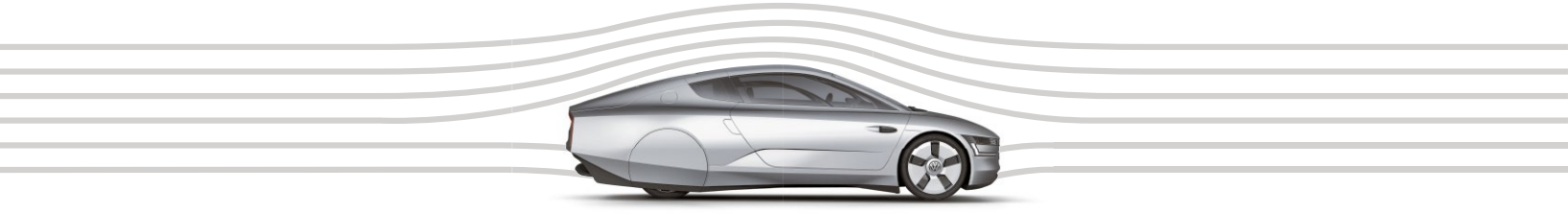
VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Ideen *bewegen*

GESCHÄFTSBERICHT

2013

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten[1]	2013	2012	%
Absatz (Automobile)	9.728.250	9.344.559	+4,1
Produktion (Automobile)	9.727.848	9.255.384	+5,1
Belegschaft am 31.12.	572.800	549.763	+4,2

Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	2013	2012[2]	%
Umsatzerlöse	197.007	192.676	+2,2
Operatives Ergebnis	11.671	11.498	+1,5
Ergebnis vor Steuern	12.428	25.487	−51,2
Ergebnis nach Steuern	9.145	21.881	−58,2
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	9.066	21.712	−58,2
Cash-flow laufendes Geschäft	12.595	7.209	+74,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	14.936	16.840	−11,3
Konzernbereich Automobile[3]			
EBITDA[4]	20.594	19.895	+3,5
Cash-flow laufendes Geschäft	20.612	16.232	+27,0
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft[5]	16.199	16.455	−1,6
davon: Sachinvestitionen	11.040	10.271	+7,5
in % der Umsatzerlöse	6,3	5,9	
Entwicklungskosten (aktiviert)	4.021	2.615	+53,8
in % der Umsatzerlöse	2,3	1,5	
Netto-Cash-flow	4.413	−223	x
Netto-Liquidität am 31.12.	16.869	10.573	+59,5

Renditen in %	2013	2012	%
Umsatzrendite vor Steuern	6,3	13,2	
Kapitalrendite (RoI) im Automobilbereich	14,5	16,6	
Eigenkapitalrendite vor Steuern (Finanzdienstleistungsbereich)[6]	14,3	13,1	

1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.
2 Das Vorjahr wurde aufgrund der geänderten IAS 19 angepasst.
3 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.
5 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 14.497 (12.528) Mio. €.
6 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

VOLKSWAGEN AG

Mengendaten	2013	2012	%
Absatz (Automobile)	2.495.745	2.580.266	−3,3
Produktion (Automobile)	1.169.151	1.148.774	+1,8
Belegschaft am 31.12.	107.559	101.794	+5,7

Finanzdaten nach HGB in Mio. €	2013	2012	%
Umsatzerlöse	65.587	68.361	−4,1
Jahresüberschuss	3.078	6.380	−51,8
Dividende (€)			
je Stammaktie	4,00	3,50	
je Vorzugsaktie	4,06	3,56	

Weltweit bewegen

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS – IN TSD. FAHRZEUGEN

NORDAMERIKA

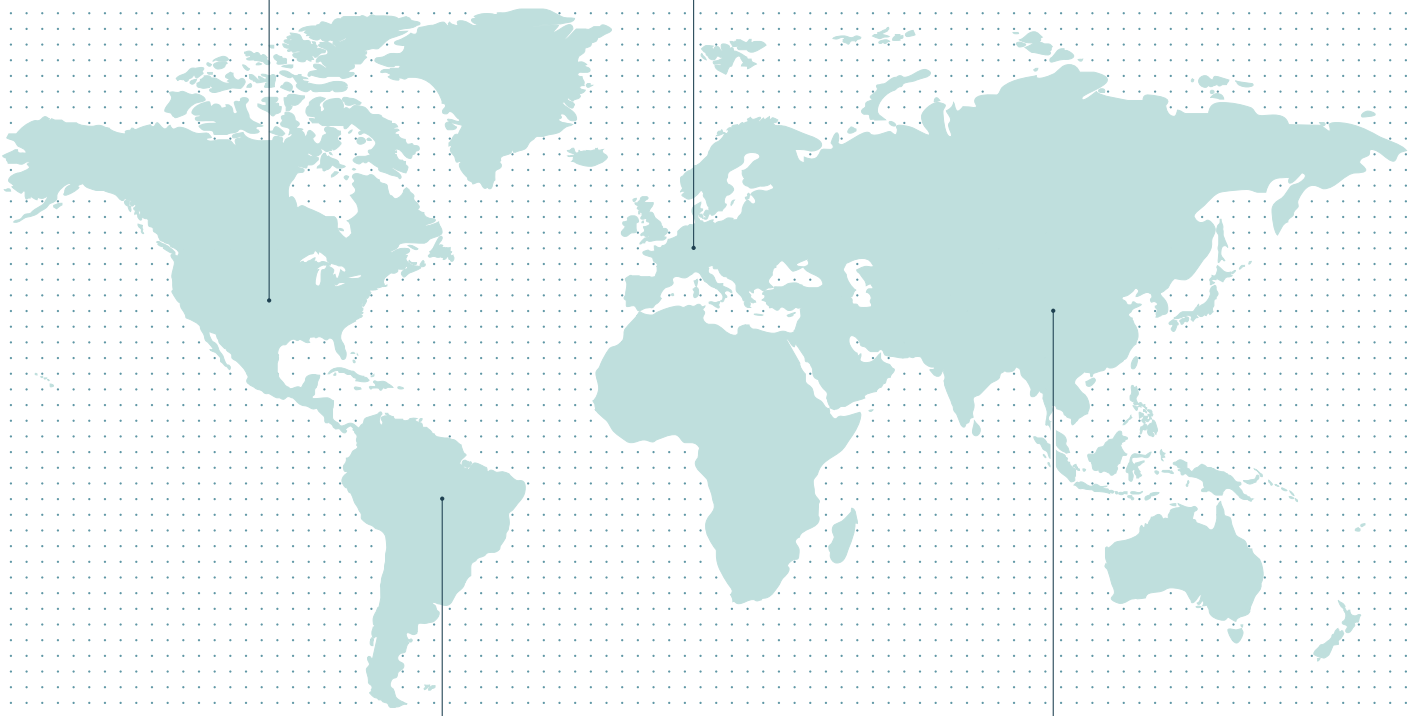
2011	668
2012	843
2013	891

+5,6%

EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE

2011	4.058
2012	4.170
2013	4.201

+0,7%



SÜDAMERIKA

2011	963
2012	1.082
2013	992

−8,3%

ASIEN-PAZIFIK

2011	2.577
2012	3.181
2013	3.647

+14,7%

12 Marken,
die bewegen

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

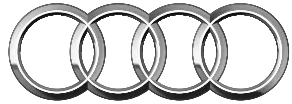
AKTIENGESELLSCHAFT

Zwölf Marken
mit eigenständigem Charakter
und einem gemeinsamen Ziel:
Mobilität. Für alle Menschen,
überall auf der Welt.

Volkswagen ist „Das Auto“. Die Marke macht innovative, verantwortungsvolle Mobilität vielen Menschen zugänglich – weltweit.

e-up!

Volkswagen e-up! 60 kW Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 11,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 0.



Audi

Audi, das ist „Vorsprung durch Technik“.
Ob Leichtbau, effiziente Antriebe
oder innovative Assistenzsysteme – Audi kleidet
progressive Technologien in klares,
sportliches Design.

A3 Sportback e-tron

Audi A3 Sportback e-tron 150 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 1,5; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 35.

León ST

SEAT León ST Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 5,9 bis 3,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 137 bis 85.

SEAT

SEAT vereint Temperament und Präzision.
Ob Mii, Ibiza oder León: Die Fahrzeuge der spanischen
Marke überzeugen mit emotionalem Design,
hoher Qualität und technologischer Perfektion.

ŠKODA

Clevere Lösungen für den automobilen Alltag – das ist der Anspruch von ŠKODA. Die tschechische Traditionsmarke verbindet Funktionalität und Alltagstauglichkeit mit hoher Qualität und zeitlosem Design.

Rapid Spaceback

ŠKODA Rapid Spaceback Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 5,8 bis 3,8; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 134 bis 99.

Bentley W12 Flying Spur 460 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 22,4 / außerorts 10,2 / kombiniert 14,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 343.

BENTLEY

Das beste Auto seiner Klasse bauen – nichts anderes wollte Rennfahrer und Unternehmer Walter Owen Bentley. Dieser Anspruch gilt bis heute: Individueller Luxus, handwerkliche Perfektion und kraftvolle Performance sind in jedem Bentley erfahrbar.

Ein Auto oder ein Kunstwerk? Ein Bugatti ist beides.
In der Molsheimer Manufaktur
entstehen ästhetisch und technisch einzigartige
Automobile, die schneller fahren
als jeder andere Supersportwagen.

Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse

Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse 882 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 37,2 / außerorts 14,9 / kombiniert 23,1; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 539.

Aventador LP 700-4 Roadster

Lamborghini Aventador LP 700-4 Roadster 515 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 24,7 / außerorts 10,7 / kombiniert 16,0; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 370.

Kompromisslose Sportlichkeit, extremes Design, ultimative Performance – dafür steht Lamborghini. Die ultraleichten Fahrmaschinen aus Sant'Agata Bolognese sind der Inbegriff italienischen Sportwagenbaus.

PORSCHE

Sportwagen zu bauen, die auf der Rundstrecke
alles geben und sich zugleich im Alltag bewähren:
Das ist die Mission von Porsche.
Mit deutscher Ingenieurskunst entstehen die effizientesten
sportlichen Fahrzeuge der Welt.

918 Spyder

Porsche 918 Spyder 652 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 3,1; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 12,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 72.

Panigale R

Eine Ducati ist kein Motorrad, sondern eine Lebenshaltung: von sich und seiner Maschine alles verlangen, keine Kompromisse machen, Freiheit leben. Hinter großer Emotion stecken feinste Motorentechnik und innovativer Leichtbau.

Nutzfahrzeuge

Individuelle Mobilitäts- und Transportwünsche sind die Spezialität von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Ob Caddy, Transporter, Multivan, Crafter oder Amarok: Die leichten Nutzfahrzeuge überzeugen als zuverlässige, flexible und wirtschaftliche Begleiter im Alltag und in der Freizeit.

Amarok Canyon

Volkswagen Amarok Canyon Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 8,5 bis 7,6; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 224 bis 199.

Maximale Effizienz und absolute Zuverlässigkeit
bieten die Lastkraftwagen, Omnibusse und Motoren von Scania.
Die Premiummarke im Nutzfahrzeugsegment
steht für hohe Wirtschaftlichkeit und umfassenden Service.

Streamline

TGX in Euro 6

Die technologische Kompetenz aus mehr als 250 Jahren Innovationsgeschichte findet sich in allen Produkten von MAN: in Lastkraftwagen genauso wie in Omnibussen, Großmotoren und Turbinen.

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

DER SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄT

Die Volkswagen Financial Services sind für die Kunden des Konzerns der Schlüssel zur Mobilität. Dank passgenauer Finanzdienstleistungen wird für viele Menschen der Traum vom eigenen Auto wahr.

Inhalt

1 2 3

STRATEGIE

07 Bericht des Aufsichtsrats
12 Brief an unsere Aktionäre
16 Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

KONZERNBEREICHE

21 Marken und Geschäftsfelder
24 Volkswagen Pkw
26 Audi
28 ŠKODA
30 SEAT
32 Bentley
34 Porsche
36 Volkswagen Nutzfahrzeuge
38 Scania
40 MAN
42 Volkswagen Group China
44 Volkswagen Finanzdienstleistungen

KONZERNLAGEBERICHT

49 Ziele und Strategien
50 Steuerung und Kennzahlen
52 Struktur und Geschäftstätigkeit
54 Corporate Governance Bericht
60 Vergütungsbericht
65 Organe
69 Übernahmerechtliche Angaben
72 Geschäftsverlauf
85 Aktie und Anleihen
94 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
109 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
113 Nachhaltige Wertsteigerung
143 Prognosebericht
151 Risiko- und Chancenbericht
164 Aussichten für das Jahr 2014

KONZERNABSCHLUSS

169 Gewinn- und Verlustrechnung
170 Gesamtergebnisrechnung
172 Bilanz
174 Eigenkapitalentwicklung
176 Kapitalflussrechnung
177 Anhang
283 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
284 Bestätigungsvermerk

WEITERE INFORMATIONEN

286 Glossar
287 Stichwortverzeichnis
288 Tabellenverzeichnis
289 Impressum
290 Termine

Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahres-pressekonferenz am 13. März 2014 erschienen.

„Mit unserem Streben nach Innovation, Perfektion und verantwortungsvollem Handeln wollen wir bis 2018 an der Spitze der Automobilindustrie stehen – ökonomisch und ökologisch.“

PROF. DR. MARTIN WINTERKORN, VORSITZENDER DES VORSTANDS DER VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

1

Strategie

2018

1

STRATEGIE

07 Bericht des Aufsichtsrats
12 Brief an unsere Aktionäre
16 Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

2018

Bericht des Aufsichtsrats

(NACH § 171 ABS. 2 AKTG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat der Volkswagen AG befasste sich im Geschäftsjahr 2013 regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Anregungen und Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) und den gesetzlichen Vorschriften folgend, unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung. In sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Darüber hinaus diskutierten wir turnusmäßig mit dem Vorstand strategische Überlegungen.

Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über die Geschäftsentwicklung, die Planung und die Situation des Unternehmens einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements informiert. Zusätzlich berichtete uns der Vorstand fortlaufend über die Compliance und weitere aktuelle Themen. Entscheidungsrelevante Unterlagen erhielten wir stets rechtzeitig vor unseren Sitzungen. Darüber hinaus erreichte uns monatlich ein detaillierter Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das laufende Jahr. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen erläuterte der Vorstand ausführlich in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen, um daraus gegensteuernde Maßnahmen abzuleiten.

In regelmäßigen Gesprächen beriet sich der Vorsitzende des Aufsichtsrats auch zwischen den Sitzungsterminen mit dem Vorstandsvorsitzenden, unter anderem über die Strategie, die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage und das Risikomanagement sowie zu Fragen der Compliance des Volkswagen Konzerns.

Im Geschäftsjahr 2013 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen. Die durchschnittliche Präsenzquote belief sich auf 93 %; kein Mitglied des Aufsichtsrats hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Eilbedürftige Angelegenheiten wurden zudem schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel entschieden.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Der Aufsichtsrat hat insgesamt vier Ausschüsse gebildet, um die ihm obliegenden Aufgaben wahrzunehmen: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und den Prüfungsausschuss. Das Präsidium setzt sich aus jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen.

Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss, den übrigen beiden Ausschüssen gehören je zwei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum 31. Dezember 2013 finden Sie auf Seite 68 dieses Geschäftsberichts.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu vier Sitzungen zusammen. Bei diesen Terminen wurden vor allem die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vorbereitet und die nicht vergütungsbezogenen vertraglichen Angelegenheiten des Vorstands behandelt.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu nennen. Dieser Ausschuss tagte 2013 ein Mal.

Der Vermittlungsausschuss musste im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss kam im Berichtsjahr fünf Mal zusammen. Schwerpunktthemen waren der Konzernabschluss, das Risikomanagement einschließlich des Internen Kontrollsystems sowie die Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Konzerns sowie mit aktuellen Fragen der Rechnungslegung und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer. Außerdem hat der Prüfungsausschuss im Berichtsjahr die Ausschreibung für die Abschlussprüfung durchgeführt.

Zusätzlich trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer jeweils vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Februar 2013 billigten wir nach eingehender Prüfung den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2012 sowie den zusammengefassten Lagebericht. Darüber hinaus prüften wir den vom Vorstand vorgelegten Abhängigkeitsbericht und kamen zu dem Schluss, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts keine Einwände zu erheben waren. Des Weiteren standen unter anderem die Neuregelung der variablen Vorstandsvergütung, die Zustimmung zur Standortentscheidung für eine neue Produktionsstätte des Joint Ventures Shanghai-Volkswagen Automotive Company in Südchina und strategische Finanzierungsmaßnahmen im Volkswagen Konzern auf der Agenda. In dieser Sitzung gaben wir außerdem eine ergänzende Erklärung zur Entsprechenserklärung zum DCGK vom 23. November 2012 ab.

Im Mittelpunkt der Sitzungen am 24. und 25. April 2013 standen die Vor- beziehungsweise Nachbereitung der 53. Ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 25. April 2013 sowie der Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der MAN SE. Darüber hinaus entschieden wir über die Besetzung des Präsidiums des Aufsichtsrats.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir unter anderem im Juni 2013 der Begebung einer Pflichtwandelanleihe zugestimmt.

In der Aufsichtsratssitzung am 20. September 2013 diskutierten wir überwiegend strategische Themen und erhielten vom Vorstand einen ausführlichen Statusbericht zum Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 22. November 2013 befassten wir uns eingehend mit der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2014 bis 2018, der wir anschließend zustimmten. Weitere Themen dieser Sitzung waren insbesondere die Neufassung der jährlichen Entsprechenserklärung zum DCGK sowie die Heraufsetzung der Regelaltersgrenze bei Wahlvorschlägen für Aufsichtsratsmitglieder.

INTERESSENKONFLIKTE

Das Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG Herr Jürgen Dorn, der zugleich Mitglied des Aufsichtsrats der MAN SE und der MAN Truck & Bus AG ist, hat bei der Beschlussfassung am 24. April 2013 zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der MAN SE nicht teilgenommen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, der auch Vorsitzender des Aufsichtsrats der MAN SE ist, hat an der Beschlussfassung mitgewirkt.

In der vorgenannten Sitzung beschloss der Aufsichtsrat zudem, dass der Vorstand der Volkswagen AG in der Hauptversammlung der AUDI AG für die Wahl von Frau Ursula Piëch zum Aufsichtsratsmitglied sowie für die Wahl der übrigen Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der AUDI AG für eine weitere Amtszeit stimmen wird. Das Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG Frau Ursula Piëch hat an dieser Beschlussfassung nicht teilgenommen.

Der Aufsichtsrat stimmte in seiner Sitzung am 22. November 2013 dem Erwerb der MAN Finanzdienstleistungsgesellschaften durch Gesellschaften der Volkswagen Financial Services AG zu. Bei dieser Abstimmung enthielt sich Herr Jürgen Dorn der Stimme. Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch nahm an der Stimmabgabe teil.

Das Präsidium des Aufsichtsrats hat sich in seinen Sitzungen vom 24. April und 21. November 2013 mit Themen befasst, die vormals vom am 21. September 2012 aufgelösten Ausschuss für Geschäfte mit Großaktionären (AfGG) wahrgenommen wurden. Das Präsidium hat in diesem Rahmen Einzelzustimmungen zu Geschäften mit der Porsche Automobil Holding SE und dem Land Niedersachsen erteilt. Dabei haben die Präsidiumsmitglieder, die auch Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE sind, an den Abstimmungen teilgenommen. Das Präsidiumsmitglied Herr Stephan Weil ist Ministerpräsident des Landes Niedersachsen und hat ebenfalls an den Abstimmungen teilgenommen. Dabei haben sich die Präsidiumsmitglieder bei ihrem Abstimmverhalten ausschließlich vom Unternehmensinteresse leiten lassen. Wesentliche materielle Interessenkonflikte waren insoweit nicht festzustellen. Die Zustimmung erfolgte jeweils einvernehmlich.

Andere erkennbare Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr weder angezeigt worden noch aufgetreten.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Anwendung des DCGK im Volkswagen Konzern war Thema der Aufsichtsratssitzungen am 22. Februar und 22. November 2013: Im Februar gaben wir eine ergänzende Erklärung zur Entsprechenserklärung vom 23. November 2012 ab; im November befassten wir uns eingehend mit den von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex am 10. Juni 2013 veröffentlichten Änderungen am Kodex und gaben zusammen mit dem Vorstand die jährliche Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Kodex ab.

Die gemeinsamen Entsprechenserklärungen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite der Volkswagen AG – www.volkswagenag.com/ir – dauerhaft zugänglich. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK finden Sie im Corporate Governance Bericht ab Seite 54 und im Anhang zum Konzernabschluss auf Seite 282.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Mit Ablauf des Jahres 2012 hatten die Herren Wolfgang Ritmeier, Jürgen Stumpf und Bernd Wehlauer ihre Mandate im Aufsichtsrat der Volkswagen AG niedergelegt. Als Nachfolger wurden mit Wirkung vom 1. Januar 2013 die Herren Dr. Hans-Peter Fischer, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association, Jürgen Dorn, Vorsitzender des Konzern- und SE-Betriebsrats der MAN SE, und Stephan Wolf, stellvertretender Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG, gerichtlich zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt.

Mit Wirkung vom 19. Februar 2013 entsandte das Land Niedersachsen den Ministerpräsidenten, Herrn Stephan Weil, und den Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Herrn Olaf Lies, in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Sie folgten auf die Herren David McAllister und Jörg Bode, die zum gleichen Tag aus dem Aufsichtsrat ausschieden.

Herr Jassim Al-Kuwari legte sein Mandat im Aufsichtsrat der Volkswagen AG zum 25. April 2013 nieder. Als Nachfolger wurde Herr Ahmad Al-Sayed im Wege der gerichtlichen Ersatzbestellung mit Wirkung vom 28. Juni 2013 zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Mit Ablauf der 53. Ordentlichen Hauptversammlung am 25. April 2013 endete turnusgemäß die Amtszeit von Herrn Dr. Wolfgang Porsche im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte Herrn Dr. Porsche für eine weitere volle Amtszeit zum Mitglied des Aufsichtsrats.

Bei der Besetzung des Vorstands ergaben sich im Berichtsjahr keine Veränderungen.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung wählte am 25. April 2013 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2013. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den gemeinsamen Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das Risikomanagement- und das Interne Kontrollsystem. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Bericht der Volkswagen AG über Beziehungen mit verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2013 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war."

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses und die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten für die Sitzungen dieser Gremien am 20. Februar 2014 beziehungsweise am 21. Februar 2014 jeweils rechtzeitig die Jahresabschlussunter-

lagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers. Der Abschlussprüfer berichtete in beiden Sitzungen umfassend über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie seiner eigenen Feststellungen die Unterlagen für unsere eigene Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Lageberichts sowie des Abhängigkeitsberichts vorbereitet und darüber in der Sitzung des Aufsichtsrats am 21. Februar 2014 berichtet. Im Anschluss daran hat er uns empfohlen, den Jahresabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts des Abschlussprüfers sowie in Gespräch und Diskussion mit diesen haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass sie ordnungsgemäß sind und die im Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen. Wir stimmten deshalb in unserer Sitzung am 21. Februar 2014 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Unsere Prüfung des Abhängigkeitsberichts hat ergeben, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwände zu erheben sind. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen.

