien	INR	57,85353	58,22720	56,39206	56,79643
Japan	JPY	164,93000	156,93000	161,24064	146,06235
Kanada	CAD	1,44490	1,52810	1,46895	1,42422
Mexiko	MXN	16,07430	14,26044	14,97495	13,68452
Polen	PLN	3,59350	3,83100	3,78314	3,89512
Republik Korea	KRW	1.377,96000	1.224,81000	1.273,33290	1.198,14796
Russland	RUB	35,98600	34,68000	35,02037	34,11236
Schweden	SEK	9,44150	9,04040	9,25214	9,25331
Slowakische Republik	SKK	33,58300	34,43500	33,77502	37,21442
Südafrika	ZAR	10,02980	9,21240	9,66135	8,52228
Tschechische Republik	CZK	26,62800	27,48500	27,75824	28,33810
USA	USD	1,47210	1,31700	1,37064	1,25567
Volksrepublik China	CNY	10,75240	10,27930	10,41860	10,00815

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.

Abschluss Volkswagen Konzern
> Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzeid
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzeid
Bestätigungsvermerk

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei aktivierten Entwicklungskosten und anderen 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 der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit herangezogen. Basis hierfür ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Die Planungsperiode erstreckt sich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst. Dabei werden angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Für die Ermittlung der Cash-flows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Automobilmärkte zugrunde gelegt. 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 Einzel- und Gemeinkosten. Zinsen auf Fremdkapital werden als laufender Aufwand erfasst. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Bei der Ermittlung 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 Finanzierungsleasings nach IAS 17 erfüllt, wenn alle wesentlichen Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum in Verbindung stehen, auf die betreffende Konzerngesellschaft übertragen wurden. In

diesen Fällen werden die jeweiligen Sachanlagen zu Anschaffungskosten beziehungsweise zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind diskontiert als Verbindlichkeit passiviert.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle wesentlichen Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum übergegangen sind, werden Leasingraten beziehungsweise Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben.

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 Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Die Fair-Value-Option wird im Volkswagen Konzern nicht angewendet.

ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE

Kredite und Forderungen, Verbindlichkeiten sowie bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen. Insbesondere handelt es sich dabei um

- > Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- > Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- > Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- > Finanzschulden.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value erfassen wir erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern.

Anteile an nicht vollkonsolidierten Tochtergesellschaften und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode bewertet werden, gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden jedoch grundsätzlich mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten gezeigt, da für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt.

Ein Wertminderungsbedarf besteht bei Vorliegen objektiver Hinweise wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohender Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens. Bei zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesenen Finanzinstrumenten werden Wertminderungen ergebniswirksam erfasst.

Bei zur Veräußerung verfügbaren Eigenkapitalinstrumenten werden signifikante oder langfristige Wertverluste als Hinweis auf eine Wertminderung gedeutet. Der kumulative Verlust wird aus der Eigenkapitalrücklage entnommen und erfolgswirksam berücksichtigt. Entsprechende Wertaufholungen werden erfolgsneutral erfasst.

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. Bewertungsän-

derungen 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 Sicherungsgeschäfte 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

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung beziehungsweise -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Aktive latente Steuern verrechnen wir mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und soweit sich die Laufzeiten entsprechen.

VORRÄTE

In den Vorräten sind Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Grundsätzlich bewerten wir gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode. Sofern die Wertansätze am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt nicht mehr realisierbar sind, werden entsprechende Wertkorrekturen vorgenommen.

ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte beziehungsweise Schulden ausgewiesen.

Nicht fortgeführte Aktivitäten sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Die Vermögenswerte und Schulden von zur Veräußerung vorgesehenen Aktivitäten stellen Veräußerungsgruppen dar, die nach den gleichen Prinzipien wie zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu bewerten und darzustellen sind. Die Erträge und Aufwendungen nicht fortgeführter Aktivitäten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis fortgeführter Geschäftsbereiche – in einer Position als Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen. Entsprechende Veräußerungsergebnisse sind im Ergebnis nicht fortgeführter Aktivitäten enthalten. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden entsprechend angepasst.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste erfassen wir nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital.

ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen, die nicht schon im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Inland wurde ein Zinssatz von 5,2 % verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Im Rahmen des neu aufgenommenen Versicherungsgeschäfts des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen, bilanzieren wir die Versicherungsverträge nach den Vorschriften des IFRS 4. Das in Rückdeckung übernommene Versicherungsgeschäft wird periodengerecht bilanziert. Für die Ermittlung der Schadenrückstellung werden Schätzmethoden auf Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet. Die Anteile Dritter an den Rückstellungen sind unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

VERBINDLICHKEITEN

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von Personengesellschaften aus Kapitalüberlassung werden 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 Erfüllungsbetrag angesetzt.

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise die Waren oder Erzeugnisse geliefert worden sind, das heißt, wenn der Gefahrenübergang auf den Kunden stattgefunden hat. 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. Dividenderträge erfassen wir zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens.

Abschluss Volkswagen Konzern
> Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk

SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Beurteilung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, die konzerneinheitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern für Sachanlagen und Vermietvermögen, die Einbringlichkeit von Forderungen sowie die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. 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 erläutert sind.

Segmentberichterstattung

NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Automobile		Finanzdienstleistungen		Konsolidierung		Volkswagen Konzern	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Umsatzerlöse mit Dritten	100.171	96.897	8.726	7.978	–	–	108.897	104.875
Umsatzerlöse zwischen Konzernbereichen	2.357	1.663	1.419	893	–3.776	–2.556	–	–
Segmentumsätze	102.528	98.560	10.145	8.871	–3.776	–2.556	108.897	104.875
Außerplanmäßige Abschreibungen*	1.081	1.213	76	15	–	–	1.157	1.228
Zuschreibungen*	–	30	0	2	–	–	0	32
Operatives Ergebnis	5.909	1.097	957	843	–715	69	6.151	2.009
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	580	240	154	133	–	–	734	373
Cash-flow laufendes Geschäft	13.897	12.253	1.987	2.725	–222	–508	15.662	14.470
Segmentvermögen	73.008	68.459	66.140	61.947	–6.839	–5.575	132.309	124.831
At Equity bewertete Anteile	6.313	5.434	1.482	1.442	–	–	7.795	6.876
Segmentverschulden	55.046	56.052	59.255	56.165	–7.721	–7.346	106.580	104.871
Investitionen in Sachanlagen (einschließlich Sonstiger immaterieller Vermögenswerte)	4.559	3.644	83	84	–4	–	4.638	3.728
Aktivierete Entwicklungskosten	1.446	1.478	–	–	–	–	1.446	1.478
Investitionen in Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	76	55	5.119	4.789	–	–	5.195	4.844
Investitionstätigkeit	8.818	6.937	6.940	5.786	–519	175	15.239	12.898

* Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Vorräte.

Abschluss Volkswagen Konzern
 > Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

NACH MÄRKTEN 2007

Mio. €	Deutsch-land	Übriges Europa	Nord-amerika	Süd-amerika	Afrika	Asien/Ozeanien	Konsolidierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit Dritten	26.864	50.839	13.219	8.340	2.103	7.532	–	108.897
Investitionen in Sachanlagen und Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.792	1.243	205	296	20	40	42	4.638
Segmentvermögen	77.932	44.048	17.671	8.501	1.095	2.908	–19.846	132.309

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

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

1 Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	2007	2006
Fahrzeuge	86.159	83.342
Originalteile	6.512	6.235
Sonstige Umsatzerlöse	7.714	7.669
Vermiet- und Leasinggeschäft	5.311	4.457
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	3.201	3.172
	108.897	104.875

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Konzernbereichen und Märkten dargestellt.

2 Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind auch die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.429 Mio. € (Vorjahr: 2.147 Mio. €) ausgewiesen. Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietvermögen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Wertminderungstests und berücksichtigten neben dem gestiegenen Außenwert des Euro auch Marktrisiken.

3 Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2007	2006
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	369	265
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	877	942
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	1.390	370
Erträge aus Wechselkursveränderungen	1.093	649
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	177	199
Weiterberechnungen	903	864
Erträge aus Investment Property	56	60
Gewinne aus Anlageabgängen	47	124
Übrige betriebliche Erträge	1.082	1.241
	5.994	4.714

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

4 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2007	2006
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	610	595
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	780	582
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	1.410	755
Aufwand aus Weiterberechnungen	202	277
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	94	1.801
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.314	1.058
	4.410	5.068

5 Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2007	2006
Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	820	390
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(443)	(271)
davon aus assoziierten Unternehmen	(377)	(119)
Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen	86	17
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(86)	(5)
davon aus assoziierten Unternehmen	(0)	(12)
	734	373

Im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sind auch außerplanmäßige Abschreibungen auf at Equity bewertete Anteile an Gemeinschaftsunternehmen des Konzernbereichs Automobile enthalten.

6 Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2007	2006
Sonstige Zinsen und Aufwendungen	1.032	864
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	9	8
Zinsaufwendungen	1.041	872
Zinsanteil in den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen	579	553
Aufzinsung von sonstigen Schulden	27	161
Aufzinsung von Schulden	606	714
Finanzierungsaufwendungen	1.647	1.586

7 Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2007	2006
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	17	13
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	16	12
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	38	29
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	182	100
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen*	505	226
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	976	666
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	-49	25
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung Ineffektiver Derivate	45	156
Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen	-29	-6
Übriges Finanzergebnis	1.305	997

* Einschließlich Veräußerungsergebnisse.

8 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2007	2006
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Inland	1.873	-458
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	1.000	795
Tatsächlicher Steueraufwand	2.873	337
davon periodenfremde Aufwendungen/Erträge	(148)	(-84)
Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	-129	-125
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.744	212
Latenter Steueraufwand/-ertrag Inland	104	-416
Latenter Steuerertrag/-aufwand Ausland	-427	42
Latenter Steuerertrag	-323	-374
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag fortgeführter Aktivitäten	2.421	-162
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nicht fortgeführter Aktivitäten	-	30
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.421	-132

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2007 betrug 25 %. Hieraus resultiert einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag eine Steuerbelastung von 38,3 %.

Infolge der deutschen Unternehmenssteuerreform wird sich die Steuerbelastung ab 2008 auf 29,5 % reduzieren. Hierbei wirkt im Wesentlichen die Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von 25 auf 15 %. Die Senkung des Steuersatzes wurde bereits im Rahmen der Ermittlung der latenten Steueransprüche und -verbindlichkeiten der deutschen Gesellschaften berücksichtigt. Hieraus resultierte ein latenter Steuerertrag in Höhe von 75 Mio. €. Die direkt im Eigenkapital zu erfassende Veränderung von latenten Steueransprüchen und -verbindlichkeiten führte zu einer Erhöhung der Gewinnrücklagen um 58 Mio. €.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 42 %. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2007 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 405 Mio. € (Vorjahr: 247 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge bestanden in Höhe von 1.658 Mio. € (Vorjahr: 3.104 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 960 Mio. € (Vorjahr: 1.598 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 54 Mio. € (Vorjahr: 277 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Darüber hinaus bestanden steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 645 Mio. € (Vorjahr: 1.229 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 beziehungsweise 20 Jahren genutzt werden können. Verlustvorträge in Höhe von 483 Mio. € (Vorjahr: 1.063 Mio. €) wurden als nicht nutzbar eingeschätzt.

Die Abnahme der als nicht nutzbar eingeschätzten Verlustvorträge in Höhe von 580 Mio. € 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 83 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €).

Für Steuergutschriften in Höhe von 313 Mio. € (Vorjahr: 206 Mio. €) wurde in der Bilanz kein latenter Steueranspruch erfasst.

Im Geschäftsjahr 2006 wurde aufgrund geänderter gesetzlicher Bestimmungen in Deutschland erstmalig ein Körperschaftsteuererstattungsanspruch erfolgswirksam als laufender Ertragsteueranspruch aktiviert und in der Bilanz mit einem Barwert von 951 Mio. € angesetzt. Am Bilanzstichtag betrug der Barwert des Erstattungsanspruchs 989 Mio. €.

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steuererträge in Höhe von 76 Mio. € (Vorjahr: Aufwand 22 Mio. €).

In Höhe von insgesamt 144 Mio. € (Vorjahr: Erhöhung um 596 Mio. €) wurden die in der Bilanz erfassten latenten Steuern eigenkapitalmindernd berücksichtigt, ohne die Gewinn- und Verlustrechnung zu berühren. Die erfolgsneutrale Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne oder Verluste gemäß IAS 19 führte im laufenden Geschäftsjahr zu einer Eigenkapitalminderung aus der Bildung von latenten Steuern in Höhe von 610 Mio. € (Vorjahr: Minderung 116 Mio. €). Die Veränderung der latenten Steuern auf Cash-flow-Hedge-Rücklagen minderte das Eigenkapital um 233 Mio. € (Vorjahr: Minderung um 449 Mio. €). Die aufgrund der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren zu bildenden latenten Steuern erhöhten das Eigenkapital um 103 Mio. € (Vorjahr: Minderung um 15 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	
	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
Immaterielle Vermögenswerte	177	220	1.532	2.159
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	3.958	4.792	2.153	2.641
Langfristige Finanzanlagen	178	189	1	6
Vorräte	190	183	448	143
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inkl. Finanzdienstleistungsbereich)	413	575	4.862	5.703
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	43	17	41	66
Pensionsrückstellungen	1.039	1.927	5	1
Übrige Rückstellungen	2.490	2.582	123	146
Verbindlichkeiten	1.507	1.538	1.198	952
Steuerliche Verlustvorträge	313	646	0	0
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	0	0	0	0
Bruttowert	10.308	12.669	10.363	11.817
davon langfristig	(7.134)	(9.085)	(6.653)	(8.215)
Saldierung	8.229	10.365	8.229	10.365
Konsolidierung	1.030	734	503	702
Bilanzansatz	3.109	3.038	2.637	2.154

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

Der ausgewiesene Steueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten des Jahres 2007 von 2.421 Mio. € (Vorjahr: Ertrag 162 Mio. €) war um 85 Mio. € (Vorjahr: 848 Mio. €) niedriger als der erwartete Steueraufwand von 2.506 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Thesaurierungssatzes von 38,3 % auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2007	2006
Ergebnis vor Ertragsteuern	6.543	1.793
Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 38,3 %; Vorjahr 38,3 %)	2.506	686
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-456	-489
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-306	-106
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	365	214
Effekte aus Verlustvorträgen und tax credits	-287	228
temporäre Differenzen, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	486	290
Steuerzuschriften	-85	-1.081
Periodenfremde tatsächliche Steuern	148	9
Effekte aus Steuersatzänderungen	-76	22
Sonstige Steuereffekte	126	65
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten	2.421	-162
Effektiver Steuersatz aus fortgeführten Aktivitäten (%)	37,0	-

9 Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Eine Verwässerung des Ergebnisses je Aktie resultiert aus so genannten potenziellen Aktien. Hierzu zählen Optionsrechte, die allerdings nur dann ergebnisverwässernd wirken, wenn diese Rechte die Ausgabe von Aktien zu einem Wert unter dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie zur Folge haben. Es ergab sich ein Verwässerungseffekt aus der vierten, fünften, sechsten, siebten und achten Tranche des Aktienoptionsplans.

Stück	Stämme		Vorzüge	
	2007	2006	2007	2006
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – unverwässert	289.099.603	282.525.488	105.238.280	105.238.280
Verwässernde potentielle Stammaktien aus Aktienoptionsplan	3.391.442	1.998.986	-	-
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – verwässert	292.491.045	284.524.474	105.238.280	105.238.280

Abschluss Volkswagen Konzern
 > Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

Mio. €	2007	2006
Ergebnis nach Steuern	4.122	2.750
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	2	1
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	4.120	2.749
Unverwässertes Ergebnis aus Stammaktien	3.016	1.998
davon aus fortgeführten Aktivitäten	3.016	1.420
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	578
Unverwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	1.104	751
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1.104	534
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	217
Verwässertes Ergebnis aus Stammaktien	3.025	2.002
davon aus fortgeführten Aktivitäten	3.025	1.423
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	579
Verwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	1.095	747
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1.095	531
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	216

€	2007	2006
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert	10,43	7,07
davon aus fortgeführten Aktivitäten	10,43	5,03
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	2,04
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert	10,49	7,13
davon aus fortgeführten Aktivitäten	10,49	5,07
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	2,06
Ergebnis je Stammaktie – verwässert	10,34	7,04
davon aus fortgeführten Aktivitäten	10,34	5,00
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	2,04
Ergebnis je Vorzugsaktie – verwässert	10,40	7,10
davon aus fortgeführten Aktivitäten	10,40	5,05
davon aus nicht fortgeführten Aktivitäten	–	2,05

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

Im Volkswagen Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- › Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- › Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente und
- › Finanzinstrumente nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7.