Unser Dank und unsere Anerkennung für die im Jahr 2013 geleistete Arbeit gelten dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management sowie allen Mitarbeitern der Volkswagen AG und den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen. Sie alle haben mit hohem persönlichen Einsatz dazu beigetragen, dass sich der Volkswagen Konzern in einem herausfordernden Marktumfeld gut behauptet hat und den Zielen seiner Strategie 2018 ein großes Stück näher gekommen ist.

Wolfsburg, 21. Februar 2014

Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

was heißt Wachstum für Sie? In der Automobilindustrie bemisst sich Wachstum zunächst natürlich an steigenden Verkäufen, am Umsatzplus und an einer starken finanziellen Performance. Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds ist es uns im Geschäftsjahr 2013 gelungen, den Volkswagen Konzern in diesem Sinne auf Wachstumskurs zu halten.

Mit 9,73 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen, mit einem Umsatz von 197,0 Milliarden Euro und mit einem Operativen Ergebnis von 11,7 Milliarden Euro haben wir unsere für 2013 gesetzten Ziele erreicht und sogar übertroffen. Und natürlich profitieren auch Sie als Eigentümer unseres Unternehmens von dieser Entwicklung – nicht zuletzt durch die vorgeschlagene, deutlich gestiegene Dividende von 4,00 Euro je Stamm- und 4,06 Euro je Vorzugsaktie.

Wachstum – das bemisst sich für den Volkswagen Konzern aber nicht allein am Absatz oder an den Finanzkennzahlen. Wir verfolgen mit unserer Strategie 2018 das Ziel, in jeder Hinsicht und in allen Bereichen des Unternehmens auch qualitativ zu wachsen. Das heißt: Wir wollen immer besser, effizienter, umweltfreundlicher und noch kundenorientierter werden, von der Entwicklung über die Produktion bis zum Vertrieb.

Auch in diesem Sinne war 2013 für Ihr Unternehmen ein Wachstumsjahr. Zu den Highlights gehören die sieben neuen Werke in China, Mexiko und Russland, mit denen wir unseren Produktionsverbund gezielt erweitert haben. In Sachen „Nachhaltige Mobilität“ haben wir uns als erster Autobauer zum Ziel bekannt, die CO_2-Emissionen unserer europäischen Neuwagenflotte bis 2020 auf 95 g/km zu senken. Auf diesem Weg haben wir bereits große Schritte gemacht und im vergangenen Jahr erstmals die Schwelle von 130 g/km unterschritten. Mit dem e-up!, e-Golf, Audi A3 e-tron und Porsche Panamera S E-Hybrid haben wir unseren technologischen Führungsanspruch auch bei der Elektromobilität klar untermauert. Das Fundament dafür sind unsere modularen Baukästen: Allein auf Basis des Modularen Querbau-

„Der Volkswagen Konzern ist im vergangenen Geschäftsjahr erneut ein ganzes Stück innovativer, internationaler und wettbewerbsfähiger geworden.“

MARTIN WINTERKORN

kastens werden wir im laufenden Jahr bereits rund zwei Millionen Konzernfahrzeuge bauen, gut doppelt so viele wie 2013. Spürbare Fortschritte macht schließlich auch die Nutzfahrzeugsparte: Scania, MAN und Volkswagen Nutzfahrzeuge wachsen enger zusammen und werden in den kommenden Jahren positive Schlagzeilen schreiben.

Unter dem Strich ist der Volkswagen Konzern im vergangenen Geschäftsjahr erneut ein ganzes Stück innovativer, internationaler und wettbewerbsfähiger geworden. Anders gesagt: Wir sind quantitativ und qualitativ gewachsen. Darauf sind wir stolz – und ich danke unseren über 570.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das große Engagement und die harte Arbeit, die hinter diesen Erfolgen stehen.

Keine Frage: Konjunktur, Wettbewerb und Märkte werden uns auch im laufenden Jahr wieder viel abverlangen. Dennoch bin ich überzeugt: Gemeinsam werden wir auch die nächsten Hürden auf unserem Weg zum besten Automobilkonzern der Welt nehmen. Denn die Stärken des Volkswagen Konzerns liegen auf der Hand: Wir verfügen über ein einmaliges Marken- und Modellportfolio sowie eine höchst erfolgreiche Finanzdienstleistungssparte. Wir sind weltweit hervorragend aufgestellt und können auf grundsolide, starke Finanzen bauen. Vor allem aber verfügen wir über eine in der Branche einmalige technologische Kompetenz und Innovationskraft. Auf dieser Grundlage können und werden wir den Volkswagen Konzern weiter auf einem guten, einem gesunden Wachstumskurs halten. Dabei setzen wir nicht zuletzt auf Ihr Vertrauen. Deshalb lautet meine Bitte an Sie als Aktionärinnen und Aktionäre von Volkswagen: Begleiten und unterstützen Sie Ihr Unternehmen weiter auf seinem anspruchsvollen, aber lohnenden Weg an die Spitze.

Ihr

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Der Vorstand

DER VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

(von links nach rechts)

Dr. h.c. Leif Östling
Nutzfahrzeuge

Christian Klingler
Vertrieb und Marketing

Prof. Rupert Stadler
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

Dr.-Ing. E.h. Michael Macht
Produktion

Prof. Dr. rer. pol. Horst Neumann
Personal und Organisation

Prof. Dr. rer. pol. Dr.-Ing. E.h. Jochem Heizmann
China

Hans Dieter Pötsch
Finanzen und Controlling

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Aktiengesellschaft
Forschung und Entwicklung

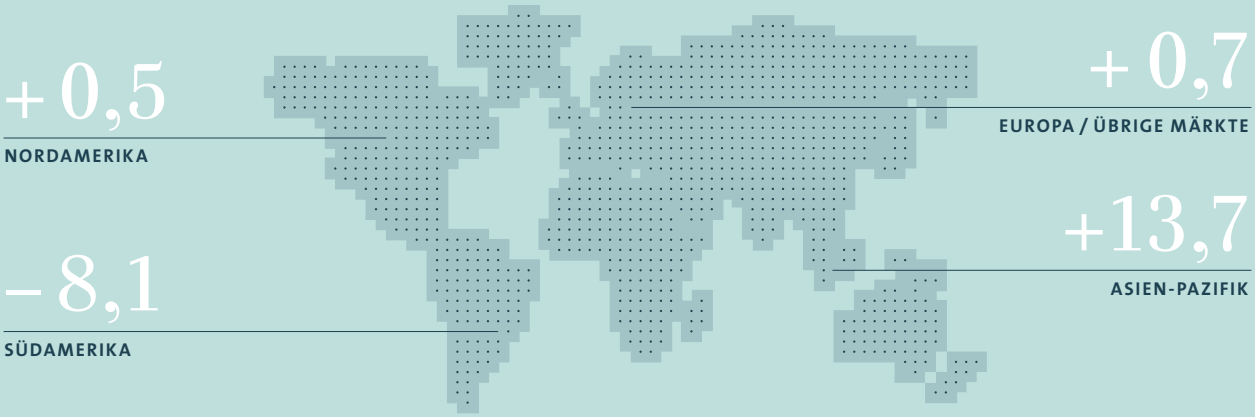
Dr. rer. pol. h.c. Francisco Javier Garcia Sanz
Beschaffung

Kurzbiografien
www.volkswagenag.com > Der Konzern > Organe

2

Konzernbereiche

ABSATZ NACH MÄRKTEN 2013 ZU 2012 *(in Prozent)*



2

KONZERNBEREICHE

21 Marken und Geschäftsfelder
24 Volkswagen Pkw
26 Audi
28 ŠKODA
30 SEAT
32 Bentley
34 Porsche
36 Volkswagen Nutzfahrzeuge
38 Scania
40 MAN
42 Volkswagen Group China
44 Volkswagen Finanzdienstleistungen

Marken und Geschäftsfelder

Erfolgreiche Geschäftsentwicklung trotz schwieriger Rahmenbedingungen.
Produktoffensive weitergeführt.

DIE KONZERNSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern gliedert sich in die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen, wobei sich der Konzernbereich Automobile seit dem 1. Januar 2013 aus den beiden Bereichen Pkw sowie Nutzfahrzeuge/Power Engineering zusammensetzt. Im Bereich Pkw zeigen wir das Segment Pkw und die Überleitungsrechnung. Das Geschäft mit leichten Nutzfahrzeugen sowie Lkw und Bussen wird seit dem 1. Januar 2013 im Segment Nutzfahrzeuge dargestellt. Über die Segmente Nutzfahrzeuge und Power Engineering berichten wir im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Aktivitäten des Automobilbereichs umfassen die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw, Bussen und Motorrädern sowie das Geschäft mit Originalteilen, Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben, Komponenten der Antriebstechnik und Prüfsystemen. Die im Jahr 2012 erworbene Marke Ducati ist der Marke Audi zugeordnet und wird somit im Berichtssegment Pkw ausgewiesen. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, der dem Segment Finanzdienstleistungen entspricht, sind die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote gebündelt.

VOLKSWAGEN KONZERN

Konzernbereich	**Automobile**										**Finanzdienstleistungen**
Marke/ Geschäftsfeld	Volkswagen Pkw	Audi	ŠKODA	SEAT	Bentley	Porsche	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Scania	MAN	Sonstiges	Händler- und Kundenfinanzierung Leasing Direktbank Versicherungen Flottengeschäft Mobilitätsangebote

In diesem Kapitel erläutern wir die wesentlichen Mengen- und Finanzzahlen der Konzernmarken sowie von Volkswagen Finanzdienstleistungen. Aufgrund der anhaltend positiven Geschäftsentwicklung in China und der weiter wachsenden Bedeutung des chinesischen Marktes berichten wir in diesem Kapitel darüber hinaus über den Geschäftsverlauf und das Ergebnis unseres Engagements in China.

Die Produktionszahlen und Auslieferungen an Kunden stellen wir nach Produktlinien dar. Die Absatzzahlen enthalten die von den jeweiligen Markengesellschaften verkauften Fahrzeuge einschließlich der Modelle anderer Konzernmarken. Aus der Geschäftsentwicklung in China ergeben sich zum Teil deutliche Unterschiede zwischen den Auslieferungszahlen und dem Absatz.

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

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Im Jahr 2013 blieb der Volkswagen Konzern trotz herausfordernder Märkte weiterhin auf der Erfolgsspur. Der Absatz nahm um 4,1 % auf 9,7 Mio. Fahrzeuge zu, während die Umsatzerlöse um 2,2 % auf 197,0 Mrd. € stiegen.

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Konzerns im Berichtsjahr mit 4,2 Mio. Fahrzeugen leicht über dem Niveau des Vorjahres (+0,7 %). Auch die Umsatzerlöse nahmen um 1,5 % auf 117,1 Mrd. € zu.

In Nordamerika erzielte der Konzern einen leichten Absatzanstieg von 0,5 % auf 0,9 Mio. Einheiten. Die Umsatzerlöse waren mit 27,4 Mrd. € um 9,5 % höher als 2012. Dabei konnte die erstmalig ganzjährige Integration von Porsche die negativen Effekte aus Wechselkursen mehr als kompensieren.

2013 verzeichneten wir in der wettbewerbsintensiven Region Südamerika einen Rückgang des Absatzes um 8,1 % auf 1,0 Mio. Fahrzeuge. Aufgrund des niedrigeren Volumens und nachteiliger Währungsentwicklungen sanken die Umsatzerlöse um 4,5 % auf 17,5 Mrd. €.

Die Märkte in Asien-Pazifik wiesen eine anhaltend hohe Nachfrage nach Konzernmodellen auf. Im Berichtsjahr setzten wir dort, einschließlich der chinesischen Joint Ventures, mit 3,6 Mio. Fahrzeugen 13,7 % mehr ab als 2012. Die Umsatzerlöse legten um 3,2 % auf 35,0 Mrd. € zu; negative Wechselkurseffekte wirkten sich belastend aus. Unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen werden At Equity konsolidiert, daher ist ihr Umsatz in diesen Zahlen nicht enthalten.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN[1]

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		UMSATZERLÖSE MIT DRITTEN		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012[2]
Volkswagen Pkw	4.704	4.850	99.397	103.942	71.426	77.110	2.894	3.643
Audi	1.349	1.299	49.880	48.771	34.560	33.461	5.030	5.365
ŠKODA	719	727	10.324	10.438	5.379	5.633	522	712
SEAT	459	429	6.874	6.485	3.044	2.785	−152	−156
Bentley	11	9	1.679	1.453	1.122	1.274	168	100
Porsche[3]	155	62	14.326	5.879	13.175	5.442	2.579	943
Volkswagen Nutzfahrzeuge	436	437	9.370	9.450	4.651	4.920	448	421
Scania[3]	80	67	10.360	9.314	10.360	9.314	974	930
MAN[3]	140	134	15.861	15.999	15.744	15.900	319	813
VW China[4]	3.038	2.609	–	–	–	–	–	–
Sonstiges	−1.364	−1.279	−40.047	−36.929	20.227	20.516	−2.725[5]	−2.682[5]
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	18.983	17.872	17.319	16.322	1.614	1.408
Volkswagen Konzern	**9.728**	**9.345**	**197.007**	**192.676**	**197.007**	**192.676**	**11.671**	**11.498**
Konzernbereich Automobile	9.728	9.345	175.003	172.822	176.914	174.525	9.807	9.913
davon: Bereich Pkw[6]	9.071	8.706	140.077	138.571	147.107	145.122	9.013	8.968
Bereich Nutzfahrzeuge/ Power Engineering[6]	657	639	34.927	34.251	29.808	29.403	794	945
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	22.004	19.854	20.093	18.151	1.863	1.585

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.
2 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
3 Inklusive Finanzdienstleistungen; Porsche ab 1. August 2012.
4 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten. Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 4.296 (3.678) Mio. €.
5 Im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen sowie inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögensgegenstände im Rahmen der Kaufpreisallokationen von Scania, Porsche Holding Salzburg, MAN und Porsche.
6 Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2013 innerhalb des Konzernbereichs Automobile unter dem Bereich Nutzfahrzeuge berichtet, die Vorjahreswerte wurden angepasst.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN[1]

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2013	2012	2013	2012
Europa/Übrige Märkte	4.209	4.179	117.062	115.384
Nordamerika	901	896	27.434	25.046
Südamerika	987	1.075	17.495	18.311
Asien-Pazifik[2]	3.632	3.194	35.016	33.936
Volkswagen Konzern[2]	**9.728**	**9.345**	**197.007**	**192.676**

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.

Die Marke Volkswagen Pkw blickt auf eine positive Entwicklung im Geschäftsjahr 2013 zurück. Der neue Golf hat sich hervorragend behauptet und die Wettbewerbsposition der Marke gestärkt. Mit dem e-up! ist die Marke in das Zeitalter der Elektromobilität gestartet.

GESCHÄFTSVERLAUF

Am Jahresanfang 2013 präsentierte die Marke Volkswagen Pkw auf dem Genfer Automobilsalon mit dem XL1 das sparsamste Serienautomobil der Welt. Der mit einem Plug-in-Hybridsystem ausgestattete Zweisitzer ist die technologische Speerspitze des Konzerns und weist einen Verbrauch von lediglich 0,9 l Diesel auf 100 km auf. Außerdem stellte die Marke den Golf Variant und die sportlichen Modelle Golf GTI und Golf GTD vor. Auf der IAA in Frankfurt am Main feierte der e-up! als erstes Fahrzeug des Volkswagen Konzerns mit reinem Elektroantrieb sein Debüt. Zeitgleich wurde die rein elektrisch betriebene Version des Golf präsentiert, Produktionsstart: Jahresanfang 2014. Weiterhin feierte eine seriennahe Studie des Golf Sportsvan ihre Premiere; der Golf Sportsvan komplettiert ab Jahresmitte 2014 die Golf-Familie. Die Weltpremiere des neuen Golf R als Flaggschiff der Baureihe rundete den Messeauftritt auf der IAA ab.

Im vergangenen Jahr lagen die Auslieferungen der Marke Volkswagen Pkw bei 5,9 Mio. Fahrzeugen; damit wurde trotz herausfordernder Marktbedingungen ein Wachstum gegenüber 2012 von 3,4 % erzielt. Grund dafür war insbesondere der Anstieg der Verkäufe um 16,6 % im größten Einzelmarkt China. Auch die Nachfrage in Mexiko entwickelte sich positiv und erhöhte sich um 16,2 %.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw ging im Berichtsjahr um 3,0 % auf 4,7 Mio. Fahrzeuge zurück. Die Nachfrage nach dem neuen Golf, dem up! und dem neuen Beetle Cabrio entwickelte sich sehr erfreulich. Die Differenz zwischen Auslieferungen und Absatz ist darauf zurückzuführen, dass die fahrzeugproduzierenden Joint Ventures in China nicht den Gesellschaften der Marke Volkswagen Pkw zugerechnet werden.

Im vergangenen Jahr produzierte die Marke Volkswagen Pkw mit 5,9 Mio. Fahrzeugen 2,6 % mehr als 2012. Neben den chinesischen Standorten verzeichneten die Werke in Wolfsburg, im indischen Pune und im russischen Kaluga die höchsten Wachstumsraten. In China startete die Fertigung des neuen Golf; im mexikanischen Puebla läuft das erfolgreiche Modell seit Januar 2014 für den nordamerikanischen Markt vom Band.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke Volkswagen Pkw erzielte 2013 Umsatzerlöse in Höhe von 99,4 Mrd. €, der Vorjahreswert wurde wechselkurs- und volumenbedingt um 4,4 % verfehlt. Insbesondere die gesunkenen Absatzzahlen sowie Vorleistungen für neue Technologien hatten einen negativen Einfluss auf das Operative Ergebnis, das sich um 20,6 % auf 2,9 Mrd. € reduzierte. Die operative Rendite belief sich auf 2,9 (3,5) %.

5,9 Mio.

Produzierte Fahrzeuge

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Jetta/Bora	871.413	866.678
Golf	824.629	825.591
Lavida/Sagitar	727.291	480.927
Polo	725.291	726.784
Passat/CC	651.027	705.435
Tiguan	472.958	453.081
Santana/Magotan	456.073	385.883
Gol	454.725	502.486
Fox	164.763	197.823
up!	143.188	141.515
Touran	135.382	152.683
Beetle	109.517	107.939
Touareg	70.861	77.635
Sharan	40.159	48.399
Suran	39.674	37.602
Scirocco	23.400	33.620
Eos	7.651	11.138
Phaeton	5.812	10.190
Parati	–	6.380
	5.923.814	**5.771.789**

MARKE VOLKSWAGEN PKW

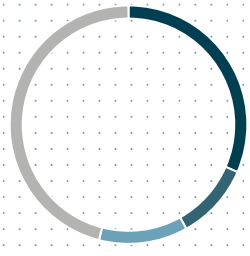
	2013	2012*	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	5.932	5.738	+3,4
Absatz	4.704	4.850	–3,0
Produktion	5.924	5.772	+2,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	99.397	103.942	–4,4
Operatives Ergebnis	2.894	3.643	–20,6
in % der Umsatzerlöse	2,9	3,5	

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Golf Sportsvan

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 31,5
Nordamerika 10,4
Südamerika 12,1
Asien-Pazifik 46,0

i WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen.de

2013 erzielte Audi einen neuen Auslieferungsrekord und übertraf dabei das ursprünglich für 2015 geplante Volumenziel von 1,5 Mio. Fahrzeugen bereits zwei Jahre früher. Daneben stand das abgelaufene Geschäftsjahr ganz im Zeichen der Erweiterung der internationalen Fertigungsstrukturen. Mit den neuen Produktionsstätten baut die Marke Audi ihre starke Position im weltweiten Premium-Wettbewerb weiter aus.

GESCHÄFTSVERLAUF

Neben der kontinuierlichen Erweiterung der deutschen Standorte Ingolstadt und Neckarsulm baute die Marke Audi im Geschäftsjahr 2013 ihren weltweiten Fertigungsverbund aus und stellte damit die Weichen für weiteres Wachstum. So wurde das bereits bestehende Motoren- und Montagewerk im ungarischen Györ zu einer Automobilfertigung mit vollständiger Prozesskette erweitert. Seit Mitte 2013 rollt dort als erstes komplett am Standort gefertigtes Modell die neue A3 Limousine vom Band und im Oktober startete die Serienproduktion des neuen A3 Cabriolets. Im chinesischen Foshan wurde ein neues Fahrzeugwerk des Joint Ventures FAW-Volkswagen für die lokale Produktion der Modelle A3 Limousine und A3 Sportback in Betrieb genommen.

Produktseitig war das abgelaufene Geschäftsjahr von der sukzessiven Erweiterung der A3-Familie geprägt. Mit der A3 Limousine startete Audi in das weltweit am schnellsten wachsende Marktsegment: die Klasse der kompakten Limousinen. Mit zahlreichen Produktneuheiten – etwa SQ5, RS 6 Avant und RS 7 Sportback – hat die Marke Audi zudem ihr Angebot an besonders sportlichen S- und RS-Modellen erhöht. Die Auslieferungen der Marke Audi übertrafen im Berichtsjahr mit 1,6 Mio. Fahrzeugen den Rekordwert aus dem Jahr 2012 um 8,3 %. Damit wurde das für 2015 angestrebte Ziel von 1,5 Mio. Audi Auslieferungen jährlich bereits 2013 erreicht, wobei sich insbesondere die Regionen Asien-Pazifik (+ 20,9 %) und Nordamerika (+ 12,7 %) mit hoher Dynamik entwickelten.

Die Marke Audi verzeichnete 2013 einen Absatz von 1,3 Mio. Fahrzeugen, das waren 3,9 % mehr als im Vorjahr. Hinzu kamen weitere 411 Tsd. Audi Fahrzeuge, die vom chinesischen Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen abgesetzt wurden. Einer besonders hohen Nachfrage erfreuten sich dabei die Modelle der A3-Familie sowie die SUV-Modelle Q3, Q5 und Q7. Die Automobili Lamborghini S.p.A. setzte im 50. Jahr ihres Bestehens 2.111 Fahrzeuge ab gegenüber 2.120 Fahrzeugen im Vorjahr.

Im vergangenen Jahr wurden mit 1,6 Mio. Fahrzeugen 9,5 % mehr Audi Modelle gefertigt als 2012. Die Produktion von Lamborghini lag bei 2.122 (2.197) Fahrzeugen.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Mit 49,9 Mrd. € übertrafen die Umsatzerlöse der Marke Audi im Berichtsjahr trotz Währungsbelastungen den Vorjahreswert um 2,3 %. Der Rückgang des Operativen Ergebnisses auf 5,0 (5,4) Mrd. € ist vor allem auf Vorleistungen für neue Produkte und Technologien, Belastungen aus dem konsequenten Ausbau des internationalen Produktionsnetzwerks sowie auf das vielerorts herausfordernde Marktumfeld zurückzuführen. Die Marke erzielte eine operative Rendite von 10,1 (11,0) %. Die Finanzkennzahlen der Marken Lamborghini und Ducati sind in den finanziellen Werten der Marke Audi enthalten.