Zu den Finanzinstrumenten, die nicht im Anwendungsbereich von IFRS 7 liegen, zählen insbesondere Anteile an nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

Mio. €	2007	2006
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	342	360
Kredite und Forderungen	2.610	2.486
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	329	203
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	- 3.268	- 2.948
	13	101

Die Nettoergebnisse aus Finanzinstrumenten setzen sich zusammen aus Zinsen, der Fair-Value-Bewertung von Finanzinstrumenten, Währungsumrechnungsergebnissen, Wertberichtigungen und aus Abgangserfolgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kredit- und Leasinggeschäft des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen. In den zum Fair Value bilanzierten Finanzinstrumenten sind keine Dividendenerträge enthalten.

Abschluss Volkswagen Konzern
> Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzeid
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzeid
Bestätigungsvermerk

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	2007	2006
Zinserträge	3.354	2.962
Zinsaufwendungen	3.386	2.974
	-32	-12

WERTMINDERUNGS-AUFWENDUNGEN DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH KLASSEN

Mio. €	2007	2006
Zum Fair Value bewertet	–	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	818	624
	818	624

Die Wertminderungsaufwendungen betreffen außerplanmäßige Abschreibungen finanzieller Vermögenswerte, wie zum Beispiel Wertkorrekturen auf nicht konsolidierte Tochtergesellschaften und auf Forderungen. Die Zinserträge aus wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 83 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2007 wurden 11 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) als Aufwand für Gebühren und Provisionen aus Treuhandeltätigkeiten erfasst.

Erläuterungen zur Bilanz

10 Immaterielle Vermögenswerte

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	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
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
Stand am 31.12.2006	63	195	1.872	10.146	1.286	13.562
Abschreibungen						
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
Stand am 31.12.2006	57	-	113	5.405	794	6.369
Nettobuchwert am 31.12.2006	6	195	1.759	4.741	492	7.193

Durch Sensitivitätsanalysen haben wir festgestellt, dass auch bei innerhalb eines realistischen Rahmens abweichenden wesentlichen Annahmen kein Wertminderungsbedarf für Goodwills und Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer vorliegt.

**ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE
 VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2007**

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
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2007	63	195	1.872	10.146	1.286	13.562
Währungsänderungen	-3	6	7	-65	-12	-67
Änderungen						
Konsolidierungskreis	-	5	-	-	2	7
Zugänge	5	-	1.135	311	193	1.644
Umbuchungen	3	-	-1.042	1.042	22	25
Abgänge	1	5	34	964	121	1.125
Stand am 31.12.2007	67	201	1.938	10.470	1.370	14.046
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2007	57	-	113	5.405	794	6.369
Währungsänderungen	-2	-	-	-37	-6	-45
Änderungen						
Konsolidierungskreis	-	-	-	-	2	2
Zugänge planmäßig	7	-	-	1.428	154	1.589
Zugänge außerplanmäßig	-	5	175	240	3	423
Umbuchungen	0	-	-18	18	1	1
Abgänge	1	5	41	957	119	1.123
Stand am 31.12.2007	61	-	229	6.097	829	7.216
Nettobuchwert am 31.12.2007	6	201	1.709	4.373	541	6.830

Von den im Jahr 2007 insgesamt angefallenen Forschungs- und Entwicklungskosten erfüllten 1.446 Mio. € (Vorjahr: 1.478 Mio. €) die Aktivierungskriterien nach IFRS.

Folgende Beträge wurden erfolgswirksam verrechnet:

Mio. €	2007	2006
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	3.477	2.762
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	1.843	1.826
Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	5.320	4.588

11 Sachanlagen

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
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
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
Stand am 31.12.2006	14.141	24.538	31.311	1.518	71.508
Abschreibungen					
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
Stand am 31.12.2006	7.214	18.801	25.146	7	51.168
Nettobuchwert am 31.12.2006	6.927	5.737	6.165	1.511	20.340
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2006	203	1	16	-	220

Abschluss Volkswagen Konzern
 > Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2007

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
Anschaftungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2007	14.141	24.538	31.311	1.518	71.508
Währungsänderungen	2	-69	-48	-3	-118
Änderungen Konsolidierungskreis	32	-	34	1	67
Zugänge	299	820	1.760	1.602	4.481
Umbuchungen	120	563	532	-1.240	-25
Abgänge	170	804	969	42	1.985
Stand am 31.12.2007	14.424	25.048	32.620	1.836	73.928
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2007	7.214	18.801	25.146	7	51.168
Währungsänderungen	-7	-29	-28	1	-63
Änderungen Konsolidierungskreis	9	-	11	-	20
Zugänge planmäßig	472	1.730	2.628	-	4.830
Zugänge außerplanmäßig	2	24	414	-	440
Umbuchungen	-2	-2	3	-	-1
Abgänge	143	784	877	-	1.804
Zuschreibungen	-	-	0	-	0
Stand am 31.12.2007	7.545	19.740	27.297	8	54.590
Nettobuchwert am 31.12.2007	6.879	5.308	5.323	1.828	19.338
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2007	197	-	19	-	216

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 47 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 14 %. Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2008	2009 – 2012	ab 2013	Gesamt
Leasingzahlungen	31	97	133	261
Zinsanteile	10	22	15	47
Buchwert/Barwert	21	75	118	214

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte erfolgten im laufenden Jahr aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 408 Mio. € (Vorjahr: 367 Mio. €).

12 Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2006

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
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
Stand am 31.12.2006	10.478	300	10.778
Abschreibungen			
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
Stand am 31.12.2006	2.592	147	2.739
Nettobuchwert am 31.12.2006	7.886	153	8.039

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2007

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2007	10.478	300	10.778
Währungsänderungen	- 803	0	- 803
Änderungen Konsolidierungskreis	41	-	41
Zugänge	5.185	11	5.196
Umbuchungen	-	0	0
Abgänge	3.998	10	4.008
Stand am 31.12.2007	10.903	301	11.204
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2007	2.592	147	2.739
Währungsänderungen	- 199	- 1	- 200
Änderungen Konsolidierungskreis	8	-	8
Zugänge planmäßig	1.700	7	1.707
Zugänge außerplanmäßig	73	-	73
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	1.450	4	1.454
Zuschreibungen	0	-	0
Stand am 31.12.2007	2.724	149	2.873
Nettobuchwert am 31.12.2007	8.179	152	8.331

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 402 Mio. € (Vorjahr: 434 Mio. €) betrug. Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 45 Mio. € (Vorjahr: 48 Mio. €) an, für nicht genutztes Investment Property wurden 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) aufgewandt.

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2008	2009 – 2012	ab 2013	Gesamt
	1.235	1.240	41	2.516

13 At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2006

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Anschaffungskosten			
Stand am 01.01.2006	4.388	520	4.908
Währungsänderungen	-30	0	-30
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-44	-44
Zugänge	3.022	160	3.182
Umbuchungen	14	-14	-
Abgänge	374	9	383
Zuschreibungen	-	0	0
Stand am 31.12.2006	7.020	613	7.633
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2006	190	184	374
Währungsänderungen	-3	1	-2
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-17	-17
Zugänge außerplanmäßig	1	35	36
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	42	0	42
Zuschreibungen	-2	-	-2
Stand am 31.12.2006	144	203	347
Nettobuchwert am 31.12.2006	6.876	410	7.286

**ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN
 VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2007**

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Anschaffungskosten			
Stand am 01.01.2007	7.020	613	7.633
Währungsänderungen	-18	-1	-19
Änderungen Konsolidierungskreis	-	0	0
Zugänge	1.904	438	2.342
Umbuchungen	-10	10	-
Abgänge	883	159	1.042
Zuschreibungen	-	-	-
Stand am 31.12.2007	8.013	901	8.914
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2007	144	203	347
Währungsänderungen	-1	0	-1
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge außerplanmäßig	78	174	252
Umbuchungen	-3	3	-
Abgänge	-	27	27
Zuschreibungen	-	-	-
Stand am 31.12.2007	218	353	571
Nettobuchwert am 31.12.2007	7.795	548	8.343

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 2.789 Mio. € (Vorjahr: 2.859 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. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert		Zeitwert		Buchwert		Zeitwert	
			31.12.2007	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2006				
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft										
Kundenfinanzierung	9.531	18.471	28.002	28.196	9.245	17.473	26.718	26.911		
Händlerfinanzierung	9.791	774	10.565	10.565	8.897	726	9.623	9.763		
Direktbankgeschäft	94	0	94	94	96	164	260	255		
	19.416	19.245	38.661	38.855	18.238	18.363	36.601	36.929		
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	103	–	103	103	81	–	81	81		
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	5.395	8.277	13.672	13.675	5.107	8.087	13.194	13.490		
	24.914	27.522	52.436	52.633	23.426	26.450	49.876	50.500		

Die langfristigen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungsgeschäft sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 0,1 und 19,5 % zu verzinsen. Sie haben Laufzeiten von bis zu 84 Monaten. Der langfristige Teil der Händlerfinanzierung wird länderspezifisch zu Zinssätzen zwischen 2 und 20 % gewährt.

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 202 Mio. € (Vorjahr: 162 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Den Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen – nahezu ausschließlich für Fahrzeuge – liegen die folgenden erwarteten Zahlungsströme zugrunde:

Mio. €	2008	2009 – 2012	ab 2013	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	5.919	8.985	14	14.918
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	–524	–721	–1	–1.246
Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	5.395	8.264	13	13.672
Barwert der nicht garantierten Restwerte	0	–	–	0
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	5.395	8.264	13	13.672

15 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €			Buchwert	Zeitwert			Buchwert	Zeitwert
	kurzfristig	langfristig	31.12.2007	31.12.2007	kurzfristig	langfristig	31.12.2006	31.12.2006
Sonstige Forderungen gegen								
verbundene Unternehmen	208	12	220	220	123	12	135	135
Gemeinschaftsunternehmen	1.250	646	1.896	1.905	1.395	415	1.810	1.810
assoziierte Unternehmen	9	–	9	9	14	–	14	14
sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	20	101	121	121	7	118	125	124
Sonstige Steueransprüche	1.193	97	1.290	1.290	1.048	12	1.060	1.060
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	2.127	711	2.838	2.838	1.278	691	1.969	1.969
Übrige Vermögenswerte	1.846	849	2.695	2.698	1.707	750	2.457	2.457
	6.653	2.416	9.069	9.081	5.572	1.998	7.570	7.569

In den Übrigen Vermögenswerten ist Planvermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 101 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 78 Mio. € erfasst.

Für die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen.

In den Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten und sonstigen Beteiligungsgesellschaften enthalten, die mit Zinssätzen bis zu 19,5 % (Vorjahr: 21,6 %) verzinst wurden.

Die Sonstigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Darlehen mit Laufzeiten von bis zu 12 Jahren und sind zu Zinssätzen zwischen 0,9 und 4,8 % ausgeliehen.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	52	26
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	39	47
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	135	237
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	53	74
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	1.914	1.080
Hedge-Geschäfte	2.193	1.464
Vermögenswerte aus hedgeineffektiven Derivaten	645	505
	2.838	1.969

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 29 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente näher erläutert.

16 Ertragsteueransprüche

Mio. €			Buchwert		Buchwert	
	kurzfristig	langfristig	31.12.2007	kurzfristig	langfristig	31.12.2006
Latente Ertragsteueransprüche	–	3.109	3.109	–	3.038	3.038
Ertragsteuerforderungen	500	952	1.452	261	1.030	1.291
	500	4.061	4.561	261	4.068	4.329

Von den latenten Ertragsteueransprüchen sind 1.782 Mio. € (Vorjahr: 1.469 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

17 Vorräte

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.225	2.061
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.365	1.343
Fertige Erzeugnisse, Waren	10.425	9.050
Geleistete Anzahlungen	16	9
	14.031	12.463

Von den gesamten Vorräten waren 1.770 Mio. € (Vorjahr: 1.932 Mio. €) zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 84.512 Mio. € (Vorjahr: 83.475 Mio. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betrugen 221 Mio. € (Vorjahr: 225 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge in Höhe von 98 Mio. € (Vorjahr: 77 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

18 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen		
Dritte	5.176	4.594
verbundene Unternehmen	175	210
Gemeinschaftsunternehmen	329	194
assoziierte Unternehmen	4	39
sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	12
	5.691	5.049

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

19 Wertpapiere

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien.

20 Zahlungsmittel

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Guthaben bei Kreditinstituten	9.857	9.212
Schecks, Kassenbestand und jederzeit fällige Mittel	255	155
	10.112	9.367

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen.

21 Eigenkapital

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen						Gewinnrücklagen		Anteile der Aktionäre der VW AG	Anteile anderer Gesellschafter	Summe Eigenkapital
			Ange-sam-melte Gewinne	Wäh-rungs-umrech-nung	Pen-sionen	Cash-flow-Hedges	Markt-bewer-tung Wert-papiere	At Equity bewertete Anteile				
Stand 01.01.2006	1.093	4.513	21.251	-1.445	-1.852	-132	172	-	23.600	47	23.647	
Kapitalveränderung	-89	429	-	-	-	-	-	-	340	-	340	
Dividendenaus-schüttung	-	-	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	
Stand 31.12.2006	1.004	4.942	23.549	-1.695	-1.640	502	242	-	26.904	55	26.959	
Stand vor Anpassung 01.01.2007	1.004	4.942	23.549	-1.695	-1.640	502	242	-	26.904	55	26.959	
Umgliederung at Equity bewertete Anteile	-	-	-17	423	-	-	-	-406	-	-	-	
Stand nach Anpassung 01.01.2007	1.004	4.942	23.532	-1.272	-1.640	502	242	-406	26.904	55	26.959	
Kapitalerhöhung	11	200	-	-	-	-	-	-	211	-	211	
Dividendenaus-schüttung	-	-	497	-	-	-	-	-	497	0	497	
Erfasste Erträge und Aufwendungen	-	-	4.120	-228	1.427	995	-375	47	5.986	2	5.988	
Latente Steuern	-	-	-	-	-610	-233	103	-	-740	-	-740	
Übrige Veränderung	-	-	11	-	-	-	-	-	11	6	17	
Stand 31.12.2007	1.015	5.142	27.166	-1.500	-823	1.264	-30	-359	31.875	63	31.938	

Aufgrund der gestiegenen Bedeutung der im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen von at Equity bewerteten Anteilen werden diese direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen in einer separaten Spalte im Eigenkapitalpiegel gezeigt.

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 291.337.267 nennwertlosen Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.015 Mio. € (Vorjahr: 1.004 Mio. €).

ENTWICKLUNG DER STAMM- UND VORZUGSAKTIE UND DES GEZEICHNETEN KAPITALS

	Stück		€	
	2007	2006	2007	2006
Stand am 01.01.	392.218.347	427.168.080	1.004.078.968	1.093.550.285
Einziehung eigener Stammaktien	–	41.719.353	–	106.801.544
Ausgegebene Aktien (Aktienoptionsplan)	4.357.200	6.769.620	11.154.432	17.330.227
Stand am 31.12.	396.575.547	392.218.347	1.015.233.400	1.004.078.968

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2006 besteht bis zum 2. Mai 2011 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien von bis zu 90 Mio. €. Ein weiteres Genehmigtes Kapital von bis zu 400 Mio. € besteht laut Beschluss der Hauptversammlung vom 22. April 2004 bis zum 21. April 2009.

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 21. April 2009 noch zu begebenden Wandelschuldverschreibungen ihr Bezugsrecht ausüben.

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 4.816 Mio. € aus den Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der im vorherigen Geschäftsjahr durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Aus dem Aufgeld aus der Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelschuldverschreibungen aus dem Aktienoptionsplan erhöhte sich die Kapitalrücklage im Geschäftsjahr um 200 Mio. €. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

AKTIENOPTIONSPLAN

Der Vorstand hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 16. April 2002 zur Auflegung eines Aktienoptionsplanes Gebrauch gemacht. Hierfür besteht ein Bedingtes Kapital in Höhe von 16,5 Mio. €. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung zur Durchführung eines Aktienoptionsplans begeben werden, von ihren Wandlungsrechten Gebrauch machen.

Der Aktienoptionsplan räumt den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Die Wandelschuldverschreibungen werden zum Zeitpunkt der Ausgabe an die Mitarbeiter zum Fair Value bewertet. Die zum Fair Value bewerteten Wandelschuldverschreibungen werden im Personalaufwand und im Eigenkapital erfasst.

Nach dem Auslaufen der ersten drei Tranchen ergeben sich die Wandelpreise und Wandelzeiträume aus der folgenden Tabelle. Die Angaben zur vierten Tranche sind als Daten des Berichtsjahres verzeichnet, obwohl auch diese Tranche inzwischen ausgelaufen ist.