1.578 Tsd.

Auslieferungen an Kunden im Jahr 2013

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Audi		
A4	338.449	329.759
A6	288.739	284.888
Q5	231.435	209.799
A3	221.097	164.666
Q3	152.163	106.918
A1	120.520	123.111
A5	98.207	103.357
Q7	63.400	54.558
A8	39.717	35.932
A7	30.799	28.950
TT	18.358	21.880
R8	2.500	2.241
	1.605.384	**1.466.059**
Lamborghini		
Aventador Coupé	710	958
Aventador Roadster	403	18
Gallardo Coupé	653	822
Gallardo Spyder	280	399
Huracán Coupé	76	–
	2.122	**2.197**
Marke Audi	**1.607.506**	**1.468.256**
Ducati, Motorräder*	45.018	15.734

* Ab Juli 2012.

MARKE AUDI

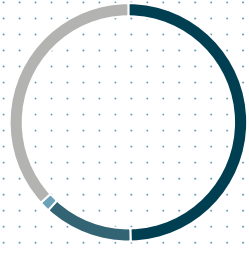
	2013	2012*	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.578	1.457	+8,3
Absatz	1.349	1.299	+3,9
Produktion	1.608	1.468	+9,5
Umsatzerlöse (Mio. €)	49.880	48.771	+2,3
Operatives Ergebnis	5.030	5.365	–6,2
in % der Umsatzerlöse	10,1	11,0	

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

A3 Limousine

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 49,7
Nordamerika 12,1
Südamerika 1,4
Asien-Pazifik 36,8

i WEITERE INFORMATIONEN www.audi.de

Die Marke ŠKODA setzte 2013 die größte Modelloffensive ihrer Geschichte fort und führte acht neue Modelle oder Modellvarianten ein. Mit dem Rapid Spaceback bediente sie erstmals das Segment der kompakten Kurzheckmodelle.

GESCHÄFTSVERLAUF

2013 war für die Marke ŠKODA ein Übergangsjahr, in dem sie ihre Modelloffensive mit Nachdruck fortsetzte. Die dritte Generation des Octavia als Limousine und in der Kombi-Version wurde von der Fachwelt und der Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen. Die Neuauflage des meistverkauften Modells der Marke wartet mit vielen cleveren Detaillösungen auf. Der Octavia RS als sportliche Version komplettierte die Familie. In der Jahresmitte kam der Superb – das Flaggschiff der Marke – mit überarbeitetem Design als Limousine und Kombi in den Handel. Die im Vorjahr auf dem europäischen Markt eingeführte Limousine Rapid wurde um den sportlichen Rapid Spaceback als erstes Kurzheckmodell von ŠKODA in der Kompaktklasse ergänzt; er glänzt sowohl im Fond als auch beim Kofferraum mit einem überlegenen Platzangebot. Der kompakte SUV Yeti ist nach einer Modellüberarbeitung nun in zwei Versionen erhältlich: als Outdoor- und als City-Variante. In China war im Berichtszeitraum die Markteinführung der Stufenhecklimousine Rapid eine wichtige Erweiterung der Modellpalette.

Die Auslieferungen der Marke ŠKODA lagen weltweit mit 921 Tsd. Fahrzeugen um 2,0% unter dem Vorjahreswert. Durch den Modellwechsel insbesondere beim Octavia und die angespannte Lage auf vielen Märkten sanken die Verkäufe vor allem im ersten Halbjahr 2013. In der zweiten Jahreshälfte steigerte die Marke dagegen ihre Verkäufe und beendete das Jahr mit dem besten Dezember der Unternehmensgeschichte.

2013 war der Absatz der Marke ŠKODA mit 719 Tsd. Fahrzeugen um 1,1% niedriger als ein Jahr zuvor. Einen hohen Nachfrageanstieg verzeichneten die vom Anlauf nicht betroffenen Modelle Rapid und Citigo. Der Unterschied zwischen den Auslieferungszahlen und den Absatzzahlen erklärt sich im Wesentlichen daraus, dass die chinesischen fahrzeugproduzierenden Joint Ventures nicht zu den Gesellschaften der Marke ŠKODA zählen.

Die weltweite Fertigung der Marke ŠKODA war 2013 mit 932 (943) Tsd. Einheiten nur etwas geringer als im Vorjahr. Für die Produktion der Modellreihen Rapid und Octavia wurde das Stammwerk Mladá Boleslav umfassend erweitert und modernisiert.

UMSATZ UND ERGEBNIS

2013 lagen die Umsatzerlöse der Marke ŠKODA mit 10,3 Mrd. € um 1,1% unter dem Vorjahreswert. Negative Volumen-, Mix- und Wechselkurseffekte waren die Ursache für den Rückgang des Operativen Ergebnisses auf 522 (712) Mio. €. Die operative Rendite belief sich auf 5,1% gegenüber 6,8% im Vorjahr.

10,3 Mrd. €

Umsatzerlöse im Jahr 2013

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Octavia	356.471	406.360
Fabia	196.597	255.025
Rapid	124.112	8.292
Superb	96.226	106.847
Yeti	84.265	90.952
Citigo	42.971	36.687
Roomster	31.425	39.249
	932.067	**943.412**

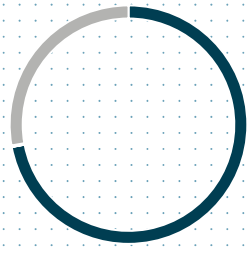
MARKE ŠKODA

	2013	2012	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	921	939	−2,0
Absatz	719	727	−1,1
Produktion	932	943	−1,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	10.324	10.438	−1,1
Operatives Ergebnis	522	712	−26,7
in % der Umsatzerlöse	5,1	6,8	

Octavia Combi

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 72,0
Nordamerika 0,0
Südamerika 0,2
Asien-Pazifik 27,8

i WEITERE INFORMATIONEN www.skoda.de

Die spanische Marke SEAT setzte 2013 ihre Modelloffensive fort und baute die Leon-Familie weiter aus. Mit dem Leon ST ist sie zum ersten Mal im Segment der kompakten Kombis vertreten. Die junge Modellpalette verhalf der Marke zu steigenden Verkaufszahlen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Jahr 2013 feierte die Marke SEAT gleich zwei Jubiläen: 1953 und damit vor 60 Jahren lief der erste SEAT vom Band. Außerdem jährte sich zum 20. Mal die Eröffnung des Werkes im spanischen Martorell. Seitdem wurden hier mehr als 8 Mio. Fahrzeuge von 32 Modellen produziert.

Die im Vorjahr gestartete Produktoffensive wurde 2013 fortgesetzt; den Anfang machte der neue Ibiza Cupra. Im Verlauf des Jahres erweiterte SEAT die erfolgreiche Leon-Baureihe um den Leon SC als dreitürige Variante und den Leon ST: Er ist der erste Kompakt-Kombi der Marke und zugleich der leichteste Kombi in seiner Klasse. Der Leon entwickelt sich neben dem Ibiza zur zweiten tragenden Säule der Marke.

Im Geschäftsjahr 2013 steigerte die Marke SEAT ihre Auslieferungen an Kunden um 10,6 % auf 355 Tsd. Fahrzeuge und erzielte damit die höchste Verkaufszahl seit fünf Jahren. Insbesondere der Erfolg der Leon-Familie führte zu Verkaufszuwächsen, und zwar vor allem in Deutschland (+20,3 %), Großbritannien (+17,0 %) und Spanien (+6,0 %).

Der Absatz der Marke SEAT legte im Berichtszeitraum um 6,9 % auf 459 Tsd. Einheiten zu. Der für Audi produzierte Q3 ist in dieser Zahl enthalten.

Die Fertigung stieg 2013 auf 353 Tsd. SEAT-Fahrzeuge und übertraf den Vorjahreswert um 9,8 %. Im Juli 2013 lief der letzte Exeo vom Band; dieses Modell war fünf Jahre lang produziert worden.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke SEAT erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2013 Umsatzerlöse in Höhe von 6,9 Mrd. €, die um 6,0 % über Vorjahr lagen. Der Operative Verlust konnte von –156 Mio. € im Vorjahr auf nunmehr –152 Mio. € reduziert werden. Einen positiven Einfluss hatten Volumen- und Mixverbesserungen sowie gesunkene Materialkosten, denen gestiegene Markteinführungskosten und Restrukturierungskosten gegenüberstanden. Die Marke wies eine operative Rendite von –2,2 (–2,4) % aus.

10,6 %

Steigerung der Auslieferungen

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Ibiza	145.041	160.887
Leon	114.568	71.295
Altea/Toledo	43.055	32.478
Mii	25.489	26.409
Alhambra	19.990	19.393
Exeo	4.681	10.854
	352.824	**321.316**

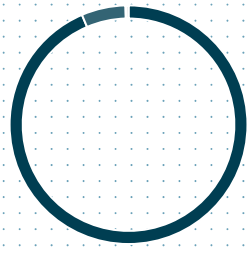
MARKE SEAT

	2013	2012	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	355	321	+10,6
Absatz	459	429	+6,9
Produktion	353	321	+9,8
Umsatzerlöse (Mio. €)	6.874	6.485	+6,0
Operatives Ergebnis	−152	−156	+2,9
in % der Umsatzerlöse	−2,2	−2,4	

Leon SC

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 93,6
Nordamerika 6,0
Südamerika 0,1
Asien-Pazifik 0,3

i WEITERE INFORMATIONEN www.seat.com

Die Marke Bentley blieb 2013 auf Erfolgskurs und erzielte einen neuen Verkaufsrekord. Der neue Flying Spur wurde in den Markt eingeführt.

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Berichtsjahr feierte das Cabriolet Continental GTC Speed seine Weltpremiere. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 325 km/h ist es das schnellste Cabriolet der Welt. Bereits im vergangenen Jahr brachte Bentley das Coupé, den Continental GT Speed, als sportliches Topmodell der Fahrzeugfamilie auf den Markt. Im Berichtszeitraum debütierte zudem die zweite Generation des Flying Spur, der stärksten und schnellsten Limousine in der Geschichte von Bentley.

Zum vierten Mal in Folge erzielte Bentley bei den Auslieferungen ein zweistelliges Volumenwachstum. Sie erhöhten sich 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 18,9 % auf 10.120 Fahrzeuge. Der größte Einzelmarkt für Bentley waren einmal mehr die USA mit einem Plus von 28,0 % auf 2.963 Fahrzeuge, gefolgt von China mit 2.126 Einheiten. In den Regionen Europa (+17,3 %) und Nahost (+48,4 %) war die Marke ebenfalls sehr erfolgreich.

Im Berichtszeitraum setzte Bentley mit 10.564 Fahrzeugen 15,0 % mehr ab als im Vorjahr. Die Modelle Continental GT und Flying Spur wurden hervorragend von den Kunden angenommen.

Im Jahr 2013 fertigte die Marke Bentley 10.876 Fahrzeuge; das entsprach einer Steigerung von 19,4 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Von Januar bis Dezember 2013 erwirtschaftete Bentley Umsatzerlöse in Höhe von 1,7 Mrd. €; damit wurde der Vorjahreswert um 15,5 % übertroffen. Bedingt durch das höhere Volumen sowie positive Wechselkurs- und Mixeffekte stieg das Operative Ergebnis um 66,9 % auf 168 Mio. €. Die operative Rendite erhöhte sich auf 10,0 (6,9) %.

10,0 %

Operative Rendite im Jahr 2013

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Continental GT Coupé	3.602	3.536
Continental GT Cabriolet	2.197	2.638
Flying Spur	3.960	1.764
Mulsanne	1.117	1.169
	10.876	**9.107**

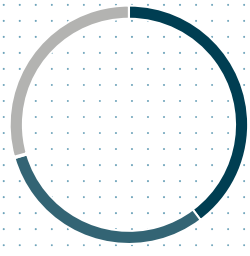
MARKE BENTLEY

	2013	2012	%
Auslieferungen (Fzg.)	10.120	8.510	+18,9
Absatz	10.564	9.186	+15,0
Produktion	10.876	9.107	+19,4
Umsatzerlöse (Mio. €)	1.679	1.453	+15,5
Operatives Ergebnis	168	100	+66,9
in % der Umsatzerlöse	10,0	6,9	

Flying Spur

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 39,7
Nordamerika 30,8
Südamerika 0,2
Asien-Pazifik 29,3

WEITERE INFORMATIONEN www.bentleymotors.com

Die Marke Porsche blickt auf ein sehr erfolgreiches Jahr 2013 zurück. Unter anderem wurden umfangreiche Investitionen in den Um- und Ausbau der Werke vorgenommen. Mit dem Macan will Porsche neue Kunden ansprechen. Die Marke feierte im vergangenen Jahr außerdem ein besonderes Jubiläum: 50 Jahre Porsche 911.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Porsche verfolgte 2013 konsequent ihre Projekte zur Zukunftssicherung: Das Stammwerk in Stuttgart wurde modernisiert und das Entwicklungszentrum in Weissach ausgebaut. Daneben wurde das Werk Leipzig, in dem die fünfte Modellreihe von Porsche – der Macan – gefertigt wird, deutlich erweitert. Parallel dazu steigerte Porsche die Attraktivität seiner Produktpalette mit der Vorstellung der neuen Generation des Panamera. Dabei stand der Panamera S E-Hybrid als weltweit erster Plug-in-Hybrid der Luxusklasse im Mittelpunkt des Interesses. Weiterhin wurde der limitierte Supersportwagen 918 Spyder präsentiert – ebenfalls mit innovativem Plug-in-Hybridantrieb.

Der Porsche 911 ist mit über 820.000 gebauten Fahrzeugen der erfolgreichste Sportwagen der Welt. 2013 feierte das emotionale Herzstück der Marke sein 50-jähriges Jubiläum. Porsche präsentierte in einer Neuauflage neben dem Turbo und dem Turbo S auch den Spitzensportler 911 GT3 – einen rennstreckentauglichen Seriensportwagen.

Die in diesem Kapitel dargestellten Kennzahlen umfassen das Geschäft mit Automobilen sowie das Finanzdienstleistungsgeschäft von Porsche. Die Vorjahreszahlen beziehen sich auf den Zeitraum seit der Vollkonsolidierung im Volkswagen Konzern, also ab dem 1. August 2012.

Im vergangenen Geschäftsjahr lieferte Porsche 162 Tsd. Sportwagen an Kunden aus. Der größte Einzelmarkt waren einmal mehr die USA. Dort kauften 42 Tsd. Kunden ein Modell von Porsche. Dahinter folgte China mit ebenfalls erfreulichen Verkaufszahlen von 37 Tsd. Fahrzeugen. Auf dem Heimatmarkt Deutschland lieferte Porsche 21 Tsd. Modelle an Kunden aus.

Die Marke Porsche produzierte im Berichtsjahr 166 Tsd. Fahrzeuge. Am Jahresende startete die Produktion der neuen Modellreihe – der Macan läuft ebenso wie der Cayenne und der Panamera im Werk Leipzig vom Band.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Für die Marke Porsche verlief das Geschäftsjahr 2013 sehr erfolgreich. Sie verzeichnete Umsatzerlöse in Höhe von 14,3 (5,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis betrug 2,6 (0,9) Mrd. €; die operative Rendite belief sich auf 18,0 (16,0) %.

911

50 Jahre Stil-Ikone

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012*
Cayenne	81.916	36.664
911 Coupé/Cabriolet	29.751	11.409
Boxster/Cayman	28.996	6.839
Panamera	24.798	8.772
Macan	312	–
918 Spyder	35	–
	165.808	**63.684**

MARKE PORSCHE

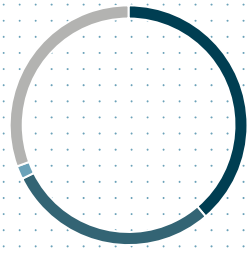
	2013	2012*
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	162	60
Absatz	155	62
Produktion	166	64
Umsatzerlöse (Mio. €)	14.326	5.879
Operatives Ergebnis	2.579	943
in % der Umsatzerlöse	18,0	16,0

* 1. August bis 31. Dezember 2012. Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

911

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 38,8
Nordamerika 28,8
Südamerika 1,8
Asien-Pazifik 30,6

i WEITERE INFORMATIONEN www.porsche.com

Nutzfahrzeuge

Volkswagen Nutzfahrzeuge konnte 2013 trotz der rückläufigen europäischen Nutzfahrzeugmärkte ein hervorragendes Verkaufsergebnis erzielen und das Vorjahresvolumen leicht übertreffen. Hierzu trug das Wachstum auf dem amerikanischen Kontinent und in Asien-Pazifik wesentlich bei.

GESCHÄFTSVERLAUF

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentierte im vergangenen Jahr zahlreiche Neuheiten im Produktportfolio. Auf der Internationalen Fachmesse für Baumaschinen stellte die Marke den Amarok Single Cab als Dreiseiten-Kipper mit zahlreichen Sonderausstattungen und zuschaltbarem Allradantrieb vor. Das neue Sondermodell „Dark Label" des Amarok feierte auf der IAA in Frankfurt am Main sein Debüt; mit seinen dunklen Anbauteilen setzt es sportlich-elegante Akzente. Der Caddy BlueMotion als sparsamster Caddy aller Zeiten hatte dort ebenfalls seine Premiere. 2013 feierte die Marke den Meilenstein von 9 Mio. produzierten Fahrzeugen im Stammwerk in Hannover seit dessen Eröffnung im Jahr 1956. Zudem jährte sich der Geburtstag des Reisemobils California zum 25. Mal. Zu diesem Anlass präsentierte Volkswagen Nutzfahrzeuge ein attraktives Sondermodell mit umfangreicher Serienausstattung.

Im Berichtsjahr übertrafen die weltweiten Auslieferungen an Kunden von Volkswagen Nutzfahrzeuge mit 552 Tsd. Einheiten den Vorjahreswert leicht um 0,3 %. Eine erfreuliche Nachfragesteigerung verzeichnete die Marke insbesondere in Süd- und Nordamerika sowie in Asien-Pazifik. Die Modelle Saveiro und Amarok erfreuten sich einer erhöhten Nachfrage. Volkswagen Nutzfahrzeuge orientiert sich globaler, um von regionalen Marktschwankungen unabhängiger zu werden.

Im Geschäftsjahr 2013 lag der Absatz an die Handelsorganisation mit 436 (437) Tsd. Fahrzeugen auf Vorjahresniveau.

Im vergangenen Jahr steigerte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge die Produktion um 5,0 % auf insgesamt 511 Tsd. Fahrzeuge. Der bei einem Vertragspartner gefertigte Crafter ist in diesen Werten nicht enthalten. Die Fertigung der Modelle Caravelle/Multivan und Transporter sowie Amarok, die im Stammwerk in Hannover hergestellt werden, belief sich auf 153 (150) Tsd. Einheiten. Der Standort Poznan produzierte 170 (162) Tsd. Caddy und T5. Mit einer limitierten Sonderedition des Volkswagen Kombi – bekannt als T2 – setzte die Marke den Schlusspunkt hinter die Fertigung des erfolgreichsten Modells von Volkswagen Nutzfahrzeuge in Brasilien.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von Volkswagen Nutzfahrzeuge erreichten im Berichtsjahr mit 9,4 (9,5) Mrd. € die Größenordnung des Vorjahres. Dank erfolgreicher Kostenoptimierungen stieg das Operative Ergebnis um 6,4 % auf 448 Mio. €. Die operative Rendite erhöhte sich von 4,5 % im Vorjahr auf 4,8 %.

5,0 %

Steigerung der Produktion im Jahr 2013

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Caravelle/Multivan, Kombi	107.033	112.492
Saveiro	93.334	79.694
Amarok	91.739	78.633
Caddy Kombi	77.792	74.561
Caddy	71.069	70.079
Transporter	69.880	71.085
	510.847	**486.544**

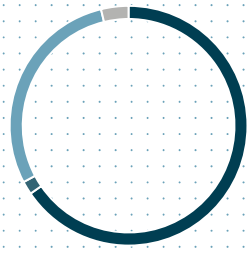
MARKE VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2013	2012	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	552	550	+0,3
Absatz	436	437	−0,3
Produktion	511	487	+5,0
Umsatzerlöse (Mio. €)	9.370	9.450	−0,9
Operatives Ergebnis	448	421	+6,4
in % der Umsatzerlöse	4,8	4,5	

Amarok

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 65,4
Nordamerika 1,8
Südamerika 29,1
Asien-Pazifik 3,7

i WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de

Die Marke Scania präsentierte 2013 weitere Produktneuheiten und komplettierte ihre Euro-6-Motorenpalette. Zudem stellte sie weitere Innovationen vor, wie neue Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme – immer mit Blick auf individuelle Kundenlösungen und Kosteneffizienz.

GESCHÄFTSVERLAUF

Scania verfolgt das langfristige Ziel, im Jahr 2020 weltweit 120.000 Lastkraftwagen, 15.000 Busse und 20.000 Motoren zu verkaufen. Dazu entwickelt die Marke ihre Dienstleistungen konsequent weiter, zudem wird jedes Fahrzeug auf die kundenspezifischen Transportanforderungen maßgeschneidert und somit seine Wirtschaftlichkeit verbessert.

Im Geschäftsjahr 2013 stellte die Marke den neuen Scania Streamline vor, ein Fernverkehrsmodell, mit dem sie ihre kontinuierlichen Anstrengungen, den Kraftstoffverbrauch zu senken, fortsetzt. Der schwedische Nutzfahrzeughersteller führte zudem einen 544 kW (730 PS) starken V8-Motor in den Markt ein und komplettierte damit seine Angebotspalette mit Euro-6-Motoren auf insgesamt 15. Darunter befinden sich auch Aggregate, die mit bis zu 100 % Biodiesel oder Gas betrieben werden können. Darüber hinaus gingen neue und weiterentwickelte Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme an den Start – beispielsweise der Notbremsassistent. Sie erhöhen die Produktivität und Verkehrssicherheit.

Aufgrund der Einführung der Emissionsnorm Euro-6 zum 1. Januar 2014 stiegen in Europa die Auftragseingänge für Lastkraftwagen an; insbesondere im zweiten und dritten Quartal. Auch in Südamerika erhöhten sich die Auftragseingänge.

Scania steigerte 2013 seine weltweiten Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr um 19,4 % auf 80 Tsd. Fahrzeuge. Die Nachfrage auf den Märkten Südamerika (+47,9 %) und Westeuropa (+15,6 %) war höher als im Vorjahr. Bei den Bussen stieg das Auslieferungsvolumen um 7,9 % auf 7 (6) Tsd. Einheiten. Auch die Nachfrage nach Serviceleistungen und Ersatzteilen nahm im Berichtsjahr zu.

Die Marke Scania produzierte 2013 mit 83 Tsd. Fahrzeugen 23,8 % mehr als noch im Vorjahr. Darunter befanden sich 7 Tsd. Busse.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Scania nahmen im Berichtsjahr volumenbedingt um 11,2 % auf 10,4 Mrd. € zu. Negative Wechselkurseffekte und die erhöhte Wettbewerbsintensität mit dem damit einhergehenden Margendruck führte dazu, dass das Operative Ergebnis mit 974 (930) Mio. € nicht deutlicher über dem Vorjahresniveau lag. Die Marke verzeichnete für 2013 eine operative Rendite von 9,4 % gegenüber 10,0 % im Vorjahr.

23,8 %

Produktionssteigerung

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Lkw	75.957	60.647
Busse	6.897	6.283
	82.854	**66.930**

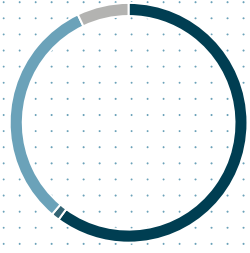
MARKE SCANIA

	2013	2012	%
Auftragseingänge (Tsd. Fzg.)	81	72	+12,5
Auslieferungen	80	67	+19,4
Absatz	80	67	+19,4
Produktion	83	67	+23,8
Umsatzerlöse (Mio. €)	10.360	9.314	+11,2
Operatives Ergebnis	974	930	+4,7
in % der Umsatzerlöse	9,4	10,0	

Citywide

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 60,0
Nordamerika 1,1
Südamerika 31,9
Asien-Pazifik 7,0

i WEITERE INFORMATIONEN www.scania.com

MAN blickt auf eine mehr als 250 Jahre lange Unternehmensgeschichte zurück. Für den Anbieter von Lkw, Bussen, Dieselmotoren, Turbomaschinen und Spezialgetrieben stand das Jahr 2013 im Zeichen der Umstellung der Produkte auf die neue Euro-6-Abgasnorm, die seit Januar 2014 in Europa gilt.

GESCHÄFTSVERLAUF

MAN stellt sich mit flexiblen Lösungen auf individuelle Kunden- und Marktbedürfnisse ein. Im Nutzfahrzeugbereich war die Abgasnorm Euro-6 im abgelaufenen Geschäftsjahr das zentrale Thema: Bei MAN feierten in allen Fahrzeugreihen neue Euro-6-Motoren ihre Weltpremiere. Zudem präsentierten MAN und seine Busmarke NEOPLAN das gesamte Busprogramm mit wirtschaftlichen und leistungsstarken Euro-6-Motoren. Das Geschäftsfeld Power Engineering überzeugte ebenfalls mit innovativen Produkten. Beispielsweise erzeugt eine MAN-Dampfturbine seit 2013 Strom im größten Solarthermie-Kraftwerk der Welt in Abu Dhabi.

Die in diesem Kapitel dargestellten Kennzahlen umfassen das Geschäft mit Lkw und Bussen, Power Engineering sowie das Finanzdienstleistungsgeschäft.

Im Geschäftsjahr 2013 blieb das konjunkturelle Umfeld für die Marke MAN nach wie vor schwierig. Der europäische Nutzfahrzeugmarkt war im ersten Halbjahr 2013 infolge der anhaltenden Staatsschuldenkrise noch deutlich rückläufig. Im zweiten Halbjahr 2013 gab es aufgrund der ab 1. Januar 2014 gültigen neuen Abgasnorm Euro-6 erhebliche Vorzieheffekte. Zudem profitierte MAN von höheren Bestellungen in Südamerika bedingt durch attraktive Finanzierungskonditionen und eine hohe Transportnachfrage. Die Auftragseingänge stiegen um 2,4 % auf 138 Tsd. Fahrzeuge. MAN lieferte im Berichtszeitraum 140 Tsd. Nutzfahrzeuge aus; 4,5 % mehr als im Vorjahr. In den Verkaufszahlen waren 16 Tsd. Busse enthalten (+4,2 %). Das Geschäftsfeld Power Engineering verzeichnete im Berichtszeitraum einen Auftragseingang von 3,9 Mrd. €, dies waren 3,2 % weniger als im Vorjahr. Die weiterhin schwierige Lage in der Schifffahrtsbranche, anhaltende konjunkturelle Unsicherheiten und erschwerte Finanzierungsbedingungen führten zu Verzögerungen in der Auftragsvergabe.

Die Produktion der Marke MAN stieg im Berichtsjahr um 13,6 % auf 141 Tsd. Nutzfahrzeuge; darunter waren 16 (16) Tsd. Busse.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke MAN lagen im Zeitraum Januar bis Dezember 2013 mit 15,9 (16,0) Mrd. € auf Vorjahresniveau, davon entfiel rund ein Viertel auf das Segment Power Engineering. MAN erzielte ein Operatives Ergebnis von 319 (813) Mio. €, das im Wesentlichen im Geschäftsfeld Power Engineering durch den Volumenrückgang, den hohen Wettbewerbsdruck, rückläufige Einnahmen aus dem Lizenzgeschäft und vor allem durch die Bildung projektspezifischer Vorsorgen belastet war. Die operative Rendite betrug 2,0 (5,1) %.

140 Tsd.

Abgesetzte Nutzfahrzeuge im Jahr 2013

PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Lkw	125.423	108.417
Busse	15.788	15.887
	141.211	**124.304**

MARKE MAN

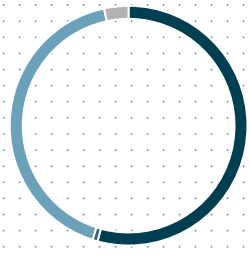
	2013	2012*	%
Auftragseingänge (Tsd. Fzg.)	138	135	+2,4
Auslieferungen	140	134	+4,5
Absatz	140	134	+4,5
Produktion	141	124	+13,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	15.861	15.999	−0,9
Operatives Ergebnis	319	813	−60,7
in % der Umsatzerlöse	2,0	5,1	

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

TGX

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 54,2
Nordamerika 0,7
Südamerika 41,8
Asien-Pazifik 3,3

i WEITERE INFORMATIONEN www.man.eu

Volkswagen Group China

Der Volkswagen Konzern erzielte im größten Einzelmarkt China erneut Rekordwerte und setzte seine China-Offensive fort: Fünf neue Werke eröffneten allein im Berichtsjahr. Sie erfüllen höchste Standards im Hinblick auf ressourceneffiziente und besonders umweltfreundliche Produktion.

GESCHÄFTSVERLAUF

Volkswagen feierte im Berichtsjahr den 30. Jahrestag seines Eintritts auf dem chinesischen Markt. Im April 1983 lief in Shanghai das erste Fahrzeug vom Band – ein Santana; bis heute wird das Straßenbild in China von diesem Modell geprägt. Im November 2013 erreichte das Joint Venture Shanghai-Volkswagen den Meilenstein von 10 Mio. produzierten Fahrzeugen. Wie geplant erweiterte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr sein Produktionsnetzwerk in China und nahm fünf neue Werke in Betrieb: In Westchina leistete Shanghai-Volkswagen Pionierarbeit mit dem neuen Standort Urumqi – es ist das erste Fahrzeugwerk in dieser Region, in der in den nächsten Jahren ein starker Anstieg der Kaufkraft erwartet wird. Am neuen Standort im südostchinesischen Ningbo wurde im Oktober 2013 mit der Fertigung des neuen ŠKODA Superb begonnen. Mit der Eröffnung des Standortes Foshan startete unser Joint Venture FAW-Volkswagen gleichzeitig die lokale Produktion des neuen Golf, das erste Fahrzeug auf Basis des Modularen Querbaukastens in China. Im August 2013 öffnete das Motorenwerk in Changchun, das Aggregate der neuesten Generation für Modelle der Marken Volkswagen Pkw und Audi produziert. Zum Jahresende 2013 begann zudem das in Foshan angesiedelte neue Komponentenwerk mit der Produktion von Bauteilen. Unsere Kapazität in China umfasst nun insgesamt 17 Standorte für die Produktion von Fahrzeugen und Komponenten. Volkswagen in China steht gleichermaßen für umweltfreundliche Mobilität und nachhaltiges Wachstum.

Der Volkswagen Konzern ist auf dem chinesischen Pkw-Markt mit einer Angebotspalette von mehr als 60 Modellen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, ŠKODA, SEAT, Lamborghini, Bentley, Porsche und Bugatti vertreten. Die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns in China lagen im Berichtsjahr bei 3,3 Mio. Fahrzeugen (inklusive Importe) und damit 16,2 % über dem Vorjahreswert. Damit haben wir unsere starke Marktposition in China gefestigt. Die Modelle Volkswagen Lavida, New Passat, Magotan, Jetta und Tiguan sowie ŠKODA Octavia, Audi A6 und Audi Q5 fanden großen Zuspruch bei den chinesischen Kunden.

3.271 Tsd.

Auslieferungen an Kunden in China

Tsd. Fzg.	2013	2012	%
Auslieferungen	3.271	2.815	+16,2
Absatz	3.038	2.609	+16,4
Produktion	3.135	2.643	+18,6

ERGEBNIS

Mio. €	2013	2012
Operatives Ergebnis (100 %)	9.569	8.424
Operatives Ergebnis (anteilig)	4.296	3.678

Der Fahrzeugabsatz unserer Joint Ventures aus lokaler Produktion wuchs im Geschäftsjahr 2013 um 16,4 % auf 3,0 Mio. Einheiten. Neben etablierten Konzernmodellen sowie für den Markt China modifizierten Modellen (zum Beispiel mit verlängertem Radstand) produzieren die Gemeinschaftsunternehmen auch speziell für chinesische Kunden konzipierte Fahrzeuge, beispielsweise die Volkswagen Modelle Lavida, New Bora und Santana.

Die Gemeinschaftsunternehmen fertigten im Berichtsjahr insgesamt 3,1 Mio. Fahrzeuge und somit 18,6 % mehr als im Vorjahr. Die jährliche Kapazität von Volkswagen in China soll sich bis zum Jahr 2018 auf mehr als 4 Mio. Fahrzeuge erhöhen. In den Jahren 2014 bis 2018 werden die Joint Ventures insgesamt rund 18,2 Mrd. € in neue Werke und Produkte in China investieren. Die Investitionen werden vollständig aus dem Cash-flow der Unternehmen finanziert.

Die Joint Ventures erzielten im Geschäftsjahr 2013 ein anteiliges Operatives Ergebnis von 4,3 Mrd. €, das entsprach einem Anstieg um 0,6 Mrd. € gegenüber dem Vorjahreswert. Gründe für die positive Entwicklung sind das deutlich höhere Volumen, Materialkosteneinsparungen sowie Mixverbesserungen.

Die Werte der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind im Operativen Ergebnis des Konzerns nicht enthalten, da sie At Equity konsolidiert werden. Ihre Ergebnisse werden anteilig ausschließlich im Finanzergebnis des Konzerns erfasst.

LOKALE PRODUKTION

Fahrzeuge	2013	2012
Volkswagen Pkw	2.459.463	2.082.580
Audi	420.000	333.556
ŠKODA	255.202	226.653
Gesamt	**3.134.665**	**2.642.789**

New Lavida

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Volkswagen Finanzdienstleistungen setzte 2013 mit innovativen Produkten neue Akzente und unterstützte damit den Absatz der Marken des Volkswagen Konzerns. Die Angebotspalette wurde um die Finanzierungen von MAN und Ducati erweitert und die Internationalisierung fortgesetzt.

STRUKTUR DES BEREICHS VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote. Die Volkswagen Financial Services AG ist für die Koordination dieser weltweiten Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns verantwortlich – ausgenommen sind lediglich die Marken Scania, MAN (bis 31. Dezember 2013), Porsche sowie das Finanzdienstleistungsgeschäft der Porsche Holding Salzburg. In Europa sind die wesentlichen Gesellschaften die Volkswagen Bank GmbH, die Volkswagen Leasing GmbH und die Volkswagen Versicherungsdienst GmbH. Die VW CREDIT, INC. betreibt die Finanzdienstleistungsaktivitäten in Nordamerika. Bislang ist Volkswagen Finanzdienstleistungen in 49 Ländern aktiv, weitere kommen hinzu.

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2013 setzte Volkswagen Finanzdienstleistungen ihren erfolgreichen Kurs fort. Dabei fand das Wachstum in drei Dimensionen statt: durch die internationale Expansion in neue Märkte, durch die Erweiterung des Produktportfolios sowie durch die enge Zusammenarbeit mit den Marken des Volkswagen Konzerns.

2013 ging der neue Geschäftsbereich Ducati Financial Services an den Start: Im ersten Schritt wurden attraktive Finanzdienstleistungen für Kunden der Marke Ducati im italienischen Markt präsentiert, die wenig später durch Angebote auf dem deutschen und US-amerikanischen Markt ergänzt wurden. Die weitere internationale Expansion wurde in Griechenland und in der Türkei fortgesetzt.

Im Bereich der Neuen Mobilität weiteten die Volkswagen Finanzdienstleistungen ihre Carsharing-Aktivitäten deutlich aus. Dazu beteiligten sie sich im April 2013 am niederländischen Carsharing-Marktführer Collect Car B.V., besser bekannt als Greenwheels. Durch die Beteiligung soll das Geschäftsmodell weiterentwickelt und in weiteren Ländern, insbesondere in Europa, angeboten werden.

10,7 Mio.

Verträge im Bestand am 31. Dezember 2013

Die Volkswagen Autoversicherung AG – eine strategische Kooperation zwischen der Volkswagen Financial Services AG und der Allianz SE – startete 2013 mit ihren attraktiven Kfz-Versicherungen für Kunden der Marken des Volkswagen Konzerns erfolgreich am Markt.

Im Zusammenhang mit der Markteinführung des e-up! in Deutschland ging die Volkswagen Bank GmbH im Berichtsjahr eine Kooperation mit dem Energieversorger LichtBlick ein. Neben attraktiven Finanzierungen für die Elektro-Modelle des Volkswagen Konzerns bietet sie Kunden in Deutschland seit Mai 2013 Ökostrom an, der ausschließlich regenerativ erzeugt ist.

Zum 1. Januar 2014 hat die Volkswagen Financial Services AG die MAN Finance International GmbH erworben. Mit dem Kauf werden die Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Financial Services AG um die Finanzierungs-, Leasing- und Mietaktivitäten von MAN erweitert.

Im Rahmen ihrer Refinanzierungsaktivitäten waren die Volkswagen Finanzdienstleister 2013 sehr erfolgreich. Zentrales Element der verfolgten Strategie ist eine gezielte Diversifizierung, sowohl in Bezug auf die eingesetzten Instrumente als auch nach Währungsräumen. Die wesentlichen Quellen der Refinanzierung sind die Instrumente des Geld- und Kapitalmarkts, Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen sowie die Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde besonders die Internationalisierung weiter vorangetrieben, indem lokale Finanzinstrumente entwickelt wurden. Beispielsweise gab das türkische Joint Venture Volkswagen Dogus im Juni sein Debüt auf dem lokalen Kapitalmarkt. In Brasilien konnte mit der zweiten öffentlich vermarkteten Transaktion der Banco Volkswagen an den Erfolg aus dem Jahr 2012 angeknüpft werden.

Mit ABS-Emissionen werden Kredit- und Leasingforderungen in verschiedenen Währungsräumen verbrieft. 2013 waren dies in insgesamt 15 ABS-Transaktionen weltweit Forderungen in Höhe von 9,4 Mrd.€. Im ersten Quartal 2013 vermarktete die Volkswagen Financial Services AG mit der Transaktion Driver Ten Kreditforderungen am europäischen Markt. Mit der anschließenden Transktion Volkswagen Car Lease 17 konnten Leasingforderungen am Markt platziert werden. Im weiteren Jahresverlauf bauten die Finanzdienstleister das ABS-Programm international weiter aus. Die Transaktion Driver France One mit verbrieften Autokrediten konnte als erste Transaktion in Frankreich erfolgreich abgeschlossen werden. Mit Driver Australia One in Australien wurde das ABS-Programm um einen neuen Währungsraum und einen neuen Kontinent erweitert. Australien ist das siebte Land nach Deutschland, Großbritannien, Spanien, Japan, Brasilien und Frankreich, in dem die Volkswagen Financial Services AG mit ihrer Driver Plattform am Kapitalmarkt aktiv ist. In Brasilien und Japan konnten jeweils bereits zum zweiten Mal erfolgreich Autokredite verbrieft werden. In den USA nutzte die VW CREDIT, INC. ihre etablierten Verbriefungsprogramme. Sie platzierte im lokalen Markt zwei VALET Transaktionen mit Autokrediten und eine VALT Transaktion, die durch Leasingforderungen besichert ist.

1,6 Mrd.€

Operatives Ergebnis im Jahr 2013

Im vergangenen Geschäftsjahr stieg die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Service-/Versicherungsgeschäft um 13,4 % auf 4,3 Mio. Der Bereich Kundenfinanzierung/Leasing verzeichnete am 31. Dezember 2013 einen um 9,0 % auf 6,9 Mio. erhöhten Vertragsbestand. Positiv verlief auch die Entwicklung im Bereich Service/Versicherungen: Die Anzahl der Verträge nahm im Vergleich zum Vorjahr um 15,7 % auf 3,8 Mio. Kontrakte zu. Mit 10,7 Mio. Verträgen erreichte der Gesamtvertragsbestand erneut einen Rekordwert (+11,3 %). Auf der Basis gleichgebliebener Vergabegrundsätze erhöhte sich der Anteil der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge am gesamten Auslieferungsvolumen des Konzerns auf 28,9 (27,5) %.

Am Ende des Berichtsjahres betreute die Volkswagen Bank direct 1.418 (1.438) Tsd. Konten. Zum Bilanzstichtag waren 10.945 Mitarbeiter im Bereich Volkswagen Finanzdienstleistungen beschäftigt.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Volkswagen Finanzdienstleistungen erwirtschaftete 2013 Umsatzerlöse in Höhe von 19,0 Mrd. €, die den Vorjahreswert um 6,2 % übertrafen. Das Operative Ergebnis erhöhte sich um 14,6 % auf 1,6 Mrd. €. Volumen- und Margenverbesserungen konnten gestiegene Risikokosten und Wechselkursverschlechterungen sowie höhere Aufwendungen zur Erfüllung bankspezifischer regulatorischer Anforderungen mehr als kompensieren. Der Bereich Volkswagen Finanzdienstleistungen trug damit wie schon in den Vorjahren wesentlich zum Ergebnis des Volkswagen Konzerns bei.

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2013	2012[1]	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	10.725	9.640	+11,3
Kundenfinanzierung		4.946	4.551	+8,7
Leasing		1.983	1.808	+9,7
Service/Versicherung		3.796	3.281	+15,7
Forderungen aus	Mio. €			
Kundenfinanzierung		50.735	48.779	+4,0
Händlerfinanzierung		13.154	12.942	+1,6
Leasingverträgen		16.181	15.476	+4,6
Direktbankeinlagen	Mio. €	21.285	22.004	−3,3
Bilanzsumme	Mio. €	115.067	111.052	+3,6
Eigenkapital	Mio. €	11.582	11.314	+2,4
Schulden[2]	Mio. €	99.465	95.630	+4,0
Eigenkapitalquote	%	10,1	10,2	
Eigenkapitalrendite vor Steuern[3]	%	14,9	13,4	
Leverage[4]		8,6	8,5	
Operatives Ergebnis	Mio. €	1.614	1.408	+14,6
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	1.711	1.414	+21,0
Mitarbeiter am 31.12.		10.945	10.133	+8,0

1 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
2 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.
3 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).
4 Schulden zu Eigenkapital.

i WEITERE INFORMATIONEN
www.vwfsag.de

3

Konzernlagebericht

(ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT DES VOLKSWAGEN KONZERNS UND DER VOLKSWAGEN AG)

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS WELTWEIT *(in Mio.)*

&

KONZERNLAGEBERICHT

49 Ziele und Strategien
50 Steuerung und Kennzahlen
52 Struktur und Geschäftstätigkeit
54 Corporate Governance Bericht
60 Vergütungsbericht
65 Organe
69 Übernahmerechtliche Angaben
72 Geschäftsverlauf
85 Aktie und Anleihen
94 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
109 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
113 Nachhaltige Wertsteigerung
143 Prognosebericht
151 Risiko- und Chancenbericht
164 Aussichten für das Jahr 2014

Ziele und Strategien

Der Volkswagen Konzern strebt eine nachhaltige Steigerung von Absatz und Profitabilität an. Aus diesem Grund wurde die Strategie 2018 im Unternehmen verankert, mit deren Hilfe Volkswagen bis zum Jahr 2018 zum ökonomisch und ökologisch weltweit führenden Automobilhersteller werden will.

Im Mittelpunkt der Strategie 2018 steht die Positionierung des Volkswagen Konzerns als ökonomisch und ökologisch weltweit führendes Automobilunternehmen. Wir haben vier Ziele definiert, die Volkswagen bis zum Jahr 2018 zum erfolgreichsten, faszinierendsten und nachhaltigsten Automobilunternehmen der Welt machen sollen:

- Volkswagen will durch den Einsatz von intelligenten Innovationen und Technologien bei Kundenzufriedenheit und Qualität weltweit führend sein. Eine hohe Kundenzufriedenheit ist für Volkswagen eine der wichtigsten Voraussetzungen für nachhaltigen Unternehmenserfolg.
- Der Absatz soll auf mehr als 10 Mio. Fahrzeuge pro Jahr wachsen; dabei will Volkswagen vor allem von der Entwicklung der großen Wachstumsmärkte überproportional profitieren.
- Die Umsatzrendite vor Steuern soll nachhaltig mindestens 8 % betragen, damit die finanzielle Solidität und Handlungsfähigkeit des Konzerns auch in schwierigen Marktphasen sichergestellt ist.
- Bis 2018 will Volkswagen der attraktivste Arbeitgeber der Automobilbranche werden. Wer die besten Fahrzeuge bauen will, braucht die beste Mannschaft der Branche: hoch qualifiziert, fit und vor allem motiviert.

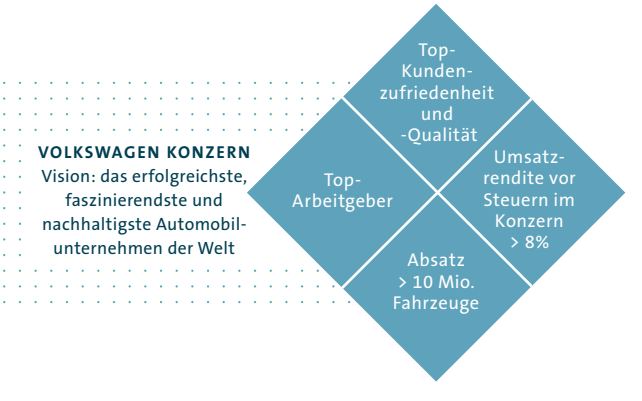
Der umweltfreundlichen Ausrichtung und der Rendite unserer Fahrzeugprojekte widmen wir unsere besondere Aufmerksamkeit, damit der Volkswagen Konzern auch unter schwierigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit den richtigen Produkten erfolgreich sein kann. Gleichzeitig bleibt so das Investitionsvolumen kontrollierbar. Unsere attraktive und umweltfreundliche Modellpalette, die wir gezielt ergänzen, und die starke Position der einzelnen Marken auf den Weltmärkten tragen wesentlich dazu bei, dass wir die Stärken des Konzerns nutzen und Vorteile gegenüber dem Wettbewerb konsequent ausbauen können.