WANDELPREISE UND WANDELZEITRÄUME FÜR DIE TRANCHEN DES AKTIENOPTIENSPLANS

€	4. Tranche	5. Tranche	6. Tranche	7. Tranche	8. Tranche
Basiswandelpreis je Aktie	51,52	36,54	38,68	37,99	58,18
Wandelpreis					
ab 19. Juni 2004	56,67				
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2004	59,25				
ab 12. Juli 2005		40,19			
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 30. September 2005	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	19.06.2004	12.07.2005	10.07.2006	09.07.2007	08.07.2008
Ende der Wandelfrist	11.06.2007	04.07.2008	02.07.2009	01.07.2010	30.06.2011

Der Bestandswert an ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen belief sich bei einem Einzelwert von 2,56 Euro je Stück am 31. Dezember 2007 auf insgesamt 964.648,96 Euro (= 376.816 Stück), die das Recht auf den Bezug von 3.768.160 Stammaktien vermitteln. Die Verbindlichkeiten aus Wandelschuldverschreibungen sind unter den Sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Im Geschäftsjahr sind 11.503 Wandelschuldverschreibungen im Wert von 29.447,68 Euro von zwischenzeitlich ausgeschiedenen Mitarbeitern zurückgegeben worden. Aus der vierten, fünften, sechsten und siebten Tranche sind 435.720 Wandelrechte im Nominalwert von 1.115.443,20 Euro ausgeübt worden. Damit wurden 4.357.200 Aktien im Nennwert von 11.154.432,00 Euro ausgegeben.

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen (fünfte bis achte Tranche) ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Nominalwert der Wandel- schuldver- schreibung	Anzahl der Wandelrechte	Anzahl der wandelbaren Stammaktien
	€	Stück	Stück
Stand am 01.01.2007	2.109.539,84	824.039	8.240.390
Im Geschäftsjahr			
gewährt	–	–	–
ausgeübt	1.115.443,20	435.720	4.357.200
zurückgegeben	29.447,68	11.503	115.030
Stand am 31.12.2007	964.648,96	376.816	3.768.160

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 2007 fielen Aufwendungen in Höhe von 15 Mio. € an.

Nachfolgend werden die Entwicklung der ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen sowie ihre Ausübungspreise dargestellt.

	Durchschnittlicher Wandelpreis je Wandelschuldverschreibung*	Wandelschuldverschreibungen
	€	Stück
Stand am 01.01.2007	519,72	703.074
Im Geschäftsjahr		
gewährt	–	–
zurückgegeben	553,30	11.418
ausgeübt	423,99	314.840
Stand am 31.12.2007	603,70	376.816
davon ausübbar	449,76	71.895

* Wandelpreis je zehn Aktien.

Für 404.410 Wandelschuldverschreibungen erhöhte sich im Jahr 2007 der durchschnittliche Wandelpreis um 46,70€.

	Wandelpreis je Wandelschuldverschreibung*	Wandelschuldverschreibungen
	€	Stück
2007		
5. Tranche	456,80	21.824
6. Tranche	464,20	17.954
7. Tranche	436,90	32.117
8. Tranche	640,00	304.821
		376.816

* Wandelpreis je zehn Aktien.

Im Geschäftsjahr 2007 wurden 314.840 Wandelschuldverschreibungen zu einem gewichteten durchschnittlichen Kurs bei Ausübung von 1.331,21€ 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 745 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen der Hauptversammlung vor, eine Dividendenausschüttung in Höhe von 1,80 € je Stammaktie und 1,86 € je Vorzugsaktie, also insgesamt 720 Mio. €, zu beschließen und den Restbetrag von 24,5 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		Buchwert	
			31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
Anleihen	6.943	20.364	27.307	7.492	19.177	26.669
Schuldverschreibungen	6.924	2.901	9.825	8.153	3.310	11.463
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.082	2.777	7.859	5.225	2.864	8.089
Einlagen aus dem Direktbankgeschäft	8.421	1.199	9.620	7.713	1.114	8.827
Darlehen	1.058	1.881	2.939	1.267	2.069	3.336
Wechselverbindlichkeiten	0	–	0	0	–	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen	21	193	214	16	200	216
Finanzschulden gegenüber						
verbundenen Unternehmen	190	–	190	125	–	125
Gemeinschaftsunternehmen	16	–	16	25	–	25
assoziierten Unternehmen	6	–	6	4	–	4
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	16	–	16	3	–	3
	28.677	29.315	57.992	30.023	28.734	58.757

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten sind insgesamt 325 Mio. € (Vorjahr: 389 Mio. €) im Wesentlichen durch Grundpfandrechte gesichert.

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts über Zweckgesellschaften durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 13.015 Mio. € (Vorjahr: 12.216 Mio. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Als Sicherheit dienen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 14.208 Mio. € (Vorjahr: 13.867 Mio. €).

23 Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert		Buchwert	
			31.12.2007	31.12.2006	kurzfristig	langfristig
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.215	21	1.236	938	18	956
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber						
verbundenen Unternehmen	71	0	71	34	0	34
Gemeinschaftsunternehmen	31	–	31	0	–	0
assoziierten Unternehmen	0	–	0	16	–	16
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	–	1	1	–	1
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	419	258	677	353	310	663
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	783	372	1.155	692	277	969
im Rahmen der sozialen Sicherheit	232	30	262	203	20	223
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	1.344	243	1.587	1.063	178	1.241
Übrige Verbindlichkeiten	2.988	1.321	4.309	3.033	932	3.965
	7.084	2.245	9.329	6.333	1.735	8.068

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	5	22
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	243	227
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	47	46
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	38	10
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	201	223
Hedge-Geschäfte	534	528
Verpflichtungen aus hedgeineffektiven Derivaten	143	135
	677	663

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 29 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente näher erläutert.

24 Ertragsteuerverpflichtungen

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert	kurzfristig	langfristig	Buchwert
			31.12.2007			31.12.2006
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	2.637	2.637	–	2.154	2.154
Ertragsteuerrückstellungen	1.828	2.275	4.103	–	2.586	2.586
Ertragsteuerverbindlichkeiten	98	–	98	34	–	34
	1.926	4.912	6.838	34	4.740	4.774

Von den latenten Ertragsteuerverpflichtungen sind 1.790 Mio. € (Vorjahr: 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 leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2007 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 785 Mio. € (Vorjahr: 798 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 746 Mio. € (Vorjahr: 763 Mio. €) geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückerstattungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden Trendannahmen für die relevanten Größen, die sich auf die Leistungshöhe auswirken, berücksichtigt. Bei allen Leistungssystemen sind versicherungsmathematische Berechnungen erforderlich. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens-, Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste verrechnen wir erfolgsneutral mit den Rücklagen.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Die Erhöhung oder Verminderung der angenommenen Kostentrends im Bereich der medizinischen Versorgung um einen Prozentpunkt wirkt sich nur geringfügig auf die Höhe der Verpflichtungen aus. Im Geschäftsjahr 2007 wurden 10 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2007 beträgt damit 160 Mio. € (Vorjahr: 185 Mio. €).

Die betriebliche Altersversorgung im Volkswagen Konzern beruht seit 1996 in Deutschland auf einer Rentenbausteinzusage, die nach IAS 19 als leistungsorientierte Zusage eingestuft wird. Seit dem 1. Januar 2001 ist dieses Modell zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt worden. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den Volkswagen Pension Trust e.V. in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich vollständig ab. Aus diesem Grund haben sich inzwischen fast alle inländischen Konzerngesellschaften hieran beteiligt. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Vermögenswerte (Plan Assets) erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Rückstellungen erfolgt.

Soweit bei den ausländischen Konzerngesellschaften eine Absicherung vorgenommen wird, beruht diese im Wesentlichen auf Aktien, festverzinslichen Wertpapieren und Immobilien. Darunter befinden sich keine von Gesellschaften des Volkswagen Konzerns emittierten Finanzinstrumente und kein von Konzerngesellschaften genutztes Investment Property.

Abschluss Volkswagen Konzern
 > Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2004
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	3.330	3.235	2.959	2.455
Fair Value des Planvermögens	3.422	3.159	2.690	2.068
Finanzierungsstatus (Saldo)	-92	76	269	387
Barwert der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	12.532	13.652	13.618	12.169
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	31	23	39	-31
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	31	42	47	33
Bilanzwerte	12.502	13.793	13.973	12.558
davon Pensionsrückstellungen	12.603	13.854	14.003	12.633
davon Sonstige Vermögenswerte	101	61	30	75

Der Barwert der Verpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2007	2006
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	16.887	16.577
Laufender Dienstzeitaufwand	336	400
Aufzinsung der Verpflichtung	796	709
Versicherungsmathematische Gewinne	-1.522	-197
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	12	2
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	540	509
Rentenzahlungen aus dem Fonds	97	77
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	10	16
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	-25	-5
Konsolidierungskreisänderungen	37	-82
Sonstige Veränderungen	56	118
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-88	-65
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	15.862	16.887

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2007	2006
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	3.159	2.690
Erwartete Erträge aus Planvermögen	217	156
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne	-95	121
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	281	326
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	12	2
Rentenzahlungen aus dem Fonds	97	77
Konsolidierungskreisänderungen	2	-20
Sonstige Veränderungen	37	23
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-94	-62
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	3.422	3.159

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich tatsächliche Erträge in Höhe von 122 Mio. € (Vorjahr: 277 Mio. €).

Die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen basiert auf den tatsächlichen langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf 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 240 Mio. € belaufen.

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

%	2007	2006
Aktien	35,6	42,9
Festverzinsliche Wertpapiere	52,4	48,3
Kasse	5,0	4,6
Immobilien	3,1	3,4
Sonstiges	3,9	0,8

Abschluss Volkswagen Konzern
> Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2007	2006
Laufender Dienstzeitaufwand	336	400
Aufzinsung der Verpflichtung	796	709
Erwartete Erträge aus Planvermögen	217	156
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	10	16
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	-25	-5
Gewinne/Verluste aus der Anwendung der Begrenzung des IAS 19.58 (b)	-8	5
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge	892	969

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. €	2007	2006
Bilanzwerte am 01.01.	13.793	13.973
Konsolidierungskreisänderungen	35	-62
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Nettoaufwand	892	969
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen und Beiträge an den Fonds	821	835
Versicherungsmathematische Gewinne	-1.427	-318
Sonstige Veränderungen	30	82
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	0	-16
Bilanzwerte am 31.12.	12.502	13.793

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:

	2007	2006	2005	2004
Unterschiede zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf:				
in % des Barwerts der Verpflichtung	-0,48	0,03	0,25	2,63
in % des Fair Value des Planvermögens	-2,44	2,57	2,12	-0,27

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

%	Deutschland		Ausland	
	2007	2006	2007	2006
Abzinsungssatz zum 31.12.	5,50	4,50	2,00 – 9,00	2,00 – 11,50
Erwartete Erträge aus Planvermögen	5,00	5,00	2,00 – 9,80	4,50 – 11,05
Entgelttrend	2,50	1,50 – 2,00	2,00 – 7,60	1,50 – 5,86
Rententrend	1,00 – 1,60	1,00 – 1,25	2,20 – 5,25	1,70 – 5,10
Fluktuationsrate	0,75 – 1,40	1,00 – 2,00	3,00 – 5,25	3,00 – 7,00
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	4,50 – 7,75	4,50 – 7,75

26 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2006	8.198	2.305	2.621	13.124
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
Stand am 01.01.2007	9.152	3.680	3.169	16.001
Währungsänderungen	-102	-5	5	-102
Konsolidierungskreisänderungen	0	6	99	105
Verbrauch	4.062	1.656	579	6.297
Zuführung/Neubildung	5.445	1.093	2.011	8.549
Aufzinsung	41	-14	-4	23
Auflösung	339	75	307	721
Stand am 31.12.2007	10.135	3.029	4.394	17.558

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsansprüche, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden.

In den übrigen Rückstellungen sind versicherungstechnische Rückstellungen in Höhe von 115 Mio. € enthalten.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 53 % im Folgejahr, zu 39 % in den Jahren 2009 bis 2012 und zu 8 % danach erwartet.

27 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	9.014	8.081
verbundenen Unternehmen	39	64
Gemeinschaftsunternehmen	30	29
assoziierten Unternehmen	1	6
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15	10
	9.099	8.190

Weitere Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.522	829
Kredite und Forderungen	47.053	44.245
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	16.398	14.544
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	143	135
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	60.345	60.758

Abschluss Volkswagen Konzern
 > Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2006

Mio. €	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7	Übrige	Bilanzposten zum 31.12.2006
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	6.876	–	6.876
Sonstige Beteiligungen	–	410	410	–	–	410
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	26.450	27.074	–	–	26.450
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	691	636	636	–	671	1.998
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	5.049	5.049	–	–	5.049
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	23.426	23.426	–	–	23.426
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.278	1.879	1.879	–	2.415	5.572
Wertpapiere	5.091	–	–	–	–	5.091
Zahlungsmittel	9.367	–	–	–	–	9.367
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	28.734	28.794	–	–	28.734
Sonstige Verbindlichkeiten	310	1	1	–	1.424	1.735
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	30.023	30.023	–	–	30.023
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	8.190	8.190	–	–	8.190
Sonstige Verbindlichkeiten	353	751	751	–	5.229	6.333

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2007**

Mio. €	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7	Übrige	Bilanzposten zum 31.12.2007
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	7.795	–	7.795
Sonstige Beteiligungen	–	548	548	–	–	548
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	27.522	27.719	–	–	27.522
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	711	828	828	–	877	2.416
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	5.691	5.691	–	–	5.691
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	24.914	24.914	–	–	24.914
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	2.127	1.771	1.771	–	2.755	6.653
Wertpapiere	6.615	–	–	–	–	6.615
Zahlungsmittel	10.112	–	–	–	–	10.112
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	29.315	29.405	–	–	29.315
Sonstige Verbindlichkeiten	258	1	1	–	1.986	2.245
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	28.677	28.677	–	–	28.677
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	9.099	9.099	–	–	9.099
Sonstige Verbindlichkeiten	419	716	716	–	5.949	7.084

Abschluss Volkswagen Konzern
 > Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

ENTWICKLUNG DER WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Einzelwert- berichti- gungen	Portfolio- basierte Wertberich- tigungen	2007	Einzelwert- berichti- gungen	Portfolio- basierte Wertberich- tigungen	2006
Stand 1.1.	1.259	590	1.849	978	749	1.727
Zuführung	565	88	653	450	81	531
Inanspruchnahme	261	0	261	209	–	209
Auflösung	295	111	406	136	64	200
Umbuchung/Sonstige Veränderung	–4	–4	–8	176	–176	0
Stand 31.12.	1.264	563	1.827	1.259	590	1.849

Sonstige Erläuterungen

28 Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital 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 2007 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 4.096 Mio. € (Vorjahr: 3.879 Mio. €) und für gezahlte Zinsen von 2.934 Mio. € (Vorjahr: 3.184 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (Anhangangabe 5) Dividenden in Höhe von 667 Mio. € (Vorjahr: 139 Mio. €). An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 497 Mio. € (Vorjahr: 450 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	10.112	9.367
Termingeldanlagen	198	–
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	9.914	9.367

29 Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling erfolgt im Bereich Konzern-Treasury. Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Lagebericht S. 168.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus positiven Fair Values gegenüber dem 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 nationale und internationale Kontrahenten einwandfreier Bonität. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches auf den Bonitätseinschätzungen der internationalen Rating-Agenturen aufbaut.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor.

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE DARGESTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN

Mio. €	Weder über- fällig noch wertbe- richtet	Über- fällig und nicht wertbe- richtet	Wertbe- richtet	31.12.2007	Weder über- fällig noch wertbe- richtet	Über- fällig und nicht wertbe- richtet	Wertbe- richtet	31.12.2006
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	50.298	2.254	1.782	54.334	46.653	2.625	2.221	51.499
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.747	873	286	5.906	4.232	762	282	5.276
Sonstige Forderungen	14.402	205	406	15.013	14.158	220	276	14.654
Zum Fair Value bewertet	8.882	–	–	8.882	4.725	–	–	4.725
	78.329	3.332	2.474	84.135	69.768	3.607	2.779	76.154

**BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER
NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE**

Mio. €	Risiko- klasse 1	Risiko- klasse 2	31.12.2007	Risiko- klasse 1	Risiko- klasse 2	31.12.2006
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	42.493	7.805	50.298	39.098	7.555	46.653
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.747	0	4.747	4.232	–	4.232
Sonstige Forderungen	14.401	1	14.402	14.158	0	14.158
Zum Fair Value bewertet	8.882	–	8.882	4.725	–	4.725
	70.523	7.806	78.329	62.213	7.555	69.768

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Rating-systeme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten.

**FÄLLIGKEITSANALYSE DER BRUTTOBUCHWERTE ÜBERFÄLLIGER
NICHT WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE**

Mio. €	überfällig:			31.12.2006
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.231	387	7	2.625
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	562	110	90	762
Sonstige Forderungen	120	33	67	220
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	2.913	530	164	3.607

Abschluss Volkswagen Konzern
> Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk

Mio. €	überfällig:			31.12.2007
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.898	351	5	2.254
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	589	145	139	873
Sonstige Forderungen	122	27	56	205
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	2.609	523	200	3.332

**BUCHWERTE DER FINANZINSTRUMENTE, BEI DENEN ZUR VERMEIDUNG EINER ÜBERFÄLLIGKEIT
VERTRAGSÄNDERUNGEN VORGENOMMEN WURDEN**

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	478	619
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12	12
Sonstige Forderungen	–	–
Zum Fair Value bewertet	–	–
	490	631

Sicherheiten, die die Ansatzkriterien nach IFRS erfüllten, wurden im Geschäftsjahr in Höhe von 174 Mio. € (Vorjahr: 186 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

3. LIQUIDITÄTSRISIKO

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Volkswagen Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie weltweit zur Verfügung stehenden Daueremissionsprogrammen jederzeit sichergestellt.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten.

FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

Mio. €	verbleibende vertragliche Fälligkeiten:			2007	verbleibende vertragliche Fälligkeiten:			2006
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	
	Finanzschulden	30.755	27.488		4.001	62.244	31.220	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.244	49	24	9.317	8.216	88	0	8.304
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.367	868	806	4.041	2.369	1.023	436	3.828
Derivate	21.912	6.205	660	28.777	21.854	7.334	279	29.467
	64.278	34.610	5.491	104.379	63.659	35.065	6.437	105.161

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch die Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber. Diese Zahlungsmittelzuflüsse werden in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen. Bei Berücksichtigung auch der Zahlungsmittelzuflüsse würden die in der Fälligkeitsanalyse dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch Konzern-Treasury zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	2007	2006
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	21	- 361
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	- 34	350
Ineffektiver Teil von Cash-Flow-Hedges	- 16	5

Als ineffektiver Teil von Cash-flow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair-Value-Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen, bei denen aber insgesamt eine Effektivität im zulässigen Rahmen zwischen 80 % und 125 % nachgewiesen wurde. Diese Erträge beziehungsweise Aufwendungen werden unmittelbar im Finanzergebnis erfasst.

Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden im Jahr 2007 -485 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) in das sonstige betriebliche Ergebnis und -92 Mio. € (Vorjahr: -46 Mio. €) in das Finanzergebnis übernommen.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die Bewertung der Währungs- und Zinsrisiken des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt, während die Marktpreisrisiken des Konzernbereichs Automobile mithilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Im Rahmen der Value-at-Risk-Berechnung wird auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 250 Handelstage die potenzielle Veränderung von Finanzinstrumenten bei Variationen von Zinssätzen und Wechselkursen ermittelt. Weitere Berechnungsparameter sind eine Haltedauer von 10 Tagen und die Einstellung eines Konfidenzniveaus von 99 %. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

4.2 MARKTPREISRISIKO IM KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Währungskursrisiko des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Zum 31. Dezember 2007 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 14 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €) und für das Währungsrisiko 24 Mio. € (Vorjahr: 29 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen betrug 37 Mio. € (Vorjahr: 36 Mio. €).

4.3 MARKTPREISRISIKO IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

4.3.1 Währungsrisiko

Das Währungsrisiko im Konzernbereich Automobile resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken betrafen die Kurssicherungen im Jahr 2007 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund, den Schweizer Franken, den japanischen Yen, die schwedische Krone sowie den russischen Rubel.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Dezember 2007 um 10 % höher bewertet worden wären, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und der Fair Value der Sicherungsgeschäfte um 1.385 Mio. € (Vorjahr: 1.388 Mio. €) höher gewesen. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Dezember 2007 um 10 % niedriger bewertet worden wäre, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und der Fair Value der Sicherungsgeschäfte um 1.272 Mio. € (Vorjahr: 947 Mio. €) niedriger gewesen.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Dezember 2007 um 10 % höher bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 638 Mio. € (Vorjahr: 346 Mio. €) niedriger gewesen. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Dezember 2007 um 10 % niedriger bewertet worden wäre, wären das Ergebnis um 685 Mio. € (Vorjahr: 188 Mio. € höher) höher gewesen.

4.3.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Konzernbereich Automobile resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden, im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps, kombinierte Zins-/Währungsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen. Konzerninterne Finanzierungen werden in der Regel fristenkongruent zur Refinanzierung strukturiert.

Zinsrisiken im Sinne IFRS 7 werden für den Konzernbereich Automobile mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der Risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2007 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 81 Mio. € (Vorjahr: 62 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2007 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 91 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2007 um 100 bps höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 105 Mio. € (Vorjahr: 126 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.3.3 Rohstoffrisiko

Rohstoffrisiken für den Konzernbereich Automobile resultieren aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Nicht-Eisenmetallen sowie Edelmetallen. Zur Begrenzung dieser Risiken werden Termingeschäfte abgeschlossen. Im Bereich der Rohstoffrisiken erfolgt keine Absicherungsbilanzierung nach IAS 39.

Die Absicherung betrifft wesentliche Umfänge, wie zum Beispiel die Rohstoffe Aluminium und Kupfer sowie die Edelmetalle Platin, Rhodium und Palladium.

Rohstoffpreissrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese stellt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis dar.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Metalle zum 31. Dezember 2007 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis um 158 Mio. € (Vorjahr: 201 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.3.4 Fondspreisrisiko

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindices und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden, wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds in den Abschnitten 4.3.1 und 4.3.2 quantifiziert. Generell wirken wir den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegen, dass wir, wie in den Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte achten. Daneben setzen wir bei entsprechender Marktlage Kurssicherungsgeschäfte in Form von Futures-Kontrakten ein. Die entsprechenden Maßnahmen werden durch Konzern-Treasury zentral koordiniert und durch das Risikomanagement der Spezialfonds operativ umgesetzt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indices sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen in Frage.

Wenn zum 31. Dezember 2007 die Aktienkurse um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 16 Mio. € (Vorjahr: 178 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Volkswagen Konzern prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode sowie mit statistischen Methoden in Form einer Regressionsanalyse durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Effektivitätstests in Form der Dollar-Offset-Methode oder in Form einer Regressionsanalyse.

Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäftes mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäftes verglichen.

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäftes als unabhängige, die des Sicherungsgeschäftes als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgt bei einem Bestimmtheitsmaß von $R^2 > 0,96$ und einem Steigungsfaktor b zwischen $-0,80$ und $-1,25$.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen 31.12.2007	Nominalvolumen 31.12.2006
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre		
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente für Cash-flow-Hedges					
Zinsswaps	3.489	8.671	823	12.983	11.024
Devisenterminkontrakte	14.453	6.467	–	20.920	20.215
Devisenoptionskontrakte	4.723	–	–	4.723	6.412
Währungsswaps	316	245	–	561	35
Nominalvolumen übrige Derivate					
Zinsswaps	10.411	23.099	584	34.094	30.654
Devisenterminkontrakte	2.817	351	–	3.168	1.072
Währungsswaps	2.039	–	–	2.039	2.119
Zins-/Währungsswaps	1.702	979	8	2.689	2.239
Warenterminkontrakte	613	889	–	1.502	1.839

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash-flow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Marktwerte der Derivat-Volumina ermitteln wir anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	USD	GBP	JPY	RUB	CHF	SEK
Zins für sechs Monate	4,707	4,596	5,940	0,975	6,880	2,865	4,777
Zins für ein Jahr	4,745	4,224	5,744	1,052	5,480	2,977	4,777
Zins für fünf Jahre	4,555	4,176	5,093	1,188	7,145	3,063	4,755
Zins für zehn Jahre	4,720	4,660	5,013	1,665	7,590	3,345	4,897

30 Kapitalmanagement

Das Ziel des Kapitalmanagements ist es sicherzustellen, dass der Konzern wirksam seine Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreichen kann. Insbesondere stehen das Erreichen der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zu Gute kommt.

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns ist konsequent auf die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ausgerichtet. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit Jahren mit dem Wertbeitrag eine an den Kapitalkosten orientierte Steuerungsgröße.

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

31 Haftungsverhältnisse

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	76	56
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	27	893
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	12	12
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	369	192
	484	1.153

Die bisher bestehenden Eventualschulden im Zusammenhang mit der Veräußerung der gedas-Gruppe sind in Folge vertraglicher Änderungen mit dem Erwerber entfallen.

Im Zuge des 100-prozentigen Anteilserwerbs an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, und dem nachfolgenden Verkauf von 50 % der Anteile an zwei Co-Investoren, vereinbarte die Volkswagen AG mit den Co-Investoren Verkaufsoptionen, die diese berechtigen, deren Anteile an die Volkswagen AG zu veräußern. 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 An-

wendung 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 620 Mio. € (Vorjahr: 591 Mio. €).

32 Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG oder eine ihrer Konzerngesellschaften sind nicht an Gerichts- oder Schiedsverfahren beteiligt, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben könnten oder innerhalb der letzten zwei Jahre gehabt haben. Entsprechende Verfahren sind auch nicht absehbar. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus anderen Gerichts- oder Schiedsverfahren sind bei der jeweiligen Konzerngesellschaft in angemessener Weise Rückstellungen gebildet worden beziehungsweise besteht in angemessenem Umfang Versicherungsdeckung.

33 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	Fällig 2008	Fällig 2009 – 2012	Fällig ab 2013	Gesamt 31.12.2007	Gesamt 31.12.2006
Bestellobligo für					
Sachanlagen	1.526	451	–	1.977	1.604
Immaterielle Vermögenswerte	127	41	–	168	209
Investment Property	1	–	–	1	0
Verpflichtungen aus					
unwiderruflichen Kreditzusagen	1.898	–	–	1.898	2.063
zugesagten Darlehensvergaben an Tochtergesellschaften	71	–	–	71	84
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	250	595	1.264	2.109	1.926
Übrige finanzielle Verpflichtungen	476	1.151	305	1.932	179

Unter den übrigen finanziellen Verpflichtungen werden ab dem Geschäftsjahr 2007 Bestellungen mit dem Erwerber der gedas-Gruppe ausgewiesen, die vertraglich für die nächsten Jahre vereinbart sind.

Abschluss Volkswagen Konzern
> Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzzeit
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. €	2007	2006
Abschlussprüfungen	4.751	4.401
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	3.135	186
Steuerberatungsleistungen	242	384
Sonstige Leistungen	1.178	2.219
	9.306	7.190

35 Gesamtperiodenaufwand

Mio. €	2007	2006
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	72.340	66.935
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	11.722	14.240
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.827	3.160
	14.549	17.400

36 Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2007	2006
Leistungslöhner	162.013	165.056
Indirekter Bereich	137.095	135.046
	299.108	300.102
Auszubildende	8.481	8.337
	307.589	308.439
Nicht vollkonsolidierte fahrzeugproduzierende Beteiligungen	21.005	20.160
	328.594	328.599

37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Bis zum 18. Februar 2008 ergaben sich keine nennenswerten Ereignisse.

38 Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahe stehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Am 28. März 2007 hielt die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG 30,93 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Zwei Vertreter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wurden in den Aufsichtsrat gewählt. Alle Geschäfte mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG selbst und mit anderen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG verbundenen Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

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, assoziierten Unternehmen und sonstigen nahe stehenden Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise Vorständen von anderen Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit diesen Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahe stehenden Gesellschaften (nicht konsolidierte Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie weitere nahe stehende Gesellschaften).

NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2007	2006	2007	2006
Aufsichtsräte	0	0	0	0
Vorstandsmitglieder	0	0	–	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.124	1.217	411	470
Gemeinschaftsunternehmen	2.717	2.160	284	328
Assoziierte Unternehmen	0	243	3	42
Versorgungspläne	1	0	0	0
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	2	25	41	46
Porsche	5.528	4.183	178	142

Abschluss Volkswagen Konzern
> Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk

Mio. €	Forderungen an		Verbindlichkeiten gegenüber	
	2007	2006	2007	2006
Aufsichtsräte	0	0	4	3
Vorstandsmitglieder	–	0	13	10
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	446	418	109	88
Gemeinschaftsunternehmen	1.497	1.472	17	111
Assoziierte Unternehmen	1	58	0	4
Versorgungspläne	0	1	0	0
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	0	38	0	1
Porsche	407	343	46	12

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:

€	2007	2006
Kurzfristig fällige Leistungen	19.936.903	16.063.254
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	5.950.000	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.647.415	2.846.554*
Andere langfristige Leistungen	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	78.000	546.950
	27.612.318	19.456.758

* Angepasst.

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 10.850.000 €. Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die genannten Aufwendungen entsprechen nicht der Definition von Vergütungen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach dem Corporate Governance Kodex.

39 Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz

PORSCHÉ

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (heute: Porsche Automobil Holding SE), Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 28. März 2007 die Schwelle von 30 % überschritten hat und zu diesem Tag 30,93 % der Stimmrechte (88.874.462 Stimmrechte) beträgt.

Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 28. März 2007 jeweils die Schwelle von 30 % überschritten und zu diesem Tag jeweils 30,93 % (88.874.462 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind ihnen jeweils 30,93 % (88.874.462 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Namen der kontrollierten Unternehmen, über die die Stimmrechte tatsächlich gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind in Klammern angegeben:

- › die Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; die Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland),
- › die Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- › die Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- › die Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- › die Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- › die Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- › die Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- › Herr Mag. Josef Ahorner, Österreich; Frau Mag. Louise Kiesling, Österreich; Herr Prof. Ferdinand Alexander Porsche, 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
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich),

- > Herr Hans-Peter Porsche, Österreich; Herr Peter Daniell Porsche, Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich),
- > Herr Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich),
- > die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich),
- > die Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich),
- > die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich),
- > die Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich),
- > die Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland),
- > die Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich

(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland) und

› Herr Dr. Ferdinand Piëch, Österreich

(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich).

Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 28. März 2007 ebenfalls jeweils die Schwelle von 30 % überschritten und zu diesem Tag jeweils 30,93 % (88.874.535 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind ihnen jeweils 30,93 % (88.874.535 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Namen der kontrollierten Unternehmen, über die die Stimmrechte tatsächlich gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind in Klammern angegeben:

› die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland) und

› die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich

(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Porsche GmbH, Salzburg/Österreich).

Herr Dr. Hans Michel Piëch, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 28. März 2007 ebenfalls die Schwelle von 30 % überschritten und zu diesem Tag 30,94 % (88.886.932 Stimmen) betragen hat. Davon sind ihm 30,93 % der Stimmrechte (88.874.462 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihm zuzurechnenden Stimmrechte werden dabei über folgende von ihm kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

› Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich.

LAND NIEDERSACHSEN

Die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, Deutschland, 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, Deutschland, gehalten hat.

Das Land Niedersachsen, Hannover, Deutschland, 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, Deutschland, 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, Deutschland, zuzurechnen.

Darüber hinaus hat das Land Niedersachsen unter dem 28.01.2008 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31.12.2007 insgesamt 58.522.310 Stammaktien hält. Hiervon würden 440 Stück VW-Stammaktien direkt und 58.521.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH (HanBG) gehalten.

40 Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 20. Dezember 2007 die Erklärung nach §161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagenag.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 5. Dezember 2007 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

41 Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2007	2006
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	4.810.736	5.009.987
Erfolgsabhängige Vergütung	10.850.000	8.210.000
Ausgeübte beziehungsweise gezeichnete Aktienoptionen	837.150	546.950
Zeitwert der am Bilanzstichtag gehaltenen Aktienoptionen	7.950.150	1.929.950
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	307.192	306.142
Variable Vergütungsbestandteile	3.968.975	2.537.125
Darlehen an Mitglieder des Aufsichtsrats	21.218	18.160

Die fixen Bezüge des Vorstands umfassen in unterschiedlichem Umfang auch eine Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen und der Gewährung von Versicherungsschutz bestehen. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Jahressondervergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Am 31. Dezember 2007 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 30.334.447€ (Vorjahr: 21.907.510€). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt. Bei Krankheit besteht ein Anspruch auf eine 6-monatige Fortführung der normalen Bezüge und bei Dienstunfähigkeit auf das Ruhegehalt. Die Hinterbliebenen erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 8.688.685€ (Vorjahr: 10.189.421€) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 107.971.788€ (Vorjahr: 118.976.976€).

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 21.218€ (Tilgung 2007: 17.778€) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4,0 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 12,5 Jahre.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts erläutert (siehe S. 100).

Wesentliche Konzerngesellschaften

Konzernbereich Automobile

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg	
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	100,00
AUDI BRUSSELS 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	52,76
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
Volkswagen Group Sverige Aktiebolag, Södertälje/Schweden	100,00
Auto 5000 GmbH, Wolfsburg	100,00
VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA, INC., Auburn Hills, Michigan/USA	100,00
Volkswagen Group 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, Kaluga/Russland	100,00
OOO VOLKSWAGEN Rus, Kaluga/Russland	80,10
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
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona/Italien	100,00
Audi Japan K.K., Tokio/Japan	100,00
Audi Canada Inc., Ajax, Ontario/Kanada	100,00
Audi of America, LLC, Auburn Hills, Michigan/USA	100,00

Abschluss Volkswagen Konzern
 > Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

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 do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo, SP/Brasilien	100,00
Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	100,00
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage/Südafrika	100,00
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai/VR China ¹	50,00
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun/VR China ¹	40,00
Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking/VR China	100,00
Volkswagen Group Services S.A., Brüssel	100,00
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande	100,00
MAN Aktiengesellschaft, München ²	28,67
SCANIA Aktiebolag, Södertälje/Schweden ³	20,59

¹ Gemeinschaftsunternehmen sind at Equity bewertet.