Dabei richten wir unsere Aktivitäten vor allem darauf aus, in den Bereichen Fahrzeuge, Aggregate und Leichtbau neue ökologische Maßstäbe zu setzen. Dank des modularen Baukastensystems, das wir fortlaufend erweitern, erhöhen wir die Effizienz und die Flexibilität der Produktion kontinuierlich und steigern so gleichzeitig die Profitabilität des Konzerns.

Darüber hinaus wollen wir den Kundenstamm des Volkswagen Konzerns stetig ausbauen, indem wir die Zufriedenheit der bestehenden Kunden weiter steigern und weltweit neue zufriedene Kunden hinzugewinnen, insbesondere in den Wachstumsmärkten. Um dies sicherzustellen, passen wir unsere Produkte verstärkt an lokale Bedürfnisse an und richten uns auf die jeweiligen Besonderheiten des Marktes aus. Die laufenden Maßnahmen zur Verbesserung von Produktivität und Qualität setzen wir unabhängig von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und ohne zeitliche Begrenzung fort. Dazu zählen unter anderem unsere regionalen Entwicklerteams und unsere Zusammenarbeit mit lokalen Zulieferern. Weitere wesentliche Elemente sind die Standardisierung von Prozessen im direkten und im indirekten Bereich sowie reduzierte Durchlaufzeiten in der Produktion. Zusammen mit einer konsequenten Kosten- und Investitionsdisziplin tragen diese Maßnahmen wesentlich dazu bei, dass wir unsere langfristigen Renditeziele erreichen und dauerhaft eine solide Liquidität sichern können.

Wir werden die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen nur dann erfolgreich meistern, wenn alle Mitarbeiter – vom Auszubildenden bis zum Top-Manager – dauerhaft exzellente Leistungen erbringen, um die Innovations- und Produktqualität im Volkswagen Konzern langfristig und auf höchstem Niveau sicherzustellen. Exzellente Leistung, daraus resultierender Erfolg und Teilhabe an dessen Ertrag stehen im Mittelpunkt unserer Personalstrategie.

STRATEGIE 2018



Steuerung und Kennzahlen

Ausgehend von den Zielen der Strategie 2018 beschreiben wir in diesem Kapitel, wie der Volkswagen Konzern gesteuert wird und welche Kennzahlen dabei maßgeblich sind. Neben den finanziellen Größen sind auch nichtfinanzielle Kennzahlen Teil unseres Steuerungssystems.

Die Leistungsfähigkeit und der Erfolg des Volkswagen Konzerns lassen sich sowohl in finanziellen als auch in nichtfinanziellen Kennzahlen ausdrücken. Nachfolgend beschreiben wir zunächst den Steuerungsprozess und erläutern anschließend die Spitzenkennzahlen des Volkswagen Konzerns.

STEUERUNGSPROZESS IM VOLKSWAGEN KONZERN

Ausgangspunkt für die Steuerung des Volkswagen Konzerns ist die einmal im Jahr für fünf Jahre aufgestellte Mittelfristplanung. Sie bildet den Kern unserer operativen Planung und dient dazu, die Voraussetzungen für die Realisierung der strategischen Vorhaben hinsichtlich der Konzernziele zu formulieren und abzusichern, und zwar sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht und hier insbesondere in Bezug auf das Ergebnis und die Liquidität. Zudem werden auf dieser Grundlage alle Unternehmensbereiche bezüglich der relevanten strategischen Handlungsfelder Funktionen/Prozesse, Produkte und Märkte koordiniert.

Für die Gestaltung der Unternehmenszukunft werden dabei je nach Fristigkeit die einzelnen Planungsinhalte bestimmt:

- der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt und daraus das Auslieferungsvolumen für den Volkswagen Konzern ableitet;
- das Produktprogramm als die langfristige, strategische Determinante der Unternehmenspolitik;
- die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte.

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse münden in der finanziellen Mittelfristplanung: Die finanzielle Planung des Konzerns einschließlich der Marken und Geschäftsfelder umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen.

Aus der Mittelfristplanung wird das erste Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget über einzelne Monate detailliert und bis auf die operative Kostenstellenebene ausgeplant.

Das Budget wird monatlich hinsichtlich des Grades der Zielerreichung überprüft. Dabei sind Soll-/Ist- und Vorjahresvergleiche, Abweichungsanalysen und, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Zielsetzungen unabdingbare Instrumente der Steuerung. Für das laufende Geschäftsjahr werden monatlich revolvierend detaillierte Vorausschätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr durchgeführt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Die Anpassung der laufenden Operationen steht also im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Gleichzeitig wird die aktuelle Vorausschätzung somit zum ständigen möglichen Korrektiv für die folgenden Mittelfrist- und Budgetplanungen.

SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Abgeleitet aus den Zielen der Strategie 2018 basiert die Steuerung des Volkswagen Konzerns auf sieben Spitzenkennzahlen:

SPITZENKENNZAHLEN IM VOLKSWAGEN KONZERN

Auslieferungen an Kunden
Umsatzerlöse
Operatives Ergebnis
Operative Rendite
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile
Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile

Die Auslieferungen an Kunden sind definiert als Übergabe eines Neufahrzeugs an den Endkunden. Sie spiegeln die Beliebtheit unserer Produkte bei den Kunden wider und sind die relevante Größe, anhand der wir unsere Wettbewerbsposition auf den verschiedenen Märkten ermitteln. Die Steigerung der Auslieferungen an Kunden ist eng verbunden mit unseren Zielen Top-Kundenzufriedenheit und Top-Qualität sowie dem Absatz von mehr als 10 Mio. Fahrzeugen. Eine hohe Kundenzufriedenheit verbunden mit und basierend auf einer herausragenden Qualität unserer Fahrzeuge ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Unternehmenserfolg. Die Nachfrage nach unseren Produkten sichert Absatz und Produktion und damit die Auslastung unserer Standorte. Nur eine Spitzenmannschaft kann die angestrebten Ziele erreichen und nachhaltig den finanziellen Erfolg des Unternehmens sichern.

Die Umsatzerlöse, in denen die Geschäftsentwicklung unserer at-equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild unseres Markterfolges. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das Operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts. Die operative Rendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile stellt gleichermaßen unsere Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit dar. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Kapazitätserweiterung und Verbesserung der Fertigungsprozesse – in Relation zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile zeigt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft, der zum Beispiel für Dividendenzahlungen zur Verfügung steht. Er ergibt sich aus dem Cash-flow des laufenden Geschäfts abzüglich der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

Mit der Kapitalrendite (RoI) ermitteln wir die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile unter anteiliger Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, indem wir das Operative Ergebnis nach Steuern ins Verhältnis zum investierten Vermögen setzen. Übersteigt die Kapitalrendite (RoI) den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, wird eine Wertsteigerung für das Unternehmen erzielt. So messen wir den Erfolg unserer Marken, Standorte und Fahrzeugprojekte.

Informationen und Erläuterungen zu den Verkaufszahlen und zu den finanziellen Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns erhalten Sie auf den Seiten 78 ff. beziehungsweise 94 ff.

Ausführliche Beschreibungen unserer Aktivitäten und weitere nichtfinanzielle Kennzahlen auf den Gebieten Corporate Social Responsibility, Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb, Qualitätssicherung, Mitarbeiter, Informationstechnologie sowie Umweltmanagement finden Sie im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“, das auf Seite 113 dieses Geschäftsberichts beginnt.

Struktur und Geschäftstätigkeit

In diesem Kapitel stellen wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns dar und erläutern die wesentlichen Veränderungen im Beteiligungsbereich des Jahres 2013.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Einerseits entwickelt sie Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG mittelbar und unmittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Scania AB, der MAN SE, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der Volkswagen Financial Services AG sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Ausführliche Angaben können Sie der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 und § 313 HGB entnehmen, die unter www.volkswagenag.com/ir abrufbar und Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

Im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Elektrizitätssektor übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit einem Tochterunternehmen die Tätigkeit Erzeugung und Handel sowie Elektrizitätsverteilung aus.

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

Informationen zur Vergütungsstruktur des Vorstands und des Aufsichtsrats finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 60 bis 64, im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf der Seite 282 und im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG auf Seite 43.

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Alle Marken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich verselbstständigt. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der verschiedenen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ist die Entwicklung, die Produktion und der Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Motorrädern über verbrauchsgünstige Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Im Nutzfahrzeugbereich beginnt das Angebot bei kleinen Pickups und reicht bis zu Bussen und schweren Lkw. In weiteren Geschäftsfeldern werden unter anderem Großdieselmotoren und Spezialgetriebe hergestellt. Ein breites Spektrum von Finanzdienstleistungen rundet das Angebot ab. Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen relevanten Märkten der Welt vertreten. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, Brasilien, USA, Russland, Mexiko und Argentinien.

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet. Das zur Unterstützung der Vorstandsarbeit gebildete Gremium Konzernleitung trägt im gesetzlichen Rahmen Sorge dafür, dass bei Entscheidungen der Marken und Gesellschaften des Konzerns die Konzerninteressen beachtet werden. Dieses Gremium besteht aus den Mitgliedern des Vorstands, den Vorsitzenden der größeren Marken und ausgewählten Top-Managern mit Konzernsteuerungsfunktionen. Bei Volkswagen wird auf Konzernebene im Wesentlichen durch vier Ausschüsse strategisch gesteuert. Die Ausschüsse, in denen sowohl die relevanten Zentralbereiche als auch Vertreter relevanter Funktionen der Unternehmensbereiche vertreten sind, umfassen die Basisfunktionen Produktplanung, Investitionen, Liquidität und Devisen sowie Führungsfragen.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Entwicklung und den Geschäftsbetrieb der Marke sicherstellt. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG beziehungsweise von der Konzernleitung festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Konzernübergreifende Interessen können so verfolgt und gleichzeitig das eigenständige Erscheinungsbild der markenindividuellen Charakteristika gewahrt und gestärkt werden. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden der Konzernleitung vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine Abstimmung zu erreichen. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Gremien der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon 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 die Interessen des Konzerns und der einzelnen Marken.

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Mit seiner Eintragung ins Handelsregister am 16. Juli 2013 trat der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BGAV) zwischen der MAN SE als beherrschtem Unternehmen und der Truck & Bus GmbH, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, als herrschendem Unternehmen in Kraft. Durch den Abschluss des BGAV wird das sogenannte faktische Konzernverhältnis durch einen Vertragskonzern ersetzt, der eine deutlich effizientere und unbürokratischere Zusammenarbeit zwischen der Marke MAN und dem übrigen Volkswagen Konzern ermöglicht. Minderheitsaktionäre der MAN SE haben das Recht, während der Laufzeit des im Juli 2013 eingeleiteten Spruchverfahrens, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wird, sowie zwei Monate nach dessen Abschluss MAN Stamm- und Vorzugsaktien der Truck & Bus GmbH anzudienen. Zum 31. Dezember 2013 hielt die Truck & Bus GmbH 75,2 % der Stammaktien und 44,8 % der Vorzugsaktien an der MAN SE.

RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN FÜR DAS GESCHÄFT

Auf das Geschäft der Volkswagen Gesellschaften wirken – wie auch bei anderen international tätigen Unternehmen – zahlreiche in- und ausländische Rechtsordnungen ein. Dabei handelt es sich vor allem um entwicklungs-, produktions- und vertriebsbezogene Vorschriften, unter anderem aber auch um steuer-, gesellschafts-, handels- und kapitalmarktrechtliche Regelungen sowie solche des Arbeits-, Banken-, Beihilfe-, Energie- und Versicherungsrechts.

ANTEILSBESITZ DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir

Corporate Governance Bericht

Um die Zukunft des Volkswagen Konzerns zu sichern, müssen wir den Unternehmenswert kontinuierlich steigern. Unser Erfolg dabei hängt entscheidend davon ab, ob es uns gelingt, das Vertrauen unserer Kunden und Investoren zu stärken. Deshalb hat die transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung in unserer täglichen Arbeit oberste Priorität.

DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) gibt Empfehlungen und Anregungen für eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle, die von der dafür eingerichteten Regierungskommission auf Basis wesentlicher gesetzlicher Vorschriften sowie national und international anerkannter Standards der Unternehmensführung erarbeitet wurden. Vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Entwicklungen überprüft diese Regierungskommission jährlich die Inhalte des DCGK und passt sie bei Bedarf an. Die Arbeit von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG richtet sich an den Empfehlungen und Anregungen des DCGK aus. Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung verstehen wir als eine der wesentlichen Voraussetzungen dafür, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Sie trägt dazu bei, das Vertrauen der Kunden und Investoren in unsere Arbeit zu stärken und dem stetig wachsenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen gerecht zu werden.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNGEN (STAND: ZEITPUNKT DER JEWEILIGEN ERKLÄRUNG)

Am 22. Februar 2013 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG eine Ergänzung der Entsprechenserklärung vom 23. November 2012 zu den Empfehlungen des DCGK gemäß § 161 AktG abgegeben. Diese Ergänzung war notwendig geworden, weil sich seit Abgabe der Entsprechenserklärung eine Änderung bei der Anwendung ergeben hatte. Vorstand und Aufsichtsrat erklären darin, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 15. Juni 2012 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 15. Mai 2012 (DCGK 2012) mit Ausnahme der Nummern 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap), 5.1.2 Abs. 2 Satz 3 (Altersgrenze für Vorstandsmitglieder), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.6 Abs. 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) uneingeschränkt entsprochen wurde. Vorstand und Aufsichtsrat führen weiterhin aus, dass die am 23. November 2012 abgegebene Entsprechenserklärung dahingehend eingeschränkt wird, dass auch der Empfehlung gemäß Nummer 4.2.3 Abs. 3 Satz 3 (Ausschluss nachträglicher Änderung der Vergleichsparameter) für den Bonus 2012 nicht gefolgt wurde. Die Begründung für die weitere Abweichung findet sich in der am 22. Februar 2013 abgegebenen Ergänzung der Entsprechenserklärung, die auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Corporate Governance", Menüpunkt „Erklärungen" veröffentlicht ist.

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 22. November 2013 die gesetzlich geforderte jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG abgegeben. Sie erklären darin, dass seit Abgabe der vorherigen Entsprechenserklärung am 23. November 2012 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung des DCGK vom 13. Mai 2013 am 10. Juni 2013 den Empfehlungen des DCGK 2012 mit Ausnahme der Nummern 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap), 5.1.2 Abs. 2 Satz 3 (Altersgrenze für Vorstandsmitglieder), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.6 Abs. 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) sowie 4.2.3 Abs. 3 Satz 3 (Ausschluss nachträglicher Änderung der Vergleichsparameter) entsprochen wurde.

Ab dem 10. Juni 2013 wurde bis zur Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung am 22. November 2013 den am 10. Juni 2013 vom Bundesministerium der Justiz bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex vom 13. Mai 2013 (DCGK 2013) mit folgenden Ausnahmen entsprochen: Nummern 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap), 5.1.2 Abs. 2 Satz 3 (Altersgrenze für Vorstandsmitglieder), 5.3.2

Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.6 Abs. 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) sowie 4.2.2 Abs. 2 Satz 3 (vertikaler Vergütungsvergleich).

Vorstand und Aufsichtsrat erklären darin weiter, dass mit Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung am 22. November 2013 den Empfehlungen des DCGK 2013 mit Ausnahme der Nummern 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap), 5.1.2 Abs. 2 Satz 3 (Altersgrenze für Vorstandsmitglieder), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.6 Abs. 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen wurde und wird.

Die Begründungen für die Abweichungen können Sie der Entsprechenserklärung entnehmen, die auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Corporate Governance", Menüpunkt „Erklärungen" veröffentlicht ist.

Den Anregungen des DCGK in der aktuellen Fassung wird uneingeschränkt entsprochen.

Unsere börsennotierten Tochtergesellschaften AUDI AG, MAN SE und Renk AG haben ebenfalls jeweils eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG gaben am 28. November 2013 eine Entsprechenserklärung zum DCGK ab. Darin führen sie aus, dass den Empfehlungen des DCGK 2012 bis zur Bekanntmachung des DCGK 2013 am 10. Juni 2013 entsprochen wurde. Allerdings galten Einschränkungen zu den Nummern 5.1.2 Abs. 2 Satz 3 und 5.4.1 Abs. 2 Satz 1 (Altersgrenze für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.3.3 (Nominierungsausschuss), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.2 (nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder sollen dem Aufsichtsrat angehören), 5.4.3 Satz 1 (Wahl zum Aufsichtsrat als Einzelwahl), 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung). Die Abweichung bezüglich Nummer 5.4.3 Satz 1 (Wahl zum Aufsichtsrat als Einzelwahl) galt bis zum 15. Mai 2013, danach wurde diese Empfehlung erfüllt.

Die beiden Gremien erklären darin weiter, dass ab dem 10. Juni 2013 den Empfehlungen des DCGK 2013 mit Ausnahme der Nummern 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 (Vergütungs-Caps bei der Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile), 5.1.2 Abs. 2 Satz 3 und 5.4.1 Abs. 2 Satz 1 (Altersgrenze für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.3.3 (Nominierungsausschuss), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.2 Satz 3 (nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder sollen dem Aufsichtsrat angehören), 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen wurde und wird.

Die Begründungen für die Abweichungen sind aus der Entsprechenserklärung ersichtlich, die unter www.audi.de/cgk-erklaerung abrufbar ist.

Den Anregungen des DCGK in der aktuellen Fassung folgt die AUDI AG ohne Ausnahme.

Im Dezember 2013 haben Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE in ihrer Entsprechenserklärung zum DCGK mitgeteilt, dass den Empfehlungen des DCGK 2012 im Zeitraum Dezember 2012 bis zum 10. Juni 2013 mit Ausnahme der Nummern 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen wurde.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir

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

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER MAN SE
www.corporate.man.eu/de

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER RENK AG
www.renk.de/corporated-governance.html

CORPORATE GOVERNANCE BEI DER SCANIA AB
www.scania.com/scania-group/corporate-governance

Ab dem 10. Juni 2013 wurde bis zur Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung den Empfehlungen des DCGK 2013 mit Ausnahme der Nummern 4.2.2 Abs. 2 Satz 3 (vertikaler Vergütungsvergleich), 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen. Nach entsprechender Beratung und Festlegung durch den Aufsichtsrat wird der Nummer 4.2.2 Abs. 2 Satz 3 (vertikaler Vergütungsvergleich) seit dem 15. November 2013 ebenfalls entsprochen.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE erklären weiter, dass ab dem Zeitpunkt der Abgabe der aktuellen Entsprechenserklärung im Dezember 2013 den Empfehlungen des DCGK 2013 mit Ausnahme der Nummern 5.3.2 Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.1 Abs. 4 bis 6 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und 5.5.3 Satz 1 (Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung) entsprochen wird.

Die Begründungen für die Abweichungen finden sich in der Entsprechenserklärung, die unter www.corporate.man.eu/de, Rubrik „Investor Relations" abrufbar ist.

Bei der Scania AB sind die Leitungs- und Überwachungsaufgaben zwischen der Hauptversammlung, dem Direktorium (Board of Directors) und dem Präsidenten/Generaldirektor (CEO) aufgeteilt. Sie richten sich nach der Satzung, dem schwedischen Gesellschaftsrecht, den Börsenzulassungskriterien sowie anderen Gesetzen und Regelungen wie dem schwedischen Corporate Governance Kodex. Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance der Scania AB und deren Entsprechenserklärung zum schwedischen Corporate Governance Kodex sind unter www.scania.com/scania-group/corporate-governance abrufbar.

ZUSAMMENSETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Vor dem Hintergrund des Unternehmensgegenstands sowie der Größe der Gesellschaft und des Umfangs der internationalen Geschäftstätigkeit strebt der Aufsichtsrat der Volkswagen AG an, bei seiner Zusammensetzung folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Mindestens drei Aufsichtsratsmandate sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße die Eigenschaft der Internationalität verkörpern.
- Aufseiten der Anteilseigner sollen mindestens vier Personen ohne potenzielle Interessenkonflikte im Aufsichtsrat vertreten sein, insbesondere ohne solche Interessenkonflikte, die aufgrund einer Beratungs- und Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten entstehen können.
- Des Weiteren sollen auf Anteilseignerseite mindestens vier Mandate auf Personen entfallen, die unabhängig im Sinne von Nummer 5.4.2 des DCGK sind.
- Mindestens drei Aufsichtsratsmandate sollen von Frauen wahrgenommen werden; dabei sollen wenigstens zwei Mandate auf die Anteilseigner entfallen.
- Weiterhin sollen bei Wahlvorschlägen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben.

Die ersten vier Kriterien sind bereits erfüllt. Auch werden bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern in der Regel keine Personen berücksichtigt, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben.

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. In Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, ist er unmittelbar eingebunden. Die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns stimmen Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG eng miteinander ab. Die beiden Gremien analysieren gemeinsam regelmäßig den Stand der Strategieumsetzung. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über alle relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie der Compliance.

Weitere Informationen zur Zusammenarbeit von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie zur Arbeit und zur Struktur der Ausschüsse des Aufsichtsrats finden Sie im Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 7 bis 11 dieses Geschäftsberichts. Angaben zur personellen Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zu den Aufsichtsratsausschüssen können Sie den Seiten 65 bis 68 entnehmen.

VERGÜTUNGSBERICHT

Ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem und zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat finden Sie im Vergütungsbericht auf den Seiten 60 bis 64 dieses Geschäftsberichts.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Erklärung zur Unternehmensführung, die Teil des zusammengefassten Lageberichts ist, ist auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen" dauerhaft zugänglich.

COMPLIANCE

Die Einhaltung international gültiger Regeln und der faire Umgang mit unseren Geschäftspartnern und Wettbewerbern gehören zu den wichtigsten Grundsätzen unseres Unternehmens. Volkswagen fühlt sich seit jeher nicht nur an gesetzliche und interne Bestimmungen gebunden. Auch freiwillig eingegangene Verpflichtungen und ethische Prinzipien sind integrale Bestandteile unserer Unternehmenskultur.

Der Volkswagen Konzern setzt sich auch über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus für die Bekämpfung von Korruption und anderen Wirtschaftsstraftaten ein. Seit 2002 arbeiten wir als Mitglied des Global Compact der Vereinten Nationen zusammen mit rund 10.000 beteiligten Unternehmen aus mehr als 130 Ländern daran, die Weltwirtschaft nachhaltiger und gerechter zu gestalten.

Bekenntnis zur Compliance auf oberster Ebene

Compliance ist eine Grundvoraussetzung für nachhaltiges Wirtschaften – diese Auffassung teilt auch die Unternehmensführung ausdrücklich. So unterstrich der Vorstandsvorsitzende des Volkswagen Konzerns, Herr Prof. Dr. Martin Winterkorn, 2013 anlässlich einer Managementveranstaltung vor mehr als 5.000 Führungskräften: „Zum nachhaltigen Wirtschaften gehört auch, dass wir das Thema Compliance unverändert ernst nehmen. Wir handeln regel- und gesetzeskonform! Bei allen Marken und in allen Regionen. Volkswagen hat weltweit einen guten Ruf zu verteidigen. Dafür müssen wir als Führungsmannschaft mit Nachdruck sorgen!“ Auch weitere Mitglieder des Konzernvorstands und der Markenvorstände riefen im vergangenen Geschäftsjahr die Belegschaften zur Einhaltung der Regeln auf.