² Der Stimmrechtsanteil beträgt abweichend vom Kapitalanteil bei MAN 29,9%. Die Gesellschaft wird als at Equity bewertet.

³ Der Stimmrechtsanteil beträgt abweichend vom Kapitalanteil bei SCANIA 37,44%. Die Gesellschaft wird als at Equity bewertet.

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 Reinsurance AG, 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 SERVICES JAPAN LTD., Tokio/Japan	100,00
ŠkoFIN s.r.o., Prag/Tschechische Republik	100,00
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam/Niederlande ^{1, 2}	50,00
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande	–
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort, Niederlande ¹	60,00
VW CREDIT, INC., Wilmington, Delaware/USA	100,00
VOLKSWAGEN LEASING SA DE CV, Puebla/Mexiko	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Brasilien, São Paulo/Brasilien	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Argentinien, Buenos Aires/Argentinien	100,00

1 Gemeinschaftsunternehmen sind at Equity bewertet.

2 Die Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, hält 100% der Anteile an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam.

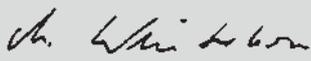
Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 18. Februar 2008

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Martin Winterkorn



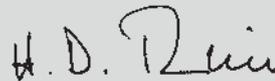
Francisco Javier Garcia Sanz



Jochem Heizmann



Horst Neumann



Hans Dieter Pötsch

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 19. Februar 2008 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 2007 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.

Abschluss Volkswagen Konzern
Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzzeit
> **Bestätigungsvermerk**
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar."

Hannover, den 19. Februar 2008

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Norbert Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2007

Mio. €		Anhang	31.12.2007	31.12.2006
Aktiva				
Anlagevermögen		1		
Immaterielle Vermögensgegenstände			210	243
Sachanlagen			3.956	4.666
Finanzanlagen			22.906	18.674
			27.072	23.583
Umlaufvermögen				
Vorräte		2	3.189	2.785
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände		3	12.184	10.641
Wertpapiere		4	1.343	2.378
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			4.590	6.193
			21.306	21.997
Rechnungsabgrenzungsposten			54	22
Bilanzsumme			48.432	45.602
Passiva				
Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital		5	1.015	1.004
Stammaktien	746			
Vorzugsaktien	269			
Bedingtes Kapital	116			
Kapitalrücklage		6	5.142	4.942
Gewinnrücklagen		7	4.522	3.802
Bilanzgewinn			745	506
			11.424	10.254
Sonderposten mit Rücklageanteil		8	75	81
Rückstellungen		9	21.336	18.849
Verbindlichkeiten		10	15.595	16.418
Rechnungsabgrenzungsposten			2	-
Bilanzsumme			48.432	45.602

Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007

Abschluss Volkswagen Konzern
Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk
> Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk

Mio. €	Anhang	2007	2006
Umsatzerlöse	11	55.218	53.036
Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		53.652	54.238
Bruttoergebnis vom Umsatz		+ 1.566	- 1.202
Vertriebskosten		3.226	3.377
Allgemeine Verwaltungskosten		637	602
Sonstige betriebliche Erträge	12	3.443	2.844
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13	2.134	1.669
Finanzergebnis	14	+ 4.185	+ 5.216
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		386	1.165
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		+ 2.811	+ 45
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		1.356	- 900
Jahresüberschuss		1.455	945

Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG per 31.12.2007

Abschluss nach Handelsrecht

Der Abschluss der Volkswagen AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches – unter Beachtung der Regelungen des Aktiengesetzes – aufgestellt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist zur besseren internationalen Vergleichbarkeit nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Die Volkswagen AG ist ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen im Sinne von § 3 Nr. 38 EnWG und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Bereich des Elektrizitätssektors übt sowohl die Volkswagen AG als auch ein Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Elektrizitätsverteilung aus. Zur Vermeidung von Diskriminierung und Quersubventionierung sind für diese Funktionen nach § 10 Abs. 3 EnWG grundsätzlich getrennte Konten zu führen und darüber hinaus für jeden der Tätigkeitsbereiche eine den in § 10 Abs. 1 EnWG genannten Vorschriften entsprechende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung aufzustellen. (Verpflichtung zur Entflechtung in der internen Rechnungslegung). Da die Elektrizitätsverteilung (Objektnetz) der Volkswagen AG nicht der allgemeinen Versorgung dient und darüber hinaus eine sehr untergeordnete Rolle spielt, hat die Volkswagen AG auf einen gesonderten Ausweis der Elektrizitätsverteilung verzichtet und sich entsprechend dem Gesetzeszweck zur Vermeidung von Diskriminierung und Quersubventionierung auf die getrennte Darstellung der anderen Tätigkeiten innerhalb des Elektrizitätssektors beschränkt.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes ist beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de und auf www.volkswagenag.com/ir unter der Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“ beziehungsweise unter dem Menüpunkt „Geschäftsberichte“ abrufbar.

Erklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG/§ 285 Nr. 16 HGB

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 20. Dezember 2007 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben.

Die Erklärung ist dauerhaft unter www.volkswagenag.com/ir, Rubrik Corporate Governance, Menüpunkt Entsprechenserklärung, zugänglich.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

Im weiteren Fortgang der Neuordnung unseres Beteiligungsengagements im Ausland haben wir die Geschäftsanteile an den Tochterunternehmen Škoda und VW Group Rus zu Zeitwerten von insgesamt 924 Mio. € in unsere Zwischenholding in den Niederlanden eingebracht. Dabei fiel ein Buchgewinn von 69 Mio. € an, der unter den Sonstigen Beteiligungserträgen ausgewiesen wurde.

Im Zuge der Restrukturierung unseres Beteiligungsengagements in Brasilien wurde der Geschäftsbereich Truck & Bus von der VW do Brasil abgespalten und zum Zeitwert von 496 Mio. € in die neu gegründete VW Caminhões e Ônibus eingebracht. Entsprechend wurden der darauf entfallende Bruttobuchwert und die in Vorjahren gebildete Wertberichtigung jeweils als Abgang erfasst.

Darüber hinaus wurden die Finanzdienstleistungsaktivitäten in Brasilien neu strukturiert und unter VW Financial Services gebündelt.

Bei der belgischen Gesellschaft VW Group Services wurde unser Kapitalanteil um 1.150 Mio. € erhöht.

Unter den Wertpapieren des Anlagevermögens wurden weitere 840 Mio. € angelegt.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir grundsätzlich beibehalten. Im Einzelfall vollzogene Änderungen sind im Folgenden gesondert erläutert.

Immaterielle Vermögensgegenstände weisen wir zu Anschaffungskosten aus und schreiben sie planmäßig linear über grundsätzlich drei bis fünf Jahre ab. Geleistete Zuschüsse zu im Eigentum Dritter stehenden Vermögensgegenständen werden als entgeltlich erworbene Nutzungsrechte aktiviert und über fünf Jahre planmäßig abgeschrieben.

Die Sachanlagen bewerten wir zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vermindert um Abschreibungen. Erhaltene Investitionszuschüsse werden abgesetzt.

Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Verwaltungskostenanteile bleiben außer Ansatz.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende aus den amtlichen AfA-Tabellen abgeleitete Nutzungsdauern zu Grunde:

> Gebäude:	25 – 50 Jahre
> Gebäude- und Grundstückseinrichtungen:	10 – 25 Jahre
> Technische Anlagen und Maschinen:	5 – 12 Jahre
> Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen):	3 – 14 Jahre

Im steuerrechtlich zulässigen Umfang werden planmäßige Abschreibungen auf bewegliche Sachanlagen degressiv mit späterem planmäßigem Übergang auf die lineare Methode unter Berücksichtigung des Einsatzes im Mehrschichtbetrieb vorgenommen.

Bei Zugängen beweglicher Vermögensgegenstände werden die Abschreibungen im Zugangsjahr pro rata temporis verrechnet.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Zugangsjahr vollständig wertberichtigt und ausgebucht. Des Weiteren werden bestimmte Anlagegegenstände der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit Anschaffungskosten bis zu 1.500 € im Einzelfall, deren betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer erreicht ist, als Abgang behandelt.

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

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten oder mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Wertpapiere des Anlagevermögens stehen mit den Anschaffungskosten zu Buche.

Nicht- oder geringverzinsliche Ausleihungen bewerten wir zum jeweiligen Barwert; die übrigen Ausleihungen zum Nennwert.

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

Der Wertansatz der unfertigen und fertigen Erzeugnisse enthält neben Fertigungsmaterial und Fertigungslohn auch die anteiligen Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen im steuerrechtlich erforderlichen Umfang.

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

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Ansprüche mit Fälligkeiten von mehr als einem Jahr haben wir unter Anwendung eines laufzeitadäquaten Zinssatzes mit dem Barwert zum Bilanzstichtag ausgewiesen.

Auf fremde Währungen lautende Forderungen werden bei ihrer erstmaligen Erfassung mit dem aktuellen Devisenkurs umgerechnet. Ein geringerer Kurs am Bilanzstichtag schlägt sich in einer niedrigeren Bewertung der Forderung aufwandswirksam nieder, während ein höherer Kurs (Bewertungsgewinn) unberücksichtigt bleibt. Bei kursgesicherten Forderungen wird von einer Stichtagskursbewertung abgesehen.

Erworbene Devisen- und Zinsoptionsrechte werden bis zur Fälligkeit mit ihren Anschaffungskosten beziehungsweise niedrigeren Zeitwerten angesetzt.

Der Ansatz der Wertpapiere des Umlaufvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert.

Erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird auf Basis einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung durch ausreichende Dotierung von Rückstellungen Rechnung getragen. Sie decken in diesem Rahmen alle erkennbaren Risiken aus zukünftigen Inanspruchnahmen ab.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen setzen wir mit dem versicherungsmathematischen Teilwert unter Berücksichtigung aktueller Richttafeln an. In 2007 wurde erstmalig ein Zinssatz von 5,5 % der Abzinsung zugrunde gelegt. Bisher wurde ein Abzinsungssatz von 6 % verwendet. Diese Zinssatzänderung, mit der der aktuellen Marktentwicklung Rechnung getragen wird, minderte im Geschäftsjahr das Unternehmensergebnis um 495 Mio. €.

Seit dem Geschäftsjahr 2001 sind die Versorgungszusagen im tariflichen Bereich mit einem Pensionsfonds-Modell verbunden.

Rückstellungen für Jubiläumszuwendungen sind unter Berücksichtigung steuerlicher Ansatz- und Bewertungsvorschriften mit 5,5 % p. a. abgezinst worden.

Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen werden mit einem Realzinsatz von 3,2 % auf den Barwert abgezinst.

Die Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten Schadensverlaufs bei den ausgelieferten Fahrzeugen gebildet.

Zur Bewertung von Devisentermingeschäften wird jeweils der vereinbarte Kurs mit dem Terminkurs gleicher Fälligkeit zum Bilanzstichtag verglichen. Ein sich daraus ergebender unrealisierter Verlust wird zurückgestellt. Eine positive Differenz (Bewertungsgewinn) wird nicht berücksichtigt. Eine Aufrechnung von Gewinnen und Verlusten erfolgt nicht. Das Bewertungsergebnis wird auf den Barwert abgezinst.

Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Rückzahlungs- beziehungsweise Erfüllungsbetrag aus.

Verbindlichkeiten in fremder Währung werden bei ihrer Erfassung mit dem aktuellen Devisenkurs umgerechnet. Ist der Kurs zum Bilanzstichtag höher, wird die Verbindlichkeit aufwandswirksam höher angesetzt. Ein niedrigerer Kurs (Bewertungsgewinn) wird nicht berücksichtigt.

Der Ansatz der Eventualverbindlichkeiten entspricht dem Haftungsumfang.

In der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt die Zuordnung der Aufwendungen zu den Bereichen Herstellung, Vertrieb und Allgemeine Verwaltung nach den Regeln der Kostenrechnung.

Die Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen enthalten sämtliche Aufwendungen aus dem Materialbeschaffungs- und Herstellungsbereich und für Handelswaren, die Kosten für Forschung und Entwicklung sowie Aufwendungen für Gewährleistungen und Produkthaftungspflicht.

In den Vertriebskosten weisen wir Personal- und Sachkosten unserer Vertriebsstellen sowie Versand-, Werbe-, Verkaufsförderungs-, Marktforschungs- und Kundendienstkosten aus.

Zu den Allgemeinen Verwaltungskosten gehören Personal- und Sachkosten der Verwaltungsstellen.

Die Sonstigen Steuern werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den jeweiligen Tageskursen oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht. Drohende Kursverluste am Bilanzstichtag werden bei der Bewertung berücksichtigt. Beteiligungen setzen wir mit dem Kurs im Zugangszeitpunkt an.

Zur Absicherung von Zahlungsströmen – im Wesentlichen aus erwarteten zukünftigen Umsatzerlösen, Materialeinkäufen und Kreditgeschäften – gegen Währungs- und Zinsschwankungen setzt die Volkswagen AG derivative Finanzinstrumente, wie Devisentermin- und -optionsgeschäfte inklusive strukturierter Optionsgeschäfte, sowie Zinssicherungsgeschäfte, wie zum Beispiel Caps, ein. Die Bewertung dieser Geschäfte wird nach dem Imparitätsprinzip vorgenommen. Durch kombinierte Zins-/Währungstauschvereinbarungen (Cross-Currency-Interest-Swaps) und Devisentermingeschäfte unterlegte Vermögensgegenstände oder Schulden werden bei ihrer erstmaligen Erfassung zu den vertraglich vereinbarten Kursen umgerechnet.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) ANLAGEVERMÖGEN

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Berichtsjahr ist auf den Seiten 272 bis 273 dargestellt. Der Buchwert des Anlagevermögens beläuft sich am Bilanzstichtag auf 27.072 Mio. €. Er enthält die Immateriellen Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Finanzanlagen.

Die Investitionen betragen:

Mio. €	2007	2006
Immaterielle Vermögensgegenstände	53	74
Sachanlagen	1.058	869
Finanzanlagen	6.841 ¹	7.796
Gesamt	7.952	8.739

¹ Inklusive 1.848 Mio. € Zugänge im Zusammenhang mit der Einbringung von weiteren Anteilen an verbundenen Unternehmen über die Volkswagen International Finance N.V. in die Global Automotive C.V., Amsterdam, unsere Zwischenholding für unser Beteiligungsengagement im Ausland. Weitere 834 Mio. € stehen im Zusammenhang mit der Neustrukturierung unseres Beteiligungsengagements in Brasilien.

Abschreibungen wurden vorgenommen auf:

Mio. €	2007	2006
Immaterielle Vermögensgegenstände	87	84
Sachanlagen	1.742	1.940
Finanzanlagen	364	1.165
Gesamt	2.193	3.189

Die Zugänge bei Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen betreffen neben den genannten Neustrukturierungen im Wesentlichen Kapitalzuführungen bei der VW Group Services S. A., der VW Financial Services AG, der AUDI AG und der VW Group of America, den Kauf von Aktien der MAN AG und der Scania AB sowie Neugründungen in Indien und Russland.

Der überwiegende Teil der Abgänge von Anteilen an verbundenen Unternehmen ergibt sich aus Einbringungen von Gesellschaften in die niederländische Zwischenholding und aus der Neustrukturierung in Brasilien.

Die Volkswagen AG hat bei den Wertpapieren des Anlagevermögens im Jahr 2007 weitere 840 Mio. € angelegt.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens enthalten mit 1 Mio. € auch die von einem verbundenen Unternehmen begebenen Genussscheine. Weiterhin sind hierunter die vom Volkswagen Pension Trust e. V. treuhänderisch für die Volkswagen AG gehaltenen Anteile an Wertpapierfonds im Umfang von 1.865 Mio. € ausgewiesen. Diese repräsentieren die auf den Pension Trust übertragenen Gegenwerte aus den Zeitwertguthaben der Mitarbeiter wie auch die Einbringung des jährlichen Versorgungsaufwandes in den Pensionsfonds.

Zuschreibungen auf Finanzanlagen betreffen fast ausschließlich den Beteiligungsbuchwert an der VW do Brasil.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	Bruttobuchwerte				
	Anschaffungs-/ Herstellungs- kosten 01.01.2007	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	Anschaffungs-/ Herstellungs- kosten 31.12.2007
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	500	53	1	20	534
	500	53	1	20	534
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	4.454	24	6	7	4.477
Technische Anlagen und Maschinen	9.590	245	86	371	9.550
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.057	542	86	429	13.256
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	236	247	-179	8	296
	27.337	1.058	-1	815	27.579
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	13.258	5.067*	0	2.638*	15.687
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	138	21	-	2	157
Beteiligungen	4.587	913	0	101	5.399
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	0	-	0	7
Wertpapiere des Anlagevermögens	2.773	840	-	30	3.583
Sonstige Ausleihungen	79	-	-	0	79
	20.842	6.841	-	2.771	24.912
Gesamt Anlagevermögen	48.679	7.952	-	3.606	53.025

* Davon im Zuge der Übertragung auf die Global Mobility Holding: Zugänge 1.848 Mio. €, Abgänge 1.779 Mio. €.

Abschluss Volkswagen Konzern
 Anhang Volkswagen Konzern
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk
 Abschluss Volkswagen AG
 > Anhang Volkswagen AG
 Bilanzzeit
 Bestätigungsvermerk

	Kumulierte Abschrei- bungen 01.01.2007	Abschrei- bungen laufendes Jahr	Abgänge	Umbu- chungen	Wertberichtigungen		Buchwerte 31.12.2007	Buchwerte 31.12.2006
					Zuschrei- bungen	Kumulierte Abschrei- bungen 31.12.2007		
	257	87	21	1	–	324	210	243
	257	87	21	1	–	324	210	243
	3.293	103	4	–2	–	3.390	1.087	1.161
	8.664	439	366	0	–	8.737	813	926
	10.714	1.200	419	1	–	11.496	1.760	2.343
	–	–	–	–	–	–	296	236
	22.671	1.742	789	–1	–	23.623	3.956	4.666
	2.000	364	154	–	372	1.838	13.849	11.258
	0	–	–	–	0	0	157	138
	166	–	–	–	–	166	5.233	4.421
	2	–	0	–	0	2	5	5
	–	–	–	–	–	–	3.583	2.773
	0	–	0	–	0	0	79	79
	2.168	364	154	–	372	2.006	22.906	18.674
	25.096	2.193	964	–	372	25.953	27.072	23.583

(2) VORRÄTE

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	554	506
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	637	552
Fertige Erzeugnisse, Waren	1.939	1.718
Geleistete Anzahlungen	59	9
	3.189	2.785

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.143	1.118
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(-)	(0)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	8.429	7.031
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.121)	(952)
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(1.483)	(811)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	319	305
davon aus Lieferungen und Leistungen	(166)	(69)
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(-)	(15)
Sonstige Vermögensgegenstände	2.293	2.187
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	(1.093)	(1.133)
	12.184	10.641

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen neben den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hauptsächlich aus Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen inklusive weiterberechneter Ertragsteuern sowie Darlehen mit kurz- und mittelfristigen Laufzeiten.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen noch nicht fällige Steuer- und Kostenerstattungen (1.480 Mio. € beziehungsweise 210 Mio. €), Rechte aus abgeschlossenen Devisenoptionsgeschäften (93 Mio. €) und abgegrenzte Zinsansprüche (20 Mio. €).

(4) WERTPAPIERE

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Sonstige Wertpapiere	1.343	2.378
	1.343	2.378

(5) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Gesellschaftskapital.

Aufgrund der im Geschäftsjahr vollzogenen Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus der vierten, fünften, sechsten und siebenten Tranche des Aktienoptionsplanes hat sich das Gezeichnete Kapital insgesamt um 11 Mio. € auf 1.015 Mio. € erhöht.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 291.337.267 nennwertlosen Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2006 besteht bis zum 2. Mai 2011 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien von bis zu 90 Mio. €. Ein weiteres Genehmigtes Kapital von bis zu 400 Mio. € besteht laut Beschluss der Hauptversammlung vom 22. April 2004 bis zum 21. April 2009.

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 21. April 2009 noch zu begebenden Wandelschuldverschreibungen ihr Bezugsrecht ausüben.

Aktienoptionsplan

Der Vorstand hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 16. April 2002 zur Auflegung eines Aktienoptionsplanes Gebrauch gemacht. Hierfür besteht ein Bedingtes Kapital in Höhe von 16,5 Mio. €. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung zur Durchführung eines Aktienoptionsplans begeben werden, von ihren Wandlungsrechten Gebrauch machen.

Der Aktienoptionsplan räumt den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Die Bilanzierung der Aktienoptionen erfolgt erst zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts. Der dann zufließende Wandelpreis für die neuen Anteile wird dem Gezeichneten Kapital beziehungsweise der Kapitalrücklage zugeführt.

Nach dem Auslaufen der ersten drei Tranchen ergeben sich die Wandelpreise und Wandelzeiträume aus der folgenden Tabelle. Die Angaben zur vierten Tranche sind als Daten des Berichtsjahres verzeichnet, obwohl auch diese Tranche inzwischen ausgelaufen ist.

€	4. Tranche	5. Tranche	6. Tranche	7. Tranche	8. Tranche
Basiswandelkurs je Aktie	51,52	36,54	38,68	37,99	58,18
Wandelkurs					
ab 19. Juni 2004	56,67				
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2004	59,25				
ab 12. Juli 2005		40,19			
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2005	61,82	42,02			
ab 10. Juli 2006			42,55		
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2006	64,40	43,85	44,48		
ab 9. Juli 2007				41,79	
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2007		45,68	46,42	43,69	
ab 8. Juli 2008					64,00
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2008			48,35	45,59	66,91
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2009				47,49	69,82
ab Veröffentlichung des Zwischenberichts Jan.-Sept. 2010					72,73
Beginn der Wandelfrist	19.06.2004	12.07.2005	10.07.2006	09.07.2007	08.07.2008
Ende der Wandelfrist	11.06.2007	04.07.2008	02.07.2009	01.07.2010	30.06.2011

Der Bestandswert an ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen belief sich bei einem Einzelwert von 2,56 € je Stück am 31. Dezember 2007 auf insgesamt 964.648,96 € (= 376.816 Stück), die das Recht auf den Bezug von 3.768.160 Stammaktien vermitteln. Die Verbindlichkeiten aus Wandelschuldverschreibungen sind unter den Sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Im Geschäftsjahr sind 11.503 Wandelschuldverschreibungen im Wert von 29.447,68 € von zwischenzeitlich ausgeschiedenen Mitarbeitern zurückgegeben worden. Aus der vierten, fünften, sechsten und siebten Tranche sind 435.720 Wandelrechte im Nominalwert von 1.115.443,20 € ausgeübt worden. Damit wurden 4.357.200 Aktien im Nennwert von 11.154.432,00 € ausgegeben.

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen (fünfte bis achte Tranche) ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Nominalwert der Wandelschuld- verschreibung	Anzahl der Wandelrechte	Anzahl der wandel- baren Stammaktien
	€	Stück	Stück
Stand am 01.01.2007	2.109.539,84	824.039	8.240.390
ausgeübt	1.115.443,20	435.720	4.357.200
zurückgegeben	29.447,68	11.503	115.030
Stand am 31.12.2007	964.648,96	376.816	3.768.160

(6) KAPITALRÜCKLAGE

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
	5.142	4.942

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 4.816 Mio. € aus den Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der im vorherigen Geschäftsjahr durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Aus dem Aufgeld aus der Kapitalerhöhung durch Ausübung von Wandelrechten aus dem Aktienoptionsplan erhöhte sich die Kapitalrücklage im Geschäftsjahr um 200 Mio. €. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

(7) GEWINNRÜCKLAGEN

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Gesetzliche Rücklage	31	31
Andere Gewinnrücklagen	4.491	3.771
	4.522	3.802

Aus dem Jahresergebnis wurden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 720 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(8) SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Steuerrechtliche Rücklagen	0	–
Steuerrechtliche Abschreibungen	75	81
	75	81

Als steuerrechtliche Abschreibungen werden bei der Volkswagen AG Wertberichtigungen gemäß § 3 Abs. 2 Zonenrandförderungs-Gesetz, § 6b EStG/Abschnitt 35 EStR, § 7d EStG und § 82d EStDV ausgewiesen.

Steuerrechtliche Rücklagen bestehen in geringem Umfang gemäß § 6b EStG und Abschnitt 35 EStR.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.850	8.019
Steuerrückstellungen	3.077	2.067
Sonstige Rückstellungen	9.409	8.763
	21.336	18.849
davon: kurzfristig (bis 1 Jahr)	5.902	4.914
mittelfristig	6.593	5.628
langfristig (über 5 Jahre)	8.841	8.307
	21.336	18.849

Die Sonstigen Rückstellungen bestehen unter anderem für Gewährleistungen (2,9 Mrd. €), Personalkosten (2,6 Mrd. € im Wesentlichen für Dienstjubiläen, Altersteilzeit, Verpflichtungen aus Zeitwerten und andere Kosten der Belegschaft) sowie sonstige Vertriebsaufwendungen (1,4 Mrd. €).

(10) VERBINDLICHKEITEN

Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Summe 31.12.2007	Summe 31.12.2006	Restlaufzeit bis 1 Jahr
Art der Verbindlichkeit				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	122	122	129	129
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	88	88	50	50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.367	1.367	1.209	1.209
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	12.993	13.119	14.397	14.102
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	62	62	50	50
Sonstige Verbindlichkeiten	604	837	583	378
davon: aus Steuern	(62)	(62)	(8)	(8)
im Rahmen der sozialen Sicherheit	(8)	(8)	(8)	(8)
	15.236	15.595	16.418	15.918

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, stammen mit 1.828 Mio. € (Vorjahr: 2.089 Mio. €) beziehungsweise 29 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) aus Lieferungen und Leistungen. Von den Verbindlichkeiten sind 11.020 Mio. € (Vorjahr: 11.973 Mio. €) verzinslich. Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten in Höhe von 60 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) Verbindlichkeiten mit mehr als 5 Jahren Restlaufzeit. Für die ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

Haftungsverhältnisse Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2007	31.12.2006
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	129	124
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	13.000	17.628
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(21)	(21)
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	127	171
Gesamt	13.256	17.923

Der wesentliche Inhalt der Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen entfällt auf Garantien gegenüber Gläubigern von Tochtergesellschaften aus von diesen begebenen Anleihen und in diesem Zusammenhang abgeschlossenen Swap-Transaktionen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus zugesagten Darlehen an Tochtergesellschaften bestehen längstens bis zum Jahr 2012 finanzielle Verpflichtungen von rd. 2,3 Mrd. €.

Die aus Miet- und Leasingverträgen resultierenden finanziellen Verpflichtungen belaufen sich insgesamt auf 555 Mio. € (Vorjahr: 628 Mio. €). Davon sind 106 Mio. € in 2008 fällig. Auf Verträge mit einer Laufzeit von bis zu fünf Jahren entfallen – bei Ausgaben in 2008 von 61 Mio. € (davon 16 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen) – voraussichtlich insgesamt 135 Mio. € (davon 43 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen). Für Verträge mit Laufzeiten von bis zu 21 Jahren betragen die finanziellen Verpflichtungen über die gesamte verbleibende Vertragsdauer rund 420 Mio. €, davon 89 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen (in 2008 44 Mio. €, davon 11 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen).

Von den Grundstücken sind rund 38 ha (Bilanzwert 3 Mio. €) mit Erbbaurechten belastet.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb von 100 % der Anteile an LeasePlan Corporation N.V. und dem späteren Verkauf von 50 % der Anteile an zwei Co-Investoren hat Volkswagen den Co-Investoren Put-Optionen gewährt, die die Co-Investoren berechtigen, ihre Anteile an Volkswagen zu verkaufen. Diese Put-Optionen können (a) zu jeder Zeit und (b) bei Eintreten bestimmter Umstände innerhalb einer festgelegten Frist ausgeübt werden. Als Preis der Anteile wurde der größere Betrag von (a) dem Zeitwert der Anteile, festgelegt von einem Fachmann

anhand einer anerkannten Bewertungsmethode und (b) dem ursprünglichen Anschaffungspreis der Co-Investoren festgelegt. Der Wert der Option wird mit einem anerkannten Optionspreismodell (Binomialmodell) ermittelt. Dabei wurden folgende wesentliche Parameter unterstellt: Volatilität (22 %), Risikofreier Zins (4,1%) und aus der Planungsrechnung abgeleitete Wachstumsfaktoren. Der Wert zum 31.12.2007 betrug –26 Mio. €.

Im Zuge der Gründung der VW Rus wurde den Co-Investoren eine Put-Option gewährt, die ihnen das Recht einräumt, nach Ablauf von 6 Jahren ihren Anteil an der VW Rus zu ihren Anschaffungskosten zuzüglich einer angemessenen Verzinsung zurück zu geben. Die Option hat zum 31.12.2007 einen negativen Marktwert von –30 Mio. €. Aufgrund der möglichen Ausübung der Option wurde der Betrag unter den Sonstigen Rückstellungen erfasst.

Im Zuge der Veräußerung der gedas-Gruppe wurden Umsatzgarantien bis zum Jahr 2013 in Höhe von insgesamt 1,7 Mrd. € eingegangen, davon entfallen 0,4 Mrd. € auf 2008.

Gemäß § 5 Abs. 10 des Statuts für den Einlagensicherungsfonds hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, den Bundesverband deutscher Banken e.V., Köln von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines in Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die Volkswagen AG haftet aus ihren Beteiligungen an Personenhandelsgesellschaften.

Das Obligo für Investitionsvorhaben hält sich im üblichen Rahmen.

Derivative Finanzinstrumente

Mio. € Art und Umfang	Nominalvolumen			Zeitwerte	
	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	
Zinsswaps	2	2			
negative Zeitwerte			0	0	
Devisenterminkontrakte	15.680	15.242	1.177	355	
davon: Devisenkäufe	1.818	2.515			
davon: positive Zeitwerte			7	10	
negative Zeitwerte			–134	–51	
Devisenverkäufe	13.862	12.727			
davon: positive Zeitwerte			1.326	518	
negative Zeitwerte			–22	–122	
Devisenoptionskontrakte	4.470	6.412			
positive Zeitwerte			323	337	
Warenterminkontrakte	1.502	1.839			
davon: positive Zeitwerte			219	231	
negative Zeitwerte			–8	–29	

BEWERTUNGSMETHODEN

Die Zeitwerte der Derivat-Volumina werden anhand der von anerkannten Informationsdiensten übermittelten Marktdaten ermittelt.

Bilanzposten und Buchwerte

Von den derivativen Finanzinstrumenten sind in den folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio. €		Buchwert	
Art	Bilanzposten	31.12.2007	31.12.2006
Optionsprämien	Sonstige Vermögensgegenstände	93	156
Drohende Verluste aus schwebenden Devisentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	156	173
Drohende Verluste aus schwebenden Warentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	8	29
Zinsabgrenzungen aus Zinsswaps	Guthaben bei Kreditinstituten/ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	0

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) UMSATZERLÖSE

Mio. €	2007	%	2006	%
nach Regionen				
Inland	21.254	38,5	21.022	39,6
Europa/ohne Inland	26.498	47,9	24.805	46,8
Nordamerika	3.092	5,6	2.997	5,7
Südamerika	372	0,7	323	0,6
Afrika	1.039	1,9	1.063	2,0
Asien-Pazifik	2.963	5,4	2.826	5,3
Gesamt	55.218	100,0	53.036	100,0
nach Segmenten				
Fahrzeuggeschäft	38.584	69,9	37.094	70,0
Originalteile	3.889	7,0	3.780	7,1
Sonstige Verkäufe	12.745	23,1	12.162	22,9
Gesamt	55.218	100,0	53.036	100,0

Bei den Sonstigen Verkäufen handelt es sich im Wesentlichen um Verbundlieferungen an unsere Tochtergesellschaften und um Aggregate- und Teileverkäufe an Dritte.

(12) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Mio. €	2007	2006
Sonstige betriebliche Erträge	3.443	2.844
davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	(7)	(7)

Die Sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Weiterberechnungen (1,6 Mrd. €), Wechselkursänderungen im Rahmen unseres Liefer- und Leistungsverkehrs (1,0 Mrd. €) und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (0,4 Mrd. €).

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2007	2006
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.134	1.669
davon Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil	(1)	(0)

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten hauptsächlich Kosten aus der Wechselkursänderung im Rahmen des Liefer- und Leistungsverkehrs einschließlich der streng imparitätischen Bewertung unserer Devisenkurssicherungsgeschäfte (0,9 Mrd. €) nach Verrechnung mit den im Vorjahr gebildeten Rückstellungen sowie Aufwendungen für Tochterunternehmen, die an diese Gesellschaften weiterberechnet werden (0,9 Mrd. €).

Die – nur noch in geringem Umfang angefallenen – steuerrechtliche Abschreibungen betreffenden Einstellungen in den Sonderposten mit Rücklageanteil entfallen auf das Anlagevermögen.