Präventives Compliance-Managementsystem

Compliance ist im Volkswagen Konzern ein wesentlicher Teil der Governance, Risk & Compliance (GRC)-Organisation (siehe auch Risiko- und Chancenbericht ab Seite 151). Dabei verfolgt Volkswagen einen präventiven Compliance-Ansatz und strebt eine Unternehmenskultur an, die die Belegschaft sensibilisiert und aufklärt und so potenzielle Regelverstöße bereits im Vorfeld ausschließt. Konzern-Revision und Konzern-Sicherheit führen die notwendigen investigativen Maßnahmen regelmäßig aus, überprüfen systematisch die Regeleinhaltung und führen verdachtsunabhängige, stichprobenartige Kontrollen sowie Sachverhaltsermittlungen bei konkreten Verdachtsfällen durch. Die reaktiven Maßnahmen setzen das Personalwesen und das Konzern-Rechtswesen um. Im Sinne eines ganzheitlichen Compliance-Managementsystems sind diese Prozesse eng miteinander verzahnt.

Verschiedene Gremien im Konzern und in den Markengesellschaften unterstützen die Arbeit der Compliance-Organisation. Dazu zählen unter anderem der Compliance-Rat auf Ebene des Top-Managements und das Compliance-Kernteam, das die Verzahnung mit den Fachbereichen sicherstellt.

Schwerpunktthemen des Jahres 2013

Jährlich werden konzernweit im Rahmen des GRC-Regelprozesses detaillierte Risikoeinschätzungen zum Thema Compliance erfasst. Die Ergebnisse fließen in die Risikoanalysen des Volkswagen Konzerns, der Marken und Gesellschaften sowie in die Compliance-Programmplanungen ein.

Der inhaltliche Fokus der Compliance-Arbeit lag 2013 auf der Korruptionsprävention in China und dem Ausbau der GRC-Organisation. Um dem Thema Korruption in den chinesischen Konzerngesellschaften präventiv zu begegnen, fand im Mai 2013 in Peking eine China-Compliance-Konferenz statt. Schirmherren waren der Konzernvorstand für das Ressort China und Präsident und CEO der Volkswagen Group China sowie die CEOs der chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. und Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. Alle drei unterstrichen in ihren Reden, dass Compliance ein wichtiger Teil der gesellschaftlichen Verantwortung sei, Schutz für das Image eines Unternehmens bedeute und sich unmittelbar positiv auf die Unternehmensentwicklung auswirke. Auf der Konferenz wurden unter anderem das lokale Management geschult, die besondere Situation in China aus Compliance-Sicht analysiert und künftige lokale Compliance-Strategien im Rahmen von Workshops erarbeitet.

Der Group Chief Compliance Officer wird in seiner Arbeit unterstützt von mittlerweile 14 Chief Compliance Officers als Verantwortliche in den Marken, im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sowie in der Porsche Holding GmbH, Salzburg, und 175 Compliance Officers in den Konzerngesellschaften. Insgesamt sind Mitarbeiter in 49 Ländern im Bereich GRC tätig.

Arbeit der Governance, Risk & Compliance-Organisation

Die GRC-Organisation hat im abgelaufenen Geschäftsjahr in den Marken und Gesellschaften des Konzerns verschiedene Compliance-Themen kommuniziert und dafür vielfältige klassische Kommunikationskanäle genutzt. Dazu gehören Berichte in diversen Mitarbeiterzeitungen der Marken, Gesellschaften und Standorte sowie Informationsstände auf Betriebsversammlungen. Elektronische Medien wie Intranet-Portale, Apps für Smartphones, Blogs und Newsletter sind ebenfalls fester Bestandteil der Compliance-Kommunikation. So wurde der Welt-Antikorruptionstag Anfang Dezember bei der Volkswagen AG zum Anlass genommen, um mit Plakataktionen auf das Thema Korruption hinzuweisen. Begleitet wurde die Aktion durch Berichte in Mitarbeiterzeitungen und durch einen animierten Kurzfilm im Intranet.

Auf Basis der Verhaltensgrundsätze hat Volkswagen Leitfäden zu unterschiedlichen Compliance-Themen entwickelt. Dazu zählen Antikorruption – inklusive Checklisten und einem ausdrücklichen Verbot sogenannter facilitation payments (Beschleunigungszahlungen) – sowie Wettbewerbs- und Kartellrecht. Diese Leitfäden werden den Mitarbeitern in gedruckter oder digitaler Form (zum Beispiel im Intranet und im Mitarbeiterportal) zur Information sowie allen Marken zur markenspezifischen Adaptation zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus gibt es konzernweit gültige Organisationsanweisungen zum Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie zur Vergabe von Spenden.

Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) sind in allen konsolidierten Markengesellschaften kommuniziert und als essenzieller Bestandteil der Konzernkultur verankert. Sie werden auch verstärkt in operative Prozesse integriert. Beispielsweise enthalten seit 2010 neu geschlossene Arbeitsverträge für alle Beschäftigten im Tarif- und Managementbereich bei der Volkswagen AG einen Hinweis auf die Verhaltensgrundsätze und auf die Verpflichtung, diese einzuhalten. Darüber hinaus sind seit 2012 alle neu eingestellten Mitarbeiter der Volkswagen AG verpflichtet, am Online-Lernprogramm zu den Verhaltensgrundsätzen des Konzerns teilzunehmen. Zu den integralen Bestandteilen dieses Lernprogramms gehört das Thema Menschenrechte.

Zum Wettbewerbs- und Kartellrecht finden Schulungen bei speziellen Zielgruppen statt. Diese Schulungen sind zum Beispiel fester Bestandteil der Mitarbeiterqualifizierung in den Bereichen Vertrieb und Beschaffung.

Ferner wurde aufgrund neuer Anforderungen des deutschen Geldwäschegesetzes in den Konzerngesellschaften mit Sitz in Deutschland ein Geldwäschepräventionskonzept ausgerollt.

Die hohe Reputation, die der Volkswagen Konzern in der Geschäftswelt und in der Gesellschaft genießt, ist für das Unternehmen ein wertvolles Gut. Um dieses Gut nicht zu gefährden, überprüft Volkswagen die Integrität seiner Geschäftspartner (Business Partner Check). Auf diese Weise erlangen wir bereits im Vorfeld einer Geschäftsbeziehung Kenntnisse über den potenziellen Partner und reduzieren das Risiko einer geschäfts- und unternehmensschädigenden Zusammenarbeit.

Das Informieren von Mitarbeitern aller Hierarchieebenen spielt auch weiterhin eine zentrale Rolle bei der Compliance-Arbeit. 2013 wurden konzernweit rund 119.000 Beschäftigte in Präsenzveranstaltungen zu Compliance, Verhaltensgrundsätzen, Antikorruption, Menschenrechten, Geldwäscheprävention sowie zum Wettbewerbs- und Kartellrecht geschult. Darüber hinaus sind Online-Lernprogramme fester Bestandteil der Mitarbeitertrainings. Rund 31.600 Beschäftigte haben 2013 das Online-Lernprogramm zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption erfolgreich absolviert. In einzelnen Konzerngesellschaften gibt es spezielle Online-Lernprogramme zu Themen wie Geldwäscheprävention. Seit dem Start 2009 haben bereits rund 158.000 Mitarbeiter an Online-Lernprogrammen zu Compliance-Themen teilgenommen und so die Möglichkeit der individuellen Weiterbildung genutzt.

In allen Marken- und zahlreichen Konzerngesellschaften können sich die Beschäftigten in der Regel über eine an die Compliance-Organisation angebundene E-Mail-Adresse persönlich zu Compliance-Themen beraten lassen. An den deutschen Standorten der Volkswagen AG wurde 2012 ein IT-gestütztes Informations- und Beratungstool eingeführt, das die Belegschaft 2013 intensiv genutzt hat.

Über das konzernweit arbeitende Ombudsmann-System können Hinweise auf Verstöße beziehungsweise Verdachtsfälle – insbesondere hinsichtlich Korruption – an zwei vom Konzern beauftragte externe Rechtsanwälte in neun verschiedenen Sprachen gemeldet werden. Selbstverständlich haben Hinweisgeber aufgrund der Abgabe von Hinweisen keine Sanktionen durch das Unternehmen zu befürchten. Die Ombudsmänner haben im Jahr 2013 – auf Wunsch unter Wahrung der Vertraulichkeit für die Hinweisgeber – 30 Meldungen an den Antikorruptionsbeauftragten des Volkswagen Konzerns weitergeleitet. Zusätzlich gingen 65 Hinweise direkt beim Antikorruptionsbeauftragten beziehungsweise beim Leiter der Konzern-Revision ein. Bei dezentralen Revisionen der Marken und Konzerngesellschaften wurden 251 Hinweise mit Verdacht auf dolose Handlungen eingereicht. Sämtlichen Hinweisen wird nachgegangen. Alle Verstöße gegen Gesetze oder interne Richtlinien werden angemessen sanktioniert und können arbeitsrechtliche Konsequenzen bis zur Entlassung zur Folge haben.

Wirksamkeitsnachweis

Die Wirksamkeit der Compliance-Maßnahmen in den Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns überprüfen wir jährlich mit einer integrierten Abfrage im Rahmen des GRC-Regelprozesses. Dabei prüfen wir ausgewählte Gegenmaßnahmen sowie Managementkontrollen zur Steuerung der Compliance-Risiken auf ihre Wirksamkeit. Darüber hinaus wird der kontinuierliche Verbesserungsprozess bezüglich des Compliance-Managementsystems zum Beispiel über unabhängige Prüfungen der Konzern-Revision in den Einheiten sowie dem regelmäßigen Austausch mit Externen sichergestellt.

RISIKOMANAGEMENT

In unserer täglichen Arbeit ist der sorgsame Umgang mit potenziellen Risiken für das Unternehmen besonders wichtig. Das Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns ist darauf ausgerichtet, Risiken zu identifizieren, zu bewerten, zu kommunizieren und zu steuern. Dieses System wird fortlaufend überprüft und gegebenenfalls an geänderte Rahmenbedingungen angepasst. Eine ausführliche Beschreibung des Risikomanagementsystems und des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems finden Sie im Risikobericht auf den Seiten 151 bis 154.

Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich vor allem mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagements und des internen Revisionssystems sowie mit der Compliance beschäftigt. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und hier insbesondere mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prüfungsauftrags, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten sowie der Honorarvereinbarung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche, verfügt entsprechend der Empfehlung in Nummer 5.3.2 des DCGK über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ

Der Volkswagen Konzern veröffentlicht in seinem Geschäftsbericht, in den Zwischenberichten und auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir einen Finanzkalender, der alle Termine enthält, die für seine Aktionäre wichtig sind. Darüber hinaus sind auf dieser Seite auch die Einladungen und die Tagesordnungen zu Aktionärsversammlungen sowie die eingegangenen Gegenanträge zu finden. Den Aktionären steht die Entscheidung frei, auf den Aktionärsversammlungen das Stimmrecht selbst auszuüben, dieses Recht durch einen von ihnen bevollmächtigten Dritten ausüben zu lassen oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft zu beauftragen. Außerdem bieten wir unseren Aktionären die Möglichkeit, die Versammlungen komplett im Internet zu verfolgen.

Auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/ir stehen Nachrichten und Informationen über den Volkswagen Konzern zum Abruf bereit. Die dort veröffentlichten Mitteilungen und Informationen sind auch in englischer Sprache verfügbar.

Die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens sind nach ihrer gesetzesgemäßen Veröffentlichung unverzüglich auch auf der gleichen Internetseite unter der Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“, Menüpunkt „Ad-hoc-Mitteilungen“, zugänglich.

Mitteilungen über Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG können unter www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“, Menüpunkt „Directors’ Dealings“, eingesehen werden.

Weiterhin sind auf dieser Seite in der Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“, Menüpunkt „Stimmrechtsmitteilungen nach WpHG“, die Meldungen des Berichtsjahres gemäß § 21 ff. WpHG abrufbar. Mitteilungen zu sonstigen rechtlichen Angelegenheiten sind dort in der Rubrik „Meldepflichtige Finanzpublikationen“, Menüpunkt „Sonstige rechtliche Angelegenheiten“, zu finden.

Die Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats in Aufsichtsorganen finden Sie auf den Seiten 65 bis 68 dieses Geschäftsberichts.

i PFLICHTVERÖFFENTLICHUNGEN DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagenag.com/ir

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht enthält die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütungen von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie individualisierte Angaben zur Altersvorsorge der Mitglieder des Vorstands. Darüber hinaus erläutern wir in diesem Kapitel die Grundzüge des variablen Vergütungssystems des Vorstands.

GRUNDSÄTZE UND WEITERENTWICKLUNG DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Über das Vergütungssystem und die jeweilige Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG beschließt das Aufsichtsratsplenum auf Vorschlag des Präsidiums. Bei der Vergütung für aktive Vorstandsmitglieder werden die gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) und die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) umgesetzt. Insbesondere ist die Vergütungsstruktur gemäß dem Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG; § 87 Abs. 1 AktG) auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet.

Das bislang geltende Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder wurde durch die 50. Ordentliche Hauptversammlung am 22. April 2010 mit 99,44 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Gleichwohl machte die positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns in den vergangenen Jahren eine Weiterentwicklung und Neujustierung der Vorstandsvergütung und der darin enthaltenen Vergleichsparameter notwendig. Die Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung wurde von einem Vergütungsberater begleitet, auf dessen Unabhängigkeit Aufsichtsrat und Unternehmen geachtet haben.

Die wesentlichen Änderungen im Vergütungssystem beziehen sich auf den gewährten Bonus, dessen Ermittlung auf Basis der Geschäftsentwicklung neu justiert wurde und explizit auch die individuelle Leistung der Vorstandsmitglieder berücksichtigt.

Durch die nachträgliche Anpassung der Vergleichsparameter im Bonus wurde am 22. Februar 2013 eine Abweichung von der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in Nummer 4.2.3 Abs. 3 Satz 3 (Fassung vom 15. Mai 2012) erklärt, die eine nachträgliche Änderung von Erfolgszielen oder der Vergleichsparameter ausschließt. Diese Abweichung erfolgte einmalig im Zusammenhang mit dem Bonus für das Jahr 2012. Inzwischen wird dieser Empfehlung wieder entsprochen.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten bei Volkswagen gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

BESTANDTEILE DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Die Bezüge des Vorstands setzen sich aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Durch die fixen Bestandteile ist einerseits eine Grundvergütung gewährleistet, die es dem einzelnen Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Andererseits stellen variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängen, eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher.

Fixe Vergütung

Im Geschäftsjahr 2013 erhielten die Mitglieder des Vorstands eine fixe Vergütung von insgesamt 11.638.328 (9.506.343)€. Die fixen Bezüge enthalten in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften und die Kosten beziehungsweise den geldwerten Vorteil aus der Gewährung von Sachbezügen und Nebenleistungen wie die Überlassung von Dienstwagen und die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf Sachzuwendungen entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

Die Grundvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Variable Vergütung

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils zwei vorangegangenen Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem – vorbehaltlich einer Einführungsphase – eine Betrachtung der jeweils vier vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Beide Komponenten der variablen Vergütung beruhen damit auf mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung.

Bonus

Der Bonus honoriert eine positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung werden die Bemessungsgrundlagen für den Bonus an die positive Geschäftsentwicklung der vergangenen Jahre angepasst. Als Bemessungsgrundlage des Bonus wird der Durchschnitt des Operativen Ergebnisses einschließlich des anteiligen Operativen Ergebnisses in China im Zweijahreszeitraum herangezogen. Neu ist seit dem 22. Februar 2013 insbesondere die Verankerung eines Schwellenwertes für die Bemessungsgrundlage, unterhalb dessen kein Bonus anfällt. Dieser Schwellenwert wurde für die Jahre 2012 und 2013 auf 5,0 Mrd. € festgelegt. Mittels einer Begrenzung des maximalen rechnerischen Bonusvolumens ist zudem explizit eine Begrenzung (Cap) für außerordentliche Entwicklungen vorgesehen. Für das Jahr 2012 und 2013 liegt vorbehaltlich des Leistungsbonus die rechnerische Begrenzung für den Vorstandsvorsitzenden bei 6,75 Mio. € und für die übrigen Vorstandsmitglieder bei 2,5 Mio. €. Die Systematik und die Begrenzung werden vom Aufsichtsrat regelmäßig hinsichtlich Anpassungsnotwendigkeiten überprüft.

Eine wesentliche Neuerung betrifft seit dem 22. Februar 2013 darüber hinaus die Möglichkeit des Aufsichtsrats, den sich rechnerisch auf Basis des durchschnittlichen Operativen Ergebnisses

VORSTANDSVERGÜTUNGEN 2013 (VORJAHRESWERTE IN KLAMMERN)*

		BONUS			
€	Fix	Sondervergütung	Individueller Leistungsbonus	LTI	Gesamt
Martin Winterkorn	1.907.862	6.002.000	3.001.000	4.095.000	**15.005.862**
	(1.916.276)	(5.770.000)	(2.885.000)	(3.940.000)	**(14.511.276)**
Francisco Javier Garcia Sanz	1.241.017	2.233.000	1.116.500	1.820.000	**6.410.517**
	(1.102.278)	(2.150.000)	(860.000)	(1.750.000)	**(5.862.278)**
Jochem Heizmann	1.209.945	2.233.000	669.900	1.820.000	**5.932.845**
	(1.100.204)	(2.150.000)	(645.000)	(1.750.000)	**(5.645.204)**
Christian Klingler	1.241.017	2.233.000	893.200	1.820.000	**6.187.217**
	(999.756)	(2.150.000)	(860.000)	(1.750.000)	**(5.759.756)**
Michael Macht	1.241.017	2.233.000	669.900	1.820.000	**5.963.917**
	(995.277)	(2.150.000)	(430.000)	(1.750.000)	**(5.325.277)**
Horst Neumann	1.241.017	2.233.000	893.200	1.820.000	**6.187.217**
	(1.062.771)	(2.150.000)	(860.000)	(1.750.000)	**(5.822.771)**
Leif Östling	1.210.126	2.233.000	669.900	1.820.000	**5.933.026**
	(319.952)	(716.667)	(215.000)	(583.333)	**(1.834.952)**
Hans Dieter Pötsch	1.241.017	2.233.000	1.116.500	1.820.000	**6.410.517**
	(1.025.047)	(2.150.000)	(1.075.000)	(1.750.000)	**(6.000.047)**
Rupert Stadler	1.105.310	2.233.000	893.200	1.820.000	**6.051.510**
	(984.782)	(2.150.000)	(860.000)	(1.750.000)	**(5.744.782)**
Summe	**11.638.328**	**23.866.000**	**9.923.300**	**18.655.000**	64.082.628
	(9.506.343)	**(21.536.667)**	**(8.690.000)**	**(16.773.333)**	(56.506.343)

* Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

ergebenden Bonus unter Nutzung eines individuellen Anpassungsfaktors unabhängig von der maximalen rechnerischen Begrenzung um bis zu 50 % zu erhöhen, um besondere individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder zu vergüten. Eine Anpassung durch den Aufsichtsrat kann bei besonderen individuellen Leistungen der Vorstandsmitglieder zur Stärkung der nachhaltigen Unternehmensentwicklung vorgenommen werden. Hierbei können zum Beispiel besondere Integrationsleistungen oder die erfolgreiche Umsetzung von Sonderprojekten berücksichtigt werden.

Long Term Incentive (LTI)

Der bestehende Long Term Incentive wurde im Rahmen der Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung nicht angepasst. Die Höhe des LTI ist abhängig vom Erreichen der Ziele der Strategie 2018. Die Zielfelder sind:

- Top-Kundenzufriedenheit, gemessen am Kundenzufriedenheitsindex,
- Top-Arbeitgeber, gemessen am Mitarbeiterindex,
- Absatzsteigerung, gemessen am Wachstumsindex und
- Steigerung der Rendite, gemessen am Renditeindex.

Der Kundenzufriedenheitsindex errechnet sich anhand von Indikatoren, die die Gesamtzufriedenheit unserer Kunden mit den ausliefernden Händlern, den Neufahrzeugen und den Servicebetrieben auf Basis des jeweils vorangehenden Werkstattbesuchs abbilden.

Der Mitarbeiterindex wird aus den Indikatoren „Beschäftigung“ und „Produktivität“ sowie der Beteiligungsquote und dem Ergebnis von Mitarbeiterbefragungen („Stimmungsbarometer“, siehe auch Kapitel Mitarbeiter auf Seite 133 dieses Berichts) ermittelt.

Der Wachstumsindex errechnet sich aus den Indikatoren „Auslieferung an Kunden“ und „Marktanteil“.

Der Renditeindex ergibt sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite und der Dividende der Stammaktie.

Die ermittelten Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich Mitarbeiter und zur Absatzsituation werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem Renditeindex multipliziert. Diese Methodik stellt sicher, dass der LTI nur dann ausgezahlt wird, wenn der Konzern auch finanziell erfolgreich ist. Denn wird bei der Umsatzrendite der Schwellenwert von 1,5 % nicht überschritten, beträgt der Renditeindex null. Folglich liegt dann auch der Gesamtindex für das betreffende Geschäftsjahr bei null.

Auf Basis des Vier-Jahres-Durchschnitts der Gesamtindizes kann der Aufsichtsrat die Höhe des LTI-Zielbetrags in jedem Geschäftsjahr neu festlegen. Im Berichtsjahr betrug der LTI-Zielbetrag 2,25 Mio. € für den Vorstandsvorsitzenden und je 1,0 Mio. € für die übrigen Mitglieder des Vorstands; maximal wird ein Betrag von 4,5 Mio. € an den Vorstandsvorsitzenden und je 2,0 Mio. € an die übrigen Vorstandsmitglieder ausgezahlt.

Der LTI wurde dem Vorstand unter Anwendung eines Einführungsszenarios erstmals im Jahr 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und die sich abzeichnende Entwicklung des Jahres 2011 berechnet und ausgezahlt. Im Jahr 2012 wurde die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 und 2011 berücksichtigt, für das Jahr 2013 ist die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 bis 2012 in die Berechnung eingeflossen. Ab 2014 werden der Betrachtung dann die vorangegangenen vier Jahre zugrunde gelegt.

Bei außerordentlichen Geschäftsentwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Begrenzung der Summe der variablen Vergütungsbestandteile vornehmen (Cap).

Für Verträge mit Mitgliedern des Vorstands, die ab dem 1. Januar 2010 geschlossen wurden, besteht im Krankheitsfall Anspruch auf eine zwölfmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge. Zuvor abgeschlossene Verträge gewähren eine sechsmonatige Fortzahlung. Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt. Hinterbliebene erhalten 66 2/3 % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds.

LEISTUNGEN BEI REGULÄRER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt beziehungsweise zur Verfügung gestellt.

Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts, das den wesentlichen Teil der in der Tabelle auf Seite 61 angegebenen individuellen fixen Vorstandsvergütung ausmacht. Der individuelle Prozentsatz steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50 %, mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte. In Einzelfällen werden Vordienstzeiten und erdiente Ruhegehälter angerechnet. Die vom Präsidium des Aufsichtsrats festgelegte Höchstgrenze liegt bei 70 %. Eine weitere Differenzierung dieser Leistungen nach erfolgsabhängigen Bestandteilen und Leistungen mit langfristiger Anreizwirkung erfolgt nicht. Die Herren Winterkorn, Garcia Sanz, Heizmann, Macht, Neumann und Pötsch haben zum Jahresende 2013 einen Ruhegehaltsanspruch von 70 %, die Herren Klingler und Stadler von 58 % ihres fixen Grundgehalts erreicht.

Herr Östling hat eine Versorgungszusage auf Basis der Regelungen für die Bruttoentgeltumwandlung über den Volkswagen Pension Trust e.V. erhalten. Die Zusage umfasst eine Rente wegen Alters ab Vollendung des 70. Lebensjahres sowie eine Hinterbliebenenrente. Die Volkswagen AG stellt für Herrn Östling einen jährlichen gehaltsabhängigen unternehmensfinanzierten Versorgungsaufwand zur Verfügung, der jeweils zum Jahresende in einen Rentenbaustein umgewandelt wird.

Die Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 betrugen am 31. Dezember 2013 für Mitglieder des Vorstands 107.676.518 (103.535.287) €, der Rückstellung wurden nach IAS 19 im Berichtsjahr 9.416.406 (7.870.299) € zugeführt. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen. Die nach handelsrechtlichen Vorschriften bewerteten Pensionsverpflichtungen betrugen 88.704.661 (75.445.501) €, der Rückstellung wurden handelsrechtlich im

Berichtsjahr 13.259.160 (3.627.309)€ zugeführt. Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog zur Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung des § 16 des Gesetzes zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung (BetrAVG) nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben im vergangenen Jahr 9.977.972 (8.797.230)€ erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 140.165.675 (146.501.307)€ beziehungsweise nach handelsrechtlichen Vorschriften in Höhe von 125.376.525 (122.324.853)€.

LEISTUNGEN BEI VORZEITIGER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Sofern die Tätigkeit aus einem nicht von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, sind die Ansprüche bei nach dem 20. November 2009 abgeschlossenen Vorstandsverträgen entsprechend der Empfehlung aus Nummer 4.2.3 Abs. 4 des DCGK auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt (Abfindungs-Cap). Für vor dem 20. November 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wird ab der dritten Amtszeit Bestandsschutz gewährt.

Für den Fall, dass die Tätigkeit aus einem von einem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, erfolgt keine Abfindungszahlung an das Vorstandsmitglied.

Den Mitgliedern des Vorstands sind auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt beziehungsweise eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Für Vorstandsverträge, die vor dem 5. August 2009 für die erste Amtszeit abgeschlossen wurden, gilt: Die nach Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung ist bei einem Austritt auf Veranlassung des Unternehmens sofort und ansonsten mit Vollendung des 63. Lebensjahres zu zahlen. Werden bis zum 63. Lebensjahr auch von anderer Stelle Vergütungen bezogen, sind diese bis zu einem bestimmten Festbetrag auf den Versorgungsanspruch anzurechnen.

Für Verträge mit Vorständen für deren erste Amtszeit, die nach dem 5. August 2009 abgeschlossen wurden, gilt: Die nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung wird mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt.

PENSIONEN DES VORSTANDS 2013 (VORJAHRESWERTE IN KLAMMERN)[1]

€	Zuführung zur Pensionsrückstellung	Barwert zum 31. Dezember[2]
Martin Winterkorn	730.734	22.075.213
	(904.811)	(22.835.450)
Francisco Javier Garcia Sanz	952.803	12.134.132
	(842.801)	(11.579.920)
Jochem Heizmann	1.443.804	13.696.821
	(1.303.902)	(12.637.000)
Christian Klingler	840.814	3.693.690
	(583.862)	(2.961.689)
Michael Macht	1.045.270	10.632.210
	(836.249)	(10.029.668)
Horst Neumann	583.826	17.470.333
	(694.357)	(18.244.557)
Leif Östling	1.100.179	1.355.439
	(353.925)	(354.065)
Hans Dieter Pötsch	1.926.251	15.994.320
	(1.699.477)	(14.775.553)
Rupert Stadler	792.725	10.624.360
	(650.915)	(10.117.385)
Summe	**9.416.406**	**107.676.518**
	(7.870.299)	**(103.535.287)**

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.
2 Der Betrag ist in dem in der Bilanz enthaltenen Gesamtbetrag für leistungsorientierte Zusagen erfasst (siehe Anhangangabe 29 im Konzernabschluss).

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Bezüge des Aufsichtsrats der Volkswagen AG setzen sich gemäß § 17 der Satzung der Volkswagen AG zusammen aus einer festen Vergütung (zuzüglich Sitzungsgeldern) und einer veränderlichen Vergütung, die von der Höhe der gezahlten Dividende abhängig ist. Berücksichtigt werden auch die vom jeweiligen Mitglied ausgeübten Funktionen im Aufsichtsrat. Verschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats sind darüber hinaus Mitglied im Aufsichtsrat von Tochterunternehmen. Die von dort bezogene Vergütung richtet sich nach den Bestimmungen der jeweiligen Satzung und besteht ebenfalls aus einer festen Vergütung und einer von der Höhe der gezahlten Dividende abhängigen Vergütung. Diese Vergütung ist in den nachfolgenden Zahlen enthalten. Im Geschäftsjahr 2013 haben die Mitglieder des Aufsichtsrats 9.774.530 (8.777.511)€ erhalten. Auf die fixen Vergütungsbestandteile (inklusive Sitzungsgelder) entfielen 528.671 (651.625)€, auf die variablen Vergütungsbestandteile 9.245.859 (8.125.886)€.

VERGÜTUNGEN VON MITGLIEDERN DES AUFSICHTSRATS[1]

€	FIX	VARIABEL	GESAMT 2013	GESAMT 2012
Ferdinand K. Piëch	121.000	1.068.300	1.189.300	1.108.100
Berthold Huber[2]	37.500	736.067	773.567	683.133
Hussain Ali Al-Abdulla	11.000	320.833	331.833	288.167
Jassim Al Kuwari (bis 25.04.2013)	2.917	102.488	105.405	289.167
Jörg Bode (bis 19.02.2013)[3]	808	43.223	44.032	394.540
Ahmad Al-Sayed (seit 28.06.2013)	4.050	163.090	167.140	–
Jürgen Dorn (seit 01.01.2013)[2]	53.000	355.833	408.833	–
Annika Falkengren	13.000	481.250	494.250	390.777
Hans-Peter Fischer (seit 01.01.2013)[2]	11.000	320.833	331.833	–
Uwe Fritsch[2]	11.000	320.833	331.833	203.221
Babette Fröhlich[2]	14.000	481.250	495.250	433.750
Olaf Lies (seit 19.02.2013)[3]	10.192	277.610	287.802	–
David McAllister (bis 19.02.2013)[3]	1.213	64.835	66.048	433.750
Hartmut Meine[2]	11.000	320.833	331.833	291.167
Peter Mosch[2]	29.800	541.356	571.156	371.267
Bernd Osterloh[2]	14.000	481.250	495.250	433.750
Hans Michel Piëch	37.500	368.033	405.533	390.567
Ursula Piëch	18.125	350.333	368.458	203.221
Ferdinand Oliver Porsche	40.500	712.467	752.967	687.433
Wolfgang Porsche	49.500	528.450	577.950	548.015
Stephan Weil (seit 19.02.2013)[3]	12.767	415.301	428.068	–
Stephan Wolf (seit 01.01.2013)[2]	13.800	470.556	484.356	–
Thomas Zwiebler[2]	11.000	320.833	331.833	291.167
Im Vorjahr ausgeschiedene Aufsichtsräte	–	–	–	1.336.321
Summe	**528.671**	**9.245.859**	**9.774.530**	**8.777.511**

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.
2 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
3 Diese Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, ihre für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat gezahlten Vergütungen an das Land Niedersachsen abzuführen, sobald und soweit sie 6.200 € im Jahr übersteigen. Vergütungen in diesem Sinne sind: Aufsichtsratsvergütungen sowie Sitzungsgelder, soweit sie den Betrag von 200 € übersteigen.

Organe

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate
Stand 31. Dezember 2013

PROF. DR. DR. H.C. MULT. MARTIN WINTERKORN (66)
Vorsitzender (seit 01.01.2007),
Forschung und Entwicklung
01.07.2000*
Vorsitzender des Vorstands
der Porsche Automobil Holding SE
25.11.2009*
Mandate:
○ FC Bayern München AG, München

DR. RER. POL. H.C. FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ (56)
Beschaffung
01.07.2001*
Mandate:
○ Hochtief AG, Essen
⊙ Criteria CaixaHolding S.A., Barcelona

PROF. DR. RER. POL. DR.-ING. E.H. JOCHEM HEIZMANN (62)
China
11.01.2007*
Mandate:
○ Lufthansa Technik AG, Hamburg
⊙ OBO Bettermann GmbH & Co. KG, Menden

CHRISTIAN KLINGLER (45)
Vertrieb und Marketing
01.01.2010*
Mandate:
⊙ Messe Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main

DR.-ING. E.H. MICHAEL MACHT (53)
Produktion
01.10.2010*

PROF. DR. RER. POL. HORST NEUMANN (64)
Personal und Organisation
01.12.2005*
Mandate:
○ Wolfsburg AG, Wolfsburg

DR. H.C. LEIF ÖSTLING (68)
Nutzfahrzeuge
01.09.2012*
Mandate:
⊙ SKF AB, Göteborg
⊙ EQT Holdings AB, Stockholm

HANS DIETER PÖTSCH (62)
Finanzen und Controlling
01.01.2003*
Vorstand für Finanzen
der Porsche Automobil Holding SE
25.11.2009*
Mandate:
○ Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh

PROF. RUPERT STADLER (50)
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.01.2010*
Mandate:
○ FC Bayern München AG, München

Die Mitglieder des Vorstands nehmen im Zusammenhang mit ihrer Aufgabe der Konzernsteuerung und -überwachung weitere Aufsichtsratsmandate bei Konzern- und wesentlichen Beteiligungsunternehmen wahr.

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

* Das Datum bezeichnet den Beginn der jeweiligen Vorstandstätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate
Stand 31. Dezember 2013

HON.-PROF. DR. TECHN. H.C.
DIPL.-ING. ETH
FERDINAND K. PIËCH (76)
(Vorsitzender)
16.04.2002*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
○ MAN SE, München (Vorsitz)
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
⊙ Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna
⊙ Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
⊙ Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg
⊙ Scania AB, Södertälje
⊙ Scania CV AB, Södertälje

BERTHOLD HUBER (63)
(Stv. Vorsitzender)
Industriegewerkschaft Metall
25.05.2010*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
○ Siemens AG, München (stv. Vorsitz)

DR. JUR. KLAUS LIESEN (82)
02.07.1987 – 03.05.2006*
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats der
Volkswagen AG (seit 03.05.2006)

DR. HUSSAIN ALI AL-ABDULLA (57)
Board Member der Qatar Holding LLC
22.04.2010*
Mandate:
⊙ Gulf Investment Corporation, Safat/Kuwait
⊙ Masraf Al Rayan, Doha (Vorsitz)
⊙ Qatar Exchange, Doha (Vorsitz)
⊙ Qatar Investment Authority, Doha
⊙ Qatar Holding LLC, Doha

KHALIFA JASSIM AL-KUWARI (37)
03.05.2011 – 25.04.2013*

AHMAD AL-SAYED (37)
Chief Executive Officer der Qatar Investment
Authority und Managing Director (CEO)
der Qatar Holding LLC
28.06.2013*
Mandate:
⊙ Canary Wharf Group, London
⊙ Qatar Exchange, Doha (stv. Vorsitz)
⊙ Qatar National Bank, Doha

JÖRG BODE (43)
04.11.2009 – 19.02.2013*

JÜRGEN DORN (47)
Vorsitzender des Betriebsrats Werk München der
MAN Truck & Bus AG, des Gesamtbetriebsrats der
MAN Truck & Bus AG sowie des Konzern- und
SE-Betriebsrats der MAN SE
01.01.2013*
Mandate:
○ MAN SE, München
○ MAN Truck & Bus AG, München (stv. Vorsitz)

ANNIKA FALKENGREN (51)
Präsidentin und Vorsitzende des Vorstands
der Skandinaviska Enskilda Banken AB
03.05.2011*
Mandate:
○ Münchener Rückversicherungs-
Gesellschaft AG, München
⊙ Securitas AB, Stockholm

DR. JUR. HANS-PETER FISCHER (54)
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association
01.01.2013*
Mandate:
⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

UWE FRITSCH (57)
Vorsitzender des Betriebsrats Werk Braunschweig der Volkswagen AG
19.04.2012*
Mandate:
⊙ Eintracht Braunschweig GmbH & Co KGaA, Braunschweig
⊙ Phantoms Basketball Braunschweig GmbH, Braunschweig

BABETTE FRÖHLICH (48)
Industriegewerkschaft Metall,
FB Koordination der Vorstandsaufgaben und Planung
25.10.2007*
Mandate:
○ MTU Aero Engines AG, München

OLAF LIES (46)
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
19.02.2013*
Mandate:
○ Deutsche Messe AG, Hannover

DAVID MCALLISTER (43)
01.07.2010 – 19.02.2013*

HARTMUT MEINE (61)
Bezirksleiter des IG-Metall-Bezirks Niedersachsen und Sachsen-Anhalt
30.12.2008*
Mandate:
○ Continental AG, Hannover
○ KME Germany GmbH, Osnabrück

PETER MOSCH (41)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG
18.01.2006*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
○ Dr.-Richard-Bruhn-Hilfe, Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt

BERND OSTERLOH (57)
Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
01.01.2005*
Mandate:
○ Autostadt GmbH, Wolfsburg
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
○ Wolfsburg AG, Wolfsburg
⊙ Allianz für die Region GmbH, Braunschweig
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
⊙ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (72)
Selbstständiger Rechtsanwalt
07.08.2009*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
⊙ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
⊙ Porsche Cars North America Inc., Wilmington
⊙ Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
⊙ Porsche Ibérica S.A., Madrid
⊙ Porsche Italia S.p.A., Padua
⊙ Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)
⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See
⊙ Volksoper Wien GmbH, Wien

URSULA PIËCH (57)
Mitglied des Aufsichtsrats der AUDI AG
19.04.2012*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (52)
Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft
07.08.2009*
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt
○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
⊙ PGA S.A., Paris
⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
⊙ Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co KG, Bietigheim-Bissingen

○ 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 Aufsichtsratstätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (70)
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Porsche Automobil Holding SE;
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
24.04.2008*

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz)
- ⊙ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)
- ⊙ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- ⊙ Porsche Cars North America Inc., Wilmington
- ⊙ Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- ⊙ Porsche Ibérica S.A., Madrid
- ⊙ Porsche Italia S.p.A., Padua
- ⊙ Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

STEPHAN WEIL (55)
Niedersächsischer Ministerpräsident
19.02.2013*

STEPHAN WOLF (47)
Stv. Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
01.01.2013*

Mandate:

- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg
- ⊙ Sitech Sitztechnik GmbH, Wolfsburg
- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

THOMAS ZWIEBLER (48)
Vorsitzender des Betriebsrats
Volkswagen Nutzfahrzeuge
15.05.2010*

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS
Stand 31.12.2013

Mitglieder des Präsidiums
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Berthold Huber (stv. Vorsitz)
Bernd Osterloh
Dr. Wolfgang Porsche
Stephan Weil
Stephan Wolf

Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Berthold Huber (stv. Vorsitz)
Bernd Osterloh
Stephan Weil

Mitglieder des Prüfungsausschusses
Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
Peter Mosch (stv. Vorsitz)
Annika Falkengren
Babette Fröhlich

Mitglieder des Nominierungsausschusses
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (Vorsitz)
Dr. Wolfgang Porsche
Stephan Weil

○ 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 Aufsichtsratstätigkeit oder den Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

Übernahmerechtliche Angaben

In diesem Kapitel stellen wir die übernahmerechtlichen Angaben dar, die sich aus § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB ergeben.

KAPITALVERHÄLTNISSE

Am 31. Dezember 2013 belief sich das Grundkapital der Volkswagen AG auf 1.191.009.251,84 (1.190.995.445,76) €; es setzte sich aus 295.089.818 Stamm- und 170.148.171 Vorzugsaktien zusammen. Darin enthalten sind 5.393 geschaffene Vorzugsaktien aus der freiwilligen Ausübung der Pflichtwandelanleihe. Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

In Ergänzung zu der im November 2012 in Höhe von 2,5 Mrd. € begebenen Pflichtwandelanleihe hat die Volkswagen AG im Juni 2013 eine weitere Pflichtwandelanleihe zum Bezug von Volkswagen Vorzugsaktien im Volumen von 1,2 Mrd. € erfolgreich platziert (siehe dazu auch die Seiten 88 und 163).

AKTIONÄRSRECHTE UND -PFLICHTEN

Mit dem Besitz der Aktien sind Vermögens- und Verwaltungsrechte verbunden. Die Vermögensrechte umfassen vor allem das Recht der Aktionäre auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG), das die Hauptversammlung, gegebenenfalls mit Zustimmung der gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre, ausschließen kann. Zu den Verwaltungsrechten zählen das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen, und das Recht, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie das Stimmrecht auszuüben. Aktionäre können diese Rechte insbesondere mittels Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Die Hauptversammlung wählt die von ihr zu bestellenden Mitglieder des Aufsichtsrats sowie den Abschlussprüfer und entscheidet insbesondere über die Gewinnverwendung, über die Entlastung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, über Satzungsänderungen und Kapitalmaßnahmen, über Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien sowie gegebenenfalls über die Durchführung einer Sonderprüfung, über eine vorzeitige Abberufung der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder 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 Vorzugs- und Mehrdividende ergeben sich aus § 27 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 (VW-Gesetz) in der Fassung vom 30. Juli 2009 enthält verschiedene vom Aktiengesetz abweichende Regelungen, unter anderem zur Vertretung bei der Stimmrechtsausübung (§ 3 VW-Gesetz) und zu Mehrheitserfordernissen bei der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung (§ 4 Abs. 3 VW-Gesetz). Die Kommission der Europäischen Union hatte den Europäischen Gerichtshof (EuGH) angerufen, weil sie der Auffassung war, dieses Mehrheitserfordernis entspreche nicht dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV, früher EG-Vertrag). Am 22. Oktober 2013 verkündete der EuGH das Urteil und wies die Klage der Europäischen Kommission ab. Das VW-Gesetz in der Fassung vom 30. Juli 2009 muss somit nicht geändert werden.

Nach der Satzung der Volkswagen AG (§ 11 Abs. 1) ist das Land Niedersachsen berechtigt, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG hält. Außerdem bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung, für die nach gesetzlichen Vorschriften eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, auch unabhängig vom VW-Gesetz einer Mehrheit von mehr als 80 % des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 25 Abs. 2). Die Europäische Kommission erachtete auch diese Satzungsregelung für unvereinbar mit dem AEUV. Diese Rüge der Kommission wies der EuGH mit seinem Urteil vom 22. Oktober 2013 als unzulässig zurück.

BETEILIGUNGEN AM KAPITAL, DIE 10 % DER STIMMRECHTE ÜBERSCHREITEN

Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG und im Anhang zum Jahresabschluss des Volkswagen Konzerns ab Seite 271 dieses Geschäftsberichts dargestellt.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung berechtigt, zwei dieser Anteilseignervertreter zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, den der Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählt hat. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmengleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

Informationen zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats finden Sie auf den Seiten 66 bis 68 dieses Geschäftsberichts.

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. Wiederholte Bestellungen oder Verlängerungen der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, sind 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.

Die Hauptversammlung entscheidet über Satzungsänderungen (§ 119 Abs. 1 AktG). Nach § 4 Abs. 3 des VW-Gesetzes in der Fassung vom 30. Juli 2009 und § 25 Abs. 2 der Satzung bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung zur Änderung der Satzung einer Mehrheit von mehr als vier Fünftel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

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, Schuldverschreibungen zu begeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien oder die Schuldverschreibungen zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. Das für diese Zwecke höchstens zur Verfügung stehende genehmigte beziehungsweise bedingte Kapital ergibt sich aus der jeweils gültigen Fassung des § 4 der Satzung der Volkswagen AG.

Auf der Ordentlichen Hauptversammlung am 19. April 2012 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 18. April 2017 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien und/oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlage und/oder Sacheinlage – auch unter Ausschluss des Bezugsrechts – einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 110,0 Mio. € (das entspricht circa 43 Mio. Aktien) zu erhöhen. Außerdem besteht noch eine Ermächtigung des Vorstands, das Grundkapital bis zum 2. Dezember 2014 einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 179,4 Mio. € durch Ausgabe neuer stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Geldeinlagen zu erhöhen. Ferner kann das Grundkapital um bis zu 102,4 Mio. € durch Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien erhöht werden, um Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte von Inhabern beziehungsweise Gläubigern von bis zum 21. April 2015 auszugebenden Wandel- oder Optionsschuldverschreibungen befriedigen zu können. Von dieser Ermächtigung ist im November 2012 durch Ausgabe einer Pflichtwandelanleihe in Höhe von 2,5 Mrd. € und im Juni 2013 durch eine ergänzende Pflichtwandelanleihe in Höhe von 1,2 Mrd. € teilweise Gebrauch gemacht worden. Weitere Einzelheiten zur Möglichkeit der Ausgabe neuer Aktien und zu deren Verwendungsmöglichkeiten sind im Anhang des Konzernabschlusses auf Seite 228 dargestellt.

Die Möglichkeiten, eigene Aktien zu erwerben, bestimmen sich nach § 71 AktG. Zuletzt wurde der Vorstand auf der Ordentlichen Hauptversammlung am 19. April 2012 ermächtigt, eigene Aktien bis zu einem Anteil von höchstens 10 % des Grundkapitals zu erwerben. Diese Ermächtigung gilt bis zum 18. April 2017 und wurde bisher nicht genutzt.

WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTERUNTERNEHMENS IM FALLE EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG bis Juli 2018 eine syndizierte Kreditlinie über rund 5,0 Mrd. € eingeräumt.

Den Mitgliedern des Konsortiums wurde das Recht gewährt, ihren Anteil an der syndizierten Kreditlinie zu kündigen, wenn die Volkswagen AG mit einem Dritten verschmolzen oder eine Tochtergesellschaft eines anderen Unternehmens wird. Dieses Kündigungsrecht besteht jedoch nicht im Falle einer Verschmelzung durch Aufnahme mit der Porsche Holding SE, einer ihrer Tochtergesellschaften oder einer ihrer Holding-Gesellschaften und der Volkswagen AG, bei der die Volkswagen AG der übernehmende Rechtsträger ist.

BESCHRÄNKUNGEN, DIE DIE ÜBERTRAGUNG VON AKTIEN BETREFFEN

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation haben sich gegenseitig Zustimmungs- und Andienungsrechte im Fall des Verkaufs der jeweils am Vertragspartner gehaltenen Aktien eingeräumt. Zum Berichtszeitpunkt war Volkswagen mit 19,9 % an Suzuki beteiligt.