(14) FINANZERGEBNIS

Mio. €	2007	2006
Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungen	4.321	5.472
Erträge und Aufwendungen aus Zinsen	-484	13
Sonstiges Finanzergebnis	348	-269
	4.185	5.216

Die Erträge aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Erträge von Scania AB, VW Group Services S. A., VW China Investment, VW Logistics GmbH & Co. OHG, Volkswagen Group UK und unseren chinesischen Joint Ventures. In den Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen (vor allem von der AUDI AG, AutoVision GmbH, den VW Sachsen-Gesellschaften und der VW Kraftwerk GmbH) sind auch weiterberechnete ergebnisabhängige Steuern erfasst.

Die Sonstigen Beteiligungserträge betreffen fast ausschließlich Zuschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert an der VW do Brasil Ltda., Erträge im Zusammenhang mit der Übertragung von Gesellschaften auf die Global Mobility Holding B. V. und die Auflösung einer nicht mehr benötigten Rückstellung für Garantien aus dem Verkauf der gedas-Gruppe.

Unter den Sonstigen Beteiligungsaufwendungen wurden hauptsächlich Rückstellungen für drohende Verpflichtungen aus einem Ergebnisabführungsvertrag und für eine mögliche Inanspruchnahme einer den Co-Investoren gewährten Put-Option erfasst.

Erträge und Aufwendungen aus Zinsen

Mio. €	2007	2006
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	14	127
davon aus verbundenen Unternehmen	(6)	(19)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	713	651
davon aus verbundenen Unternehmen	(271)	(190)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.211	765
davon an verbundene Unternehmen	(701)	(596)
	-484	13

In den Erträgen und Aufwendungen aus Zinsen sind Aufwendungen aus dem Factoringgeschäft (Finanzierung von unverzinslichen Lieferforderungen) vornehmlich mit unserer Konzerngesellschaft Volkswagen Group Services S. A. enthalten. Ebenso werden hier die Erträge und Aufwendungen aus Zinssicherungsgeschäften sowie Zuschreibungen auf den Buchwert von Wertpapieren des Anlage- und des Umlaufvermögens ausgewiesen.

Sonstiges Finanzergebnis

Mio. €	2007	2006
Abzinsung Steuererminderungsanspruch	-	-254
Gewinne/Verluste aus Wertpapierverkäufen	348	-15
	348	-269

Sonstige Steuern

Die den Funktionsbereichen zugeordneten Sonstigen Steuern betragen 31 Mio. € (Vorjahr: 31 Mio. €). Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Grund- und Fahrzeugsteuer.

**MITTEILUNGEN UND VERÖFFENTLICHUNGEN VON VERÄNDERUNGEN DES STIMMRECHTSANTEILS
AN DER VOLKSWAGEN AG NACH § 21 UND § 26 WPHG**

Porsche

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (heute: Porsche Automobil Holding SE), Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 28. März 2007 die Schwelle von 30 % überschritten hat und zu diesem Tag 30,93 % der Stimmrechte (88.874.462 Stimmrechte) beträgt.

Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 28. März 2007 jeweils die Schwelle von 30 % überschritten und zu diesem Tag jeweils 30,93 % (88.874.462 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind ihnen jeweils 30,93 % (88.874.462 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Namen der kontrollierten Unternehmen, über die die Stimmrechte tatsächlich gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind in Klammern angegeben:

- die Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; die Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland),
- die Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- die Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; die Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- die Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- die Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland),

- › die Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- › die Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland),
- › Herr Mag. Josef Ahorner, Österreich; Frau Mag. Louise Kiesling, Österreich; Herr Prof. Ferdinand Alexander Porsche, 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
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich),
- › Herr Hans-Peter Porsche, Österreich; Herr Peter Daniell Porsche, Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich),
- › Herr Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich),
- › die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich),

- die Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich),
- die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich),
- die Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart/Deutschland; Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich),
- die Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland),
- die Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland) und
- Herr Dr. Ferdinand Piëch, Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich).

Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 28. März 2007 ebenfalls jeweils die Schwelle von 30 % überschritten und zu diesem Tag jeweils 30,93 % (88.874.535 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind ihnen jeweils 30,93 % (88.874.535 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Namen der kontrollierten Unternehmen, über die die Stimmrechte tatsächlich gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind in Klammern angegeben:

- die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland)
und
- die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich
(Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
Porsche GmbH, Salzburg/Österreich).

Herr Dr. Hans Michel Piëch, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG am 28. März 2007 ebenfalls die Schwelle von 30 % überschritten und zu diesem Tag 30,94 % (88.886.932 Stimmen) betragen hat. Davon sind ihm 30,93 % der Stimmrechte (88.874.462 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihm zuzurechnenden Stimmrechte werden dabei über folgende von ihm kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen AG jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich.

Land Niedersachsen

Die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, Deutschland, 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, Deutschland, gehalten hat.

Das Land Niedersachsen, Hannover, Deutschland, 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, Deutschland, 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, Deutschland, zuzurechnen.

Darüber hinaus hat das Land Niedersachsen unter dem 28.01.2008 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31.12.2007 insgesamt 58.522.310 Stammaktien hält. Hiervon würden 440 Stück VW-Stammaktien direkt und 58.521.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH (HanBG) gehalten.

ENTWICKLUNG VOM JAHRESÜBERSCHUSS ZUM BILANZGEWINN

Mio. €	2007	2006
Jahresüberschuss	1.455	945
Gewinnvortrag	10	11
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	–	107
Einstellungen in Gewinnrücklagen		
in Andere Gewinnrücklagen	– 720	– 450
Einstellung in die Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die vereinfachte Kapitalherabsetzung	–	– 107
Bilanzgewinn	745	506

GESAMTPERIODENAUFWAND

Materialaufwand

Mio. €	2007	2006
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	42.683	40.317
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.195	2.082
	44.878	42.399

Personalaufwand

Mio. €	2007	2006
Löhne und Gehälter	4.686	6.883
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.206	1.518
davon für Altersversorgung	(1.288)	(621)
	6.892	8.401

SONSTIGE ANGABEN

Der Steueraufwand entfällt auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Das Jahresergebnis ist als Folge steuerlicher Maßnahmen im Geschäftsjahr und in Vorjahren verbessert. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Auflösung von Sonderposten für steuerrechtliche Abschreibungen. Ohne diese Maßnahmen wäre das Ergebnis um ca. 4 Mio. € niedriger. Im Folgejahr wird sich aus der planmäßigen Abwicklung der Sonderposten voraussichtlich ein positiver Einfluss auf den Jahresüberschuss von ca. 5 Mio. € ergeben. Die anderen Geschäftsjahren zuzuordnenden Aufwendungen, hauptsächlich für Gewährleistungen, betragen 355 Mio. € (Vorjahr: 403 Mio. €). Dem stehen aperiodische Erträge von 481 Mio. € (Vorjahr: 539 Mio. €) gegenüber. Hierin sind vor allem die in den Sonstigen betrieblichen Erträgen erfassten Erträge aus der Auflösung von in Vorjahren dotierten Rückstellungen enthalten.

AUSSERPLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN

Mio. €	2007	2006
auf Sachanlagen	–	45
auf Finanzanlagen		
Verbundene Unternehmen	364	1.164
Beteiligungen	–	1
	364	1.210

IM JAHRESDURCHSCHNITT BEI DER VOLKSWAGEN AG BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2007	2006
nach Gruppen		
Leistungslöhner	45.477	50.896
Zeitlöhner	19.967	19.410
Gehaltsempfänger	27.000	27.454
	92.444	97.760
Auszubildende	4.011	4.052
	96.455	101.812
nach Werken		
Wolfsburg	49.436	51.676
Hannover	13.108	14.447
Braunschweig	5.734	6.099
Kassel	13.861	14.543
Emden	7.946	8.382
Salzgitter	6.370	6.665
	96.455	101.812

HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Im Geschäftsjahr wurden als Aufwand erfasst für:

€	2007
Abschlussprüfungen	1.756.017
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	2.115.278
Steuerberatungsleistungen	120.729
Sonstige Leistungen	273.017
	4.265.041

Die Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats und zur Veränderung dieser Gremien sowie zu den Mitgliedschaften der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien befinden sich auf den Seiten 108 bis 111 dieses Berichts.

VERGÜTUNGEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

€	2007	2006
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	4.810.736	5.009.987
Erfolgsabhängige Vergütung	10.850.000	8.210.000
Ausgeübte beziehungsweise gezeichnete Aktienoptionen	837.150	546.950
Zeitwert der am Bilanzstichtag gehaltenen Aktienoptionen	7.950.150	1.929.950
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	307.192	306.142
Variable Vergütungsbestandteile	3.968.975	2.537.125
Darlehen an Mitglieder des Aufsichtsrats	21.218	18.160

Die fixen Bezüge des Vorstands umfassen in unterschiedlichem Umfang auch eine Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen und der Gewährung von Versicherungsschutz bestehen. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Jahressondervergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Am 31. Dezember 2007 betrug die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 19.815.224 € (Vorjahr: 13.577.681 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 8.688.685 € (Vorjahr: 10.189.421 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 88.203.403 € (Vorjahr: 87.049.172 €). Bei Dienstunfähigkeit besteht ein Anspruch auf das Ruhegehalt und eine 6-monatige Fortführung der normalen Bezüge bei Krankheit. Die Hinterbliebenen erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld je Kind – maximal jedoch 100 % - bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstands.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Rahmen des Vergütungsberichts innerhalb des Lageberichts erläutert (siehe Seite 100).

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 21.218 € (Tilgung 2007: 17.778 €) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 18. Februar 2008

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

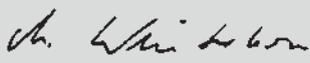
Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Volkswagen AG vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und der Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Wolfsburg, den 18. Februar 2008

Volkswagen Aktiengesellschaft

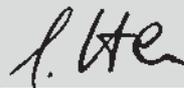
Der Vorstand



Martin Winterkorn



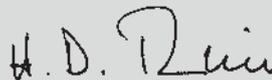
Francisco Javier Garcia Sanz



Jochem Heizmann



Horst Neumann



Hans Dieter Pötsch

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 geprüft. Nach § 10 Abs. 4 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Entflechtung in der internen Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und zusammengefasstem Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 10 Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den zusammengefassten Lagebericht sowie über die interne Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten nach § 10 Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und zusammengefasstem Lagebericht sowie in der internen Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstandes, die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts der Gesellschaft sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten in der internen Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Abschluss Volkswagen Konzern
Anhang Volkswagen Konzern
Bilanzzeit
Bestätigungsvermerk
Abschluss Volkswagen AG
Anhang Volkswagen AG
Bilanzzeit
> Bestätigungsvermerk

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens, Finanz und Ertragslage der Gesellschaft. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Entflechtung in der internen Rechnungslegung nach § 10 Abs. 3 EnWG hat zu keinen Einwendungen geführt.

Hannover, den 19. Februar 2008

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Norbert Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoffverbrauch (l/100km)			CO ₂ -Emissionen (g/km)
		innerorts	außerorts	kombiniert	
Audi RS 6 Avant	426 (580)	20,4	10,3	14,0	333
Bentley Azure	336 (456)	28,8	14,1	19,5	465
Bentley Brooklands	395 (537)	28,8	14,1	19,5	465
Bentley Continental Flying Spur	411 (560)	26,2	11,9	17,1	410
Bentley Continental GT Coupé	412 (560)	25,3	11,6	16,6	396
Bentley Continental GT Cabrio	411 (560)	26,2	11,9	17,1	410
Bentley Continental GT Speed Coupé	449 (610)	25,3	11,6	16,6	396
Lamborghini Gallardo Coupé	382 (520)	24,8	12,4	17,0	400
Lamborghini Gallardo Spyder	382 (520)	24,8	12,4	17,0	400
Lamborghini Gallardo Superleggera	390 (530)	24,8	12,4	17,0	400
Lamborghini Murciélago LP 640	471 (640)	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640 Roadster	471 (640)	32,6	15,1	21,3	500
SEAT Leon Cupra R	177 (240)	11,4	6,5	8,3	199
VW Caddy EcoFuel	80 (109)	8,2*	4,7*	6,0*	157
VW Polo BlueMotion	59 (80)	4,9	3,2	3,8	99
VW Golf BlueMotion	77 (105)	5,8	3,8	4,5	119
VW Golf Plus BlueMotion	77 (105)	6,1	4,1	4,8	127
VW Golf Variant BlueMotion	77 (105)	5,9	3,9	4,6	122
VW Jetta BlueMotion	77 (105)	5,9	3,9	4,6	122
VW Touran BlueMotion	77 (105)	7,0	4,7	5,4	144
VW Touran EcoFuel	80 (109)	8,1*	4,5*	5,8*	155
VW Passat BlueMotion	77 (105)	6,7	4,2	5,1	136
VW Passat Variant BlueMotion	77 (105)	6,8	4,4	5,2	137

* In kg/100 km.

Glossar

AUSGEWÄHLTE BEGRIFFE AUF EINEN BLICK

Adaptive Cruise Control (ACC)

Funktionserweiterte Geschwindigkeitsregelanlage mit radarsensorischer Abstandskontrolle, die zusätzlich potenzielle Unfallgefahren erkennt und präventiv die Bremsanlage in Einsatzbereitschaft versetzt.

ASEAN

(Association of Southeast Asian Nations) Eine seit dem 8. August 1967 bestehende internationale Organisation südostasiatischer Staaten mit politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zielen.

Benchmarking

Vergleichende Analyse von Produkten, Dienstleistungen, Prozessen oder Finanzkennzahlen eines Unternehmens mit denen der führenden Wettbewerber einer Branche.

CCS

Ein effizientes Antriebs- und Kraftstoffsystem, das die Vorteile der Diesel- und Ottomotoren – unter Verwendung von Kraftstoffen der neuesten Generation – vereint.

Corporate Governance

Im internationalen Sprachgebrauch Bezeichnung für die verantwortungsvolle, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle.

Doppelkupplungsgetriebe (DSG)

Getriebe, das aus zwei Teilgetrieben mit jeweils einer Kupplung besteht und so die Agilität, den Fahrspaß und den geringen Verbrauch eines Handschaltgetriebes mit dem Komfort eines Automatikgetriebes vereint.

Drehscheibenkonzept

Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

Fair Value

Betrag, zu dem ein Vermögenswert zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern getauscht oder eine Verpflichtung beglichen werden kann (auch: beizulegender Zeitwert).

Hybridantrieb

Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Modularer Längsbaukasten (MLB)

Die Anwendung der Modulstrategie in Fahrzeugplattformen, bei denen der Triebstrang längs zur Fahrtrichtung eingebaut wird. Durch die modulare Anordnung aller Komponenten werden maximale Synergien zwischen den Fahrzeugfamilien erzielt.

Modularer Querbaukasten (MQB)

Die Anwendung der Modulstrategie in Fahrzeugplattformen, bei denen der Triebstrang quer zur Fahrtrichtung eingebaut wird.

Rating

Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Sport Utility Vehicle (SUV)

Sportliches und geländegängiges Mehrzweckfahrzeug.

Werttreiber

Faktoren und Größen, die Ergebnis und Wert eines Unternehmens bestimmen. Die Effizienz der Werttreiber eines Unternehmens kann durch finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren gemessen werden.

Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung die maskuline grammatische Form verwenden.

Stichwortverzeichnis

A		G		P	
Absatz	120, 144	Gesamtaussage	121, 138, 175	Pkw-Nachfrage	115, 164, 171
Aktienkursentwicklung	122, 123	Gesamtwirtschaftliche		Produktion	151, 164
Aktioptionsplan	123, 223	Entwicklung	114, 163, 170	Produktionszahl	81, 83, 85, 87, 89, 91, 121, 144
Aktionärsstruktur	124	Gesundheitsstand	157		
Auftragslage	120	Gewinnverwendungsvorschlag	143	Q	
Auslieferungen	117, 172	GuV nach Konzernbereichen	135	Qualitätssicherung	153, 165
Aussichten	176	GuV Volkswagen AG	142		
B		H		R	
Beschaffung	149, 164	Hauptversammlung	105, 126	Ratings	92, 129, 168
Beschaffungsvolumen	144, 150			Rechtsfälle	167
Bilanzierungs- und		I		Risikomanagement	98, 162
Bewertungsgrundsätze	190	Investitions- und Finanzplanung	174		
Bilanzstruktur				S	
nach Konzernbereichen	131	K		Segmentberichterstattung	198
Bilanzstruktur Volkswagen AG	142	Kapitalflussrechnung nach			
		Konzernbereichen	133	U	
		Kapitalkostensatz	140	Umsatzanteile nach Märkten	136
C		Kennzahlen zur Aktie	125	Umsatzerlöse nach Märkten	79, 199
Cash-flow	133, 174	Konsolidierungsgrundsätze	189	Umsatzerlöse nach Marken	
Corporate Governance	8, 96, 256	Konzernkreis	185	und Geschäftsfeldern	79, 199
				Umweltschutz	144, 157, 165
D		L		Unternehmensstruktur	104
Devisenkursentwicklung	115	Lagerbestände	121		
Dividendenrendite	123	Leistungen an die Belegschaft	143	V	
Dividendenvorschlag	143	Lieferantenmanagement	149	Vergütungsbericht	100, 257
				Vertrieb	152
E		M			
Emissionen	128	Marktanteile	118, 172	W	
Entsprechenserklärung	8, 96	Mitarbeiter	154, 165	Währungsrisiko	168
Ergebnis je Aktie	123, 206	Mitarbeiterzahl	121, 144	Wertbeitrag	141
Ergebnis nach Marken und		Modelle	116, 119, 172	Wertorientierte Steuerung	140, 175
Geschäftsfeldern	79			Wertschöpfung	138
Ergebnis nach Märkten	79	N		Wesentliche Konzerngesellschaften	258
Erklärung des Vorstands	177	Nachtragsbericht	169	Wirtschaftswachstum	116
		Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	146		
F				Z	
Finanzielle Situation	134	O		Zahlungsmittelbestand	134
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	137	Operatives Ergebnis	79, 135		
Forschungs- und		Organe	108		
Entwicklungskosten	144, 149				
Forschung und Entwicklung	146, 164, 171				
Fünf-Jahres-Übersicht	139				

Impressum

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Finanzpublizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-28282

Volkswagen AG
Konzern Kommunikation
Brieffach 1970
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-28282

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor.
Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/ir

INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-86622 IR Hotline
Fax +49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

Volkswagen AG
Investor Relations
17C Curzon Street
London W1J 5HU
Großbritannien
Telefon +44 20 7290 7820
Fax +44 20 7629 2405

Volkswagen Group of America, Inc.
Investor Relations Liaison Office
(Fragen betreffend 'American Depositary Receipts')
Brieffach OP / 4M01
3800 Hamlin Road
Auburn Hills, Michigan 48326
USA
Telefon +1 248 754 5000
Fax +1 248 754 6405

Impressum

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION

3st kommunikation, Mainz

REDAKTION | TEXT MAGAZINTEIL „DRIVING IDEAS.“

Coram Publico, Hamburg

Dr. Olaf Ihlau, Journalist

Jürgen Lewandowski, Journalist

Dirk Maxeiner, Journalist

FOTOGRAFIE | BILDNACHWEIS

acatech Studie Mobilität 2020 (S.30)

Corbis (S. 33, S. 64 – 65)

FOTOFINDER (S. 60)

Getty Images (S. 33, S. 50-51, S. 53, S. 58, S. 60, S. 62 – 63)

Heinrich Huelser pictureservice (S. 26 – 27, S. 29)

Claudia Kempf (S. 10, S. 12 – 13)

Karsten Koch (S. 33, S. 42 – 45)

Hartmut Nägele (S. 68 – 71)

Boris Rössler (S. 46 – 49)

Manfred Zimmermann, EuroMediaHouse (S.14 – 17, S. 34 – 37, S. 72 – 75)

Volkswagen AG

DRUCK

druckpartner Druck- und Medienhaus, Essen

PAPIER

Heaven 42, Papierfabrik Scheufelen, Lenningen



ISSN 0944-9817 / 858.809.505.00

Printed in Germany

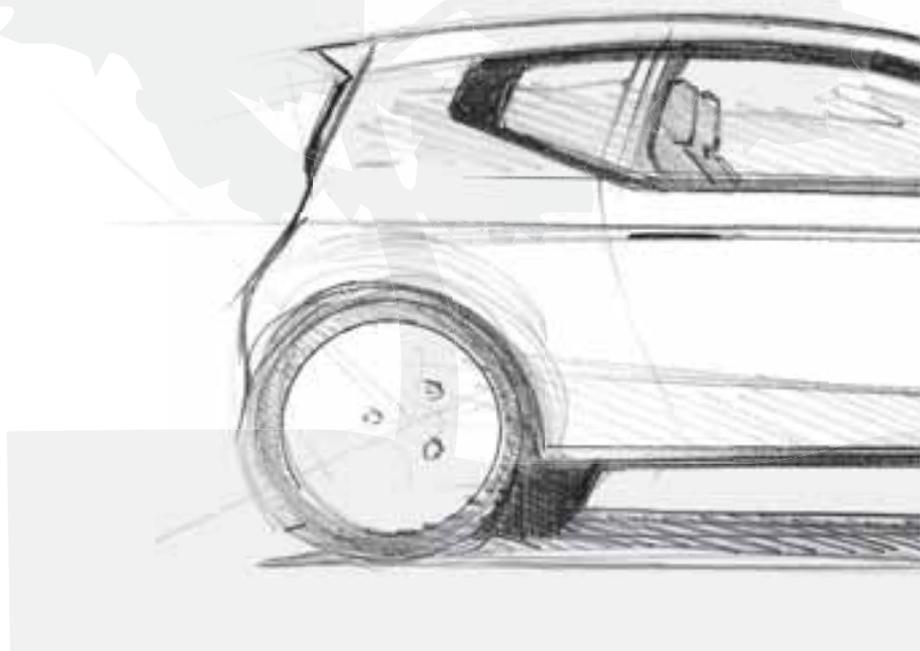
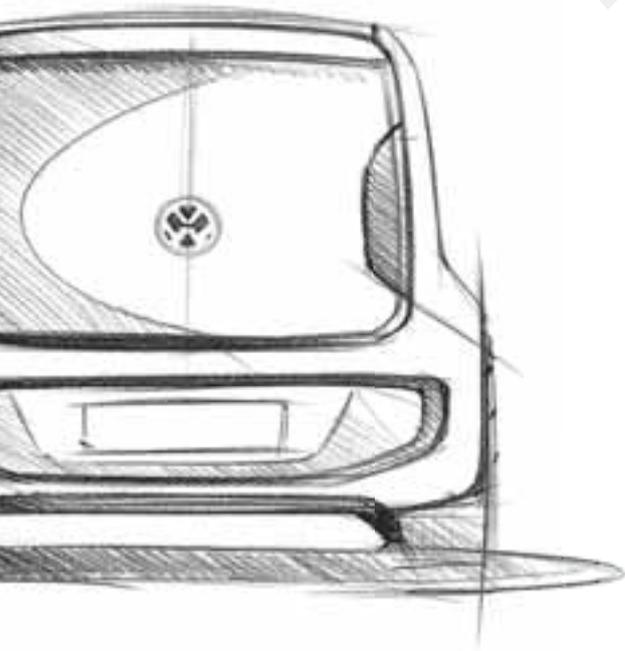
Termine 2008

MESSEN

- > **6. – 16. MÄRZ**
Internationaler Automobilsalon, Genf
- > **5. – 13. APRIL**
Auto Mobil International, Leipzig
- > **24. – 28. APRIL**
Auto China, Beijing
- > **24. MAI – 1. JUNI**
Salón Internacional del Automóvil, Madrid
- > **13. – 22. JULI**
Auto Changchun, Changchun
- > **30. AUGUST – 7. SEPTEMBER**
Caravan Salon, Düsseldorf
- > **16. – 21. SEPTEMBER**
Automechanika, Frankfurt
- > **25. SEPTEMBER – 2. OKTOBER**
IAA Nutzfahrzeuge, Hannover
- > **4. – 19. OKTOBER**
Mondial de l'Automobile, Paris
- > **21. – 30. NOVEMBER**
Los Angeles Auto Show, Los Angeles
- > **29. NOVEMBER – 7. DEZEMBER**
Essen Motor Show, Essen
- > **6. – 14. DEZEMBER**
Motor Show Bologna

FINANZKALENDER

- > **13. MÄRZ 2008**
Jahrespressekonferenz der
Volkswagen AG
- > **13. MÄRZ 2008**
Internationale Investorenkonferenz
- > **24. APRIL 2008**
Hauptversammlung der Volkswagen AG
(Congress Center Hamburg)
- > **30. APRIL 2008**
Zwischenbericht Januar – März
- > **23. JULI 2008**
Zwischenbericht Januar – Juni
- > **30. OKTOBER 2008**
Zwischenbericht Januar – September



Chronik 2007

JANUAR	FEBRUAR	MÄRZ	APRIL	MAI	JUNI
					
<p>18.01.</p> <p>Volkswagen punktet in ADAC-Leserwahl „Gelber Engel 2007“</p> <p>Der Volkswagen Konzern erhält Auszeichnungen in den Kategorien „Auto“, „Innovation“ und „Marke“.</p>	<p>01.02.</p> <p>Konzernfahrzeuge bei den „Besten Autos 2007“ erfolgreich</p> <p>Die Leser des Fachmagazins „auto motor und sport“ wählen die „Besten Autos 2007“. Dabei gehen fünf von zehn Auszeichnungen an den Volkswagen Konzern.</p>	<p>06.03.</p> <p>Internationaler Automobilsalon, Genf</p> <p>Volkswagen präsentiert eines der sparsamsten Mittelklasse-Automobile: den Passat BlueMotion. Bei Audi debütiert die neue Baureihe Audi A5. Škoda zeigt in einer Weltpremiere den neuen Fabia.</p>	<p>20.04.</p> <p>„Flotten-Award 2007“: 10 Mal Gold für Volkswagen</p> <p>Bei der Verleihung des „Flotten-Award 2007“ ist der Volkswagen Konzern mit zehn ersten Plätzen erneut das erfolgreichste Unternehmen. Weit über 5.000 Leser des Fachmagazins „Autoflotte“ hatten ihre Stimme abgegeben.</p>	<p>09.05.</p> <p>Volkswagen und Audi gewinnen „International Engine of the Year Awards 2007“</p> <p>Eine Jury mit rund 60 Fachjournalisten aus über 25 Ländern zeichnet erneut den TSI-Motor von Volkswagen und den TFSI-Motor von Audi aus.</p>	<p>03.06.</p> <p>25-millionster Golf gefeiert</p> <p>Mit einem Mitarbeiterfest auf dem Werksgelände, Veranstaltungen in der Autostadt und einer großen Golf-Gala in der Volkswagen Arena wird in Wolfsburg die Produktion des 25-millionsten Golfs gebührend gefeiert.</p>
<p>22.01.</p> <p>Volkswagen und Motor Distributors Ltd. vereinbaren Gründung der neuen Importgesellschaft „Volkswagen Group Ireland“</p> <p>Die Volkswagen AG und ihr irischer Importeur, die Motor Distributors Ltd. (MDL), vereinbaren den Übergang des Geschäfts in Konzernverantwortung.</p>	<p>14.02.</p> <p>8 Millionen Volkswagen Motoren aus Chemnitz</p> <p>Der 8-millionste Volkswagen Motor aus Sachsen läuft in Chemnitz vom Band. Das Motorenwerk fertigt seit 1988 moderne Motorentechnik in Serie, unter anderem FSI- und TDI-Motoren.</p>	<p>14.03.</p> <p>Volkswagen Bank GmbH ist die „beste Autobank“</p> <p>Die Leser der „auto motor und sport“ wählen die Volkswagen Bank GmbH zur „besten Autobank des Jahres“. Sie ist die größte Autobank Europas und verfügt zudem über eine Vollbank-Lizenz.</p>	<p>27.04.</p> <p>Neuer TSI-Motor und neues Doppelkupplungsgetriebe</p> <p>Volkswagen setzt seine Antriebsoffensive fort und stellt beim Internationalen Wiener Motorensymposium einen neuen TSI-Benzinmotor und das weltweit erste Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe für die Kompakt- und Mittelklasse vor.</p>	<p>16.05.</p> <p>Volkswagen Group Awards</p> <p>Volkswagen prämiiert die 25 besten Lieferanten des Konzerns in den Kategorien Entwicklungskompetenz, Logistik, Produktqualität, Umweltschutz und unternehmerische Leistung.</p>	<p>08.06.</p> <p>25 Jahre Volkswagen in China</p> <p>Die Unterzeichnung eines Probemontagevertrages am 8. Juni 1982 bildete den Auftakt für das Engagement des Volkswagen Konzerns in China.</p>
					<p>09.06.</p> <p>SEAT Weltpremiere auf der Internationalen Motorshow in Barcelona</p> <p>Die Marke SEAT präsentiert den neuen SEAT Altea Free-track auf der Internationalen Motorshow in Barcelona.</p>
					<p>18.6.</p> <p>Volkswagen erhält Zertifikat für zukunftsweisende, umweltgerechte Strategie</p> <p>Mit dieser Auszeichnung ist Volkswagen der erste Automobilhersteller der Welt, dem das Kraftfahrt-Bundesamt für ein Serienfahrzeug die Recyclingfähigkeit von mindestens 85% und die Gesamtverwertungsfähigkeit von mindestens 95% bescheinigt.</p>

JULI



09.07.

Autostadt in Wolfsburg liefert den 1-millionsten Volkswagen aus

Die im Juni 2000 eröffnete Autostadt in Wolfsburg begrüßt Volkswagen Kunden aus dem gesamten Bundesgebiet und dem benachbarten Ausland. Mittlerweile nimmt jeder dritte Volkswagen Kunde in Deutschland seinen Neuwagen hier in Empfang.

AUGUST



27.08.

ÖkoGlobe 2007: Volkswagen hat „die beste Entsorgungsstrategie“

Volkswagen wird von der DEVK-Versicherung mit dem ÖkoGlobe 2007 für ein besonders umwelt- und ressourcenschonendes Altauto-Recycling-Verfahren ausgezeichnet.

SEPTEMBER



07.09.

Volkswagen wieder im Dow Jones Sustainability World Index

Volkswagen qualifiziert sich für den Dow Jones Sustainability World Index. Besonders die Aktivitäten in den Bereichen effiziente Dieselmotortechnologie, Kraftstoff- und Antriebsstrategie sowie Lieferantenmanagement und das Management im sozialen Bereich werden positiv bewertet.

15.09.

Autostadt begrüßt 15-millionsten Besucher

Der Themenpark des Volkswagen Konzerns empfängt den 15-millionsten Besucher seit seiner Eröffnung im Jahr 2000.

28.09.

Volkswagen auf der IAA: Produktoffensive mit acht Weltpremieren

Volkswagen präsentiert auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt neben dem neuen Tiguan und der Studie up! sechs neue BlueMotion-Modelle.

OKTOBER



05.10.

„60 Jahre Bulli“ bei Volkswagen Nutzfahrzeuge

Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert den 60. Geburtstag der Fahrzeuglegende „Bulli“, der bis heute in zahlreichen Varianten über zehn Millionen Mal weltweit verkauft wurde.

11.10.

Volkswagen beteiligt sich am Biokraftstoffunternehmen CHOREN

Die Volkswagen AG beteiligt sich zusammen mit der Daimler AG als Minderheitsgesellschafter an der Freiburger CHOREN Industries GmbH. Ziel der Zusammenarbeit ist es, Biokraftstoff der zweiten Generation nachhaltig in Deutschland herzustellen.

12.10.

Auszeichnung der besten Auszubildenden

Der Volkswagen Konzern zeichnet in Mlada Boleslav seine weltweit besten Auszubildenden mit dem „Best Apprentice Award 2007“ aus.

24.10.

Weltpremiere der Studie space up! auf Tokyo Motor Show

Nur sechs Wochen nach der Weltpremiere des up! auf der IAA in Frankfurt zeigt Volkswagen auf der Tokyo Motor Show das nächste Mitglied der „New Small Family“: die Studie space up!

NOVEMBER



07.11.

Goldenes Lenkrad für Tiguan, Audi A4 und Škoda Fabia

Die Jury der „Bild am Sonntag“ kürt mit dem Volkswagen Tiguan, dem Audi A4 und dem Škoda Fabia gleich drei Konzernmodelle mit dem Goldenen Lenkrad 2007.

09.11.

Volkswagen feiert 15 Millionen Passat

Der weltweit insgesamt 15-millionste Passat läuft in Emden vom Band und wird den Organisatoren der Deutschen Knochenmarkspenderdatei (DKMS) als Spende übergeben.

14.11.

Los Angeles Auto Show mit vielen weltexklusiven Volkswagen Innovationen

Europas größter Automobilhersteller präsentiert auf der Los Angeles Autoshow unter anderem das dritte Concept Car der New Small Family, das erste Mitglied dieser Familie mit Elektroantrieb.

30.11.

Weltpremiere des Audi A3 Cabriolet in Ungarn

Das nunmehr dritte Modell, das bei Audi Hungaria von Band rollt. Bei der Präsentation des sportlichen Cabriolets mit klassischem Stoffverdeck stand auch der ungarische Ministerpräsident Ferenc Gyurcsány auf der Bühne.

DEZEMBER



10.12.

Konzernumweltkonferenz

Mehr als 100 Umweltexperten der Marken des Volkswagen Konzerns treffen in Wolfsburg zum Erfahrungsaustausch zusammen. „Unternehmenserfolg durch Umweltschutz“ lautet das Motto der 3. Konzernumweltkonferenz.