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2013 wies die Weltwirtschaft nur ein moderates Wachstum auf. Die weltweite Nachfrage nach Automobilen stieg etwas langsamer als im Vorjahr. Unter schwierigen Marktbedingungen steigerte der Volkswagen Konzern seine Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 %.

WEITERHIN GERINGE DYNAMIK DER WELTWIRTSCHAFT

Im Berichtsjahr blieb das Wachstum der Weltwirtschaft mit 2,5 (2,6) % hinter dem Vorjahreswert zurück. In den Industrieländern verbesserte sich die wirtschaftliche Lage im Jahresverlauf leicht – trotz weiterhin bestehender struktureller Hindernisse. Die meisten Schwellenländer verzeichneten eine robuste konjunkturelle Entwicklung. Die Inflation fiel trotz der expansiven Geldpolitik vieler Zentralbanken insgesamt moderat aus.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa stagnierte 2013 das Bruttoinlandsprodukt (BIP), nachdem es im Vorjahr um 0,3 % zurückgegangen war. Die südeuropäischen EU-Länder wiesen unter anderem aufgrund der Belastungen aus der Staatsschuldenkrise auch im Berichtsjahr größtenteils negative Expansionsraten auf, während sich die meisten nordeuropäischen Staaten positiv entwickelten. Die Arbeitslosenquote im gesamten Euroraum stieg weiter an und erreichte 12,6 (11,8) %. Deutlich über diesem Durchschnitt lag sie in Griechenland, Portugal, Spanien und Zypern.

In Zentral- und Osteuropa sank die Zuwachsrate des BIP auf durchschnittlich 2,1 (2,4) % – vor allem wegen der verhaltenen Entwicklung in Russland; hier belief sich die Wachstumsrate auf 1,6 (3,4) %.

Das Wirtschaftswachstum Südafrikas lag im Berichtszeitraum mit 1,8 % unter dem Vorjahreswert von 2,5 %.

Deutschland

Die positive Stimmung der Konsumenten und die stabile Lage am Arbeitsmarkt konnten 2013 die Auswirkungen der schwächeren weltwirtschaftlichen Entwicklung auf die deutsche Konjunktur nicht ausgleichen: Das Wachstum des BIP lag bei 0,5 % und damit noch unter dem Wert des Vorjahres (0,9 %).

Nordamerika

Trotz eines positiven Konsumklimas und einer rückläufigen Arbeitslosenquote fiel die Expansion der US-Wirtschaft im Berichtsjahr mit 1,9 (2,8) % geringer aus als 2012. Der US-Dollar zeigte sich gegenüber dem Euro im Jahresverlauf volatil und wertete zum Jahresende ab. Das BIP Kanadas legte um 1,7 (1,7) % zu; die mexikanische Wirtschaft wuchs nur um 1,3 (3,9) %.

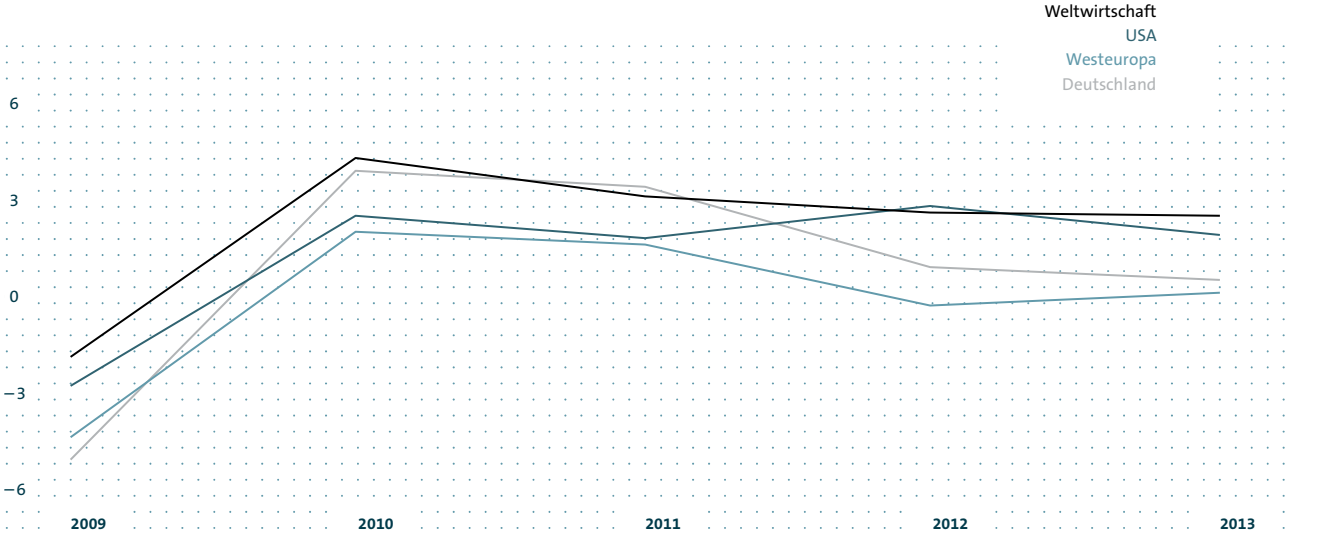
Südamerika

Brasiliens Wachstumsrate erholte sich und erreichte 2,3 (1,0) %, in Argentinien stieg die Zuwachsrate des BIP deutlich auf 4,9 (1,9) %. Strukturelle Defizite und hohe Inflationsraten belasteten die wirtschaftliche Lage in beiden Ländern.

Asien-Pazifik

Chinas Wachstum lag mit 7,7 (7,7) % über dem von der Zentralregierung angestrebten Zielwert von 7,5 %. Die Wirtschaft Indiens wuchs um 5,0 (5,1) % – strukturelle Probleme und erhebliche Preissteigerungen beeinträchtigten die Entwicklung. Die Expansion der japanischen Wirtschaft stabilisierte sich aufgrund von geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen und der Abwertung des Yen bei 1,7 (1,4) %.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM
BIP-Veränderung in Prozent



WELTWEITE PKW-NEUZULASSUNGEN ERREICHEN NEUES REKORDNIVEAU

Die weltweite Pkw-Nachfrage stieg im Geschäftsjahr 2013 um 5,0 % auf 70,1 Mio. Fahrzeuge und lag damit über dem Rekordwert aus dem Vorjahr. Zu diesem Anstieg trug vor allem das dynamische Wachstum in China und in der NAFTA-Region bei. Die weltweite Pkw-Produktion stieg im Berichtszeitraum um 5,6 % auf 74,6 Mio. Einheiten.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die etablierten Pkw-Märkte entwickelten sich im Geschäftsjahr 2013 sehr unterschiedlich. Während einige Industrieländer anhaltend von der Schuldenkrise und deren Folgen belastet wurden, profitierten einzelne Wachstumsmärkte von einer weiterhin robusten Nachfrage.

Für die Automobilindustrie sind die fortschreitende Erschließung der großen Märkte China und Brasilien, der Ausbau der Aktivitäten in Indien und der ASEAN-Region sowie die zunehmende Präsenz in Russland weiterhin von großer Bedeutung.

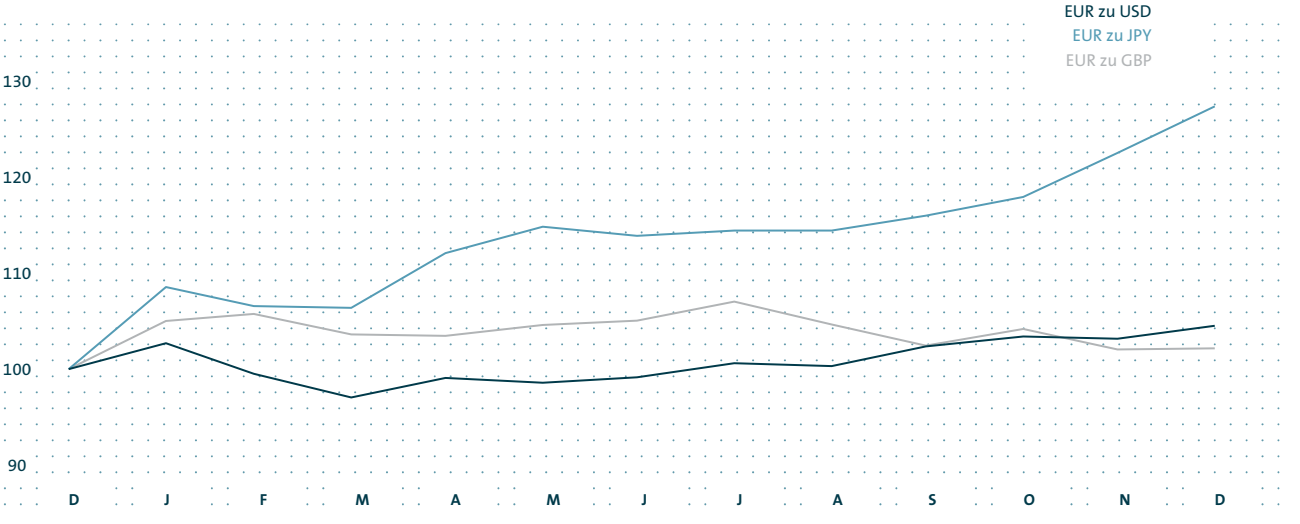
In vielen Märkten Asiens und Afrikas wurden Handelsbeschränkungen reduziert. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass im Falle eines erneuten Einbruchs der Weltkonjunktur wieder protektionistische Maßnahmen ergriffen werden.

Europa/Übrige Mäkte

In Westeuropa blieb die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr noch unter dem niedrigen Vorjahreswert. Mit 11,5 Mio. Fahrzeugen (– 1,9 %) wurde die geringste Nachfrage seit 20 Jahren registriert. Allerdings stabilisierten sich die Pkw-Märkte, die von den Auswirkungen der Schuldenkrise besonders betroffen waren, in der zweiten Jahreshälfte auf niedrigem Niveau. Im Vorjahresvergleich ging die Nachfrage in den Volumenmärkten Frankreich (– 5,6 %) und Italien (– 7,1 %) zurück. Staatliche Kaufanreize verhinderten in Spanien (+ 3,3 %) einen weiteren Rückgang der Neuzulassungen. In Großbritannien brachte die anhaltend hohe Nachfrage der Privatkunden einen Marktzuwachs von 10,7 %. Der Anteil der Dieselfahrzeuge (Pkw) in Westeuropa lag im Geschäftsjahr 2013 mit 53,1 % unter dem Vorjahreswert.

In Zentral- und Osteuropa verringerte sich die Nachfrage um 3,9 % auf 3,8 Mio. Fahrzeuge. In Russland, dem mit Abstand bedeutendsten Pkw-Markt in dieser Region, konnte auch die zum 1. Juli 2013 eingeführte staatliche Subventionierung von Autokrediten den Rückgang der Nachfrage nicht verhindern: diese reduzierte sich um 5,7 % auf 2,6 Mio. Fahrzeuge. Die neue Sonderabgabe auf Importfahrzeuge dämpfte die Pkw-Verkäufe. Die zentraleuropäischen EU-Staaten verzeichneten mit 0,8 Mio. Pkw insgesamt ein Marktvolumen auf dem Niveau des Vorjahres.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2012 BIS DEZEMBER 2013
Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2012 = 100



In der Türkei erreichten die Verkäufe 2013 mit 643 Tsd. Fahrzeugen (+15,7 %) einen neuen Höchststand, was insbesondere auf die starke Zunahme der Zahl importierter Fahrzeuge zurückzuführen ist.

Auf dem südafrikanischen Markt nahmen die Verkäufe im vierten Jahr in Folge zu. Die Neuzulassungen stiegen im Berichtszeitraum um 3,4 % auf 455 Tsd. Einheiten; dazu trugen vor allem das relativ niedrige Zinsniveau sowie Kaufanreize der Hersteller und Händler bei.

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2013 war die Pkw-Nachfrage in Deutschland mit 3,0 Mio. Einheiten (–4,2 %) noch geringer als im Vorjahr und erreichte damit das zweitniedrigste Ergebnis seit der deutschen Wiedervereinigung. Im vierten Quartal waren jedoch erste Stabilisierungstendenzen zu erkennen. Trotz positiver Konsumentenstimmung hielten sich die Verbraucher beim Neuwagenkauf zurück. Dagegen stieg die Nachfrage nach Gebrauchtwagen an. Sowohl die Inlandsproduktion von Pkw (+1,0 % auf 5,4 Mio. Fahrzeuge) als auch die Pkw-Ausfuhren (+1,6 % auf 4,2 Mio. Einheiten) lagen jedoch leicht über dem Vorjahresniveau und übertrafen die vergleichbaren Durchschnittswerte der vergangenen zehn Jahre.

Nordamerika

In der Region Nordamerika nahmen die Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2013 deutlich zu. Mit einem Anstieg um 7,3 % auf 18,4 Mio. Fahrzeuge erreichte der nordamerikanische Markt das höchste Volumen seit 2007. In den USA trugen vor allem günstige Finanzierungsangebote der Hersteller sowie der gestiegene Ersatzbedarf dazu bei, dass sich das Gesamtvolumen um 7,7 % auf 15,6 Mio. Einheiten erhöhte. In Kanada stieg die Nachfrage um 4,0 % auf einen neuen Rekordwert von 1,7 Mio. Fahrzeugen. Der mexikanische Markt überschritt mit einem Anstieg um 7,7 % auf 1,1 Mio. Einheiten die zuletzt im Jahr 2008 erreichte Marke von 1 Mio. Neuzulassungen.

Südamerika

In Südamerika blieb die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr nur knapp unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Mit 2,8 Mio. Einheiten verfehlte die Nachfrage in Brasilien den bisherigen Höchststand des Jahres 2012 um 3,1 %. Der Markt wurde weiter von staatlichen Steueranreizen gestützt, dieser Effekt hatte jedoch im Vorjahr noch stärker gewirkt. Der Anteil importierter Pkw an den Neuzulassungen verringerte sich auf 17,0 (18,8) %. Die brasilianischen Fahrzeugexporte verzeichneten dagegen mit einem Zuwachs um 26,5 % auf 563 Tsd. Einheiten ein deutliches Plus.

In Argentinien stieg die Pkw-Nachfrage im Geschäftsjahr 2013 um 8,9 % auf das Rekordvolumen von 640 Tsd. Einheiten. Aufgrund der hohen Inflation investierten die Verbraucher hier verstärkt in Sachwerte.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik wurde im Jahr 2013 ein Marktzuwachs um 8,6 % auf einen neuen Höchstwert von 28,0 Mio. Einheiten verzeichnet. Hauptwachstumsträger war der chinesische Pkw-Markt, der erstmals seit 2010 mit einem Plus von 17,0 % auf 15,8 Mio. Fahrzeuge wieder eine zweistellige Wachstumsrate erzielte. Begünstigt wurde die unerwartet dynamische Entwicklung vor allem durch das robuste gesamtwirtschaftliche Umfeld in China, eine Vielzahl neuer Pkw-Modelle sowie die noch immer vergleichsweise geringe Pkw-Dichte.

Der indische Pkw-Markt verfehlte im Berichtsjahr mit einem Minus von 6,7 % auf 2,4 Mio. Einheiten erstmals nach 2001 wieder den Vorjahreswert. Hauptursachen für den Abwärtstrend waren neben der schwächeren Wirtschaftslage die weiterhin hohen Finanzierungskosten sowie gestiegene Kraftstoffpreise.

In Japan lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Geschäftsjahr 2013 mit einem Gesamtvolumen von 4,6 Mio. Fahrzeugen (–0,1 %) auf dem Vorjahresniveau. Die erfreuliche Entwicklung der japanischen Wirtschaft wirkte sich positiv auf den Fahrzeugmarkt aus. 2012 hatte der japanische Markt noch vom starken Nachholbedarf infolge der Naturkatastrophen im Jahr 2011 und der staatlichen Fördermaßnahmen profitiert.

NACHFRAGE NACH NUTZFAHRZEUGEN ENTWICKELT SICH UNTERSCHIEDLICH

Im Geschäftsjahr 2013 war die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen insgesamt leicht höher als 2012. Weltweit wurden 11,8 Mio. Fahrzeuge abgesetzt, das waren 0,6 % mehr als im Vorjahr.

In Westeuropa ging die Nachfrage leicht zurück. Grund dafür war die noch immer schwache Konjunktur infolge der anhaltenden Staatsschuldenkrise. Mit insgesamt 1,3 Mio. verkauften Fahrzeugen lag die Zahl um 3,2 % unter dem Vorjahreswert. Die meisten Märkte in Westeuropa blieben leicht unter ihren Vorjahreswerten. Der Markt in Großbritannien hingegen profitierte von einer verbesserten makroökonomischen Entwicklung.

In Zentral- und Osteuropa entwickelte sich die Nachfrage gegenüber dem Niveau von 2012 insgesamt leicht rückläufig. Im Berichtsjahr wurden 326 (335) Tsd. Fahrzeuge abgesetzt. Während einzelne Märkte, wie Polen und Slowenien, im Verlauf des Berichtsjahres zulegen konnten, hat die Nachfrage in Russland ihren Abwärtstrend zum Ende des Jahres beschleunigt.

Der Markt in Nordamerika verzeichnete im Berichtsjahr einen signifikanten Absatzanstieg auf 9,2 (8,3) Mio. Fahrzeuge, insbesondere Pickup- und SUV-Modelle wurden verstärkt nachgefragt.

Die Fahrzeugverkäufe in Südamerika entwickelten sich 2013 insgesamt positiv. Mit 1,3 Mio. Einheiten wurden 7,3 % mehr leichte Nutzfahrzeuge abgesetzt als im Jahr zuvor. Haupttreiber war – trotz schwacher wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – die wachsende Popularität privat genutzter SUV, die in diesen Märkten als leichte Nutzfahrzeuge berichtet werden. Insbesondere in Argentinien, wo viele Kunden aufgrund der Inflation verstärkt in Sachwerte investierten, ist der Markt für leichte Nutzfahrzeuge im Berichtsjahr deutlich gewachsen.

In der Region Asien-Pazifik lag das Verkaufsvolumen im Geschäftsjahr 2013 mit 7,9 Mio. Fahrzeugen (+0,6 %) auf dem Niveau des Vorjahres. Der die Region dominierende chinesische Markt ist nach der Stagnation im Vorjahr im Verlauf des Berichtsjahres auf einen leichten Wachstumspfad zurückgekehrt. Insgesamt wurden dort 5,1 (5,0) Mio. Einheiten abgesetzt. In Japan sorgte die expansive Wirtschaftspolitik für eine moderat positive Entwicklung des Marktes für leichte Nutzfahrzeuge. In Indien blieben die Verkäufe unter dem Vergleichswert des Vorjahres; sie gingen unter anderem aufgrund gestiegener Kraftstoffpreise um 10,0 % auf 600 Tsd. Einheiten zurück. Auf den meisten Märkten des ASEAN-Raums waren aufgrund einer positiven Wirtschaftsentwicklung die Verkaufszahlen höher als im Jahr zuvor.

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Geschäftsjahr 2013 leicht über dem Niveau des Vorjahres. Weltweit wurden 2,7 Mio. Fahrzeuge abgesetzt; das entspricht einem Anstieg von 2,5 %.

In Westeuropa nahm die Zahl der Fahrzeugverkäufe im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 % zu und erreichte insgesamt 248 Tsd. Einheiten. Belastungen aus der weiterhin ungelösten Schuldenkrise in der Eurozone wurden durch vorgezogene Käufe aufgrund der Einführung der Euro-6-Emissionsnorm zum 1. Januar 2014 mehr als kompensiert.

In Zentral- und Osteuropa lagen die Neuzulassungen 2013 mit 164 Tsd. Fahrzeugen um 5,5 % unter dem Vergleichswert von 2012. Im größten Markt Russland sanken die Verkaufszahlen um 14,0 % auf 103 Tsd. Einheiten. Der Rückgang resultierte insbesondere aus der Einführung der Recyclinggebühr auf importierte Fahrzeuge im September 2012 und aus der negativen Entwicklung des Ölpreises. Zudem wirkten sich die gesunkenen Rohstoffpreise belastend auf die russischen Staatsfinanzen aus, worauf die Regierung mit der Drosselung von Infrastrukturprojekten reagierte.

In Nordamerika erreichten die Verkäufe mittelschwerer und schwerer Lkw (ab 6,35 t) mit 435 (433) Tsd. Fahrzeugen die Größenordnung des Vorjahres. Auf den US-amerikanischen Markt, der im Wesentlichen von der Investitionszurückhaltung der Unternehmen geprägt war, entfielen 351 (346) Tsd. Fahrzeuge.

Die Verkäufe in Südamerika lagen mit 234 (231) Tsd. Einheiten über dem Vorjahreswert. Insbesondere in Brasilien machten sich der erhöhte Transportbedarf infolge der Rekordernte sowie günstige Finanzierungskonditionen für Lkw bemerkbar. Die Neuzulassungen stiegen dort um 12,4 % auf 149 Tsd. Fahrzeuge.

In der Region Asien-Pazifik – ohne Berücksichtigung des chinesischen Marktes – lag das Volumen der verkauften Fahrzeuge deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die Neuzulassungen beliefen sich auf 448 (539) Tsd. Fahrzeuge. Dieser Rückgang ist insbesondere auf einen Absatzeinbruch in Indien zurückzuführen, der durch die schwächere gesamtwirtschaftliche Lage ausgelöst wurde. Dort blieben die Verkäufe von mittelschweren und schweren Lkw mit 184 Tsd. Einheiten 30,7 % unter dem Vorjahreswert. In China, dem weltgrößten Lkw-Markt, wurden im Geschäftsjahr 2013 insgesamt 1,1 Mio. Einheiten nachgefragt; das waren 14,8 % mehr als im Vorjahr. Eine verbesserte Binnenwirtschaft und vorgezogene Investitionen im Zusammenhang mit den ab 2014 geltenden Emissionsvorschriften waren maßgebliche Gründe für den Anstieg.

Im Geschäftsjahr 2013 lag die weltweite Nachfrage nach Bussen auf dem Vorjahresniveau. In Westeuropa stagnierte die Busnachfrage ebenfalls auf dem Stand von 2012. Dort wurden die negativen Effekte der Staatsschuldenkrise durch vorgezogene Käufe aufgrund der Euro-6 Einführung ausgeglichen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Die Märkte für Power Engineering unterliegen unterschiedlichen regionalen und konjunkturellen Einflüssen, weshalb die jeweiligen Geschäftsverläufe meist unabhängig voneinander sind.

Im Handelsschiffbau ist der Markt nach wie vor von starken Überkapazitäten in der Handelsflotte geprägt. Die Auslieferungen waren im Berichtsjahr zwar rückläufig, lagen aber immer noch auf einem hohen Niveau. In Verbindung mit hohen Kraftstoff- und Betriebskosten stieg der Kostendruck auf die Reeder. Gleichzeitig waren die Neubaupreise aufgrund der Überkapazitäten bei den Werften niedrig. In dieser Situation kam es 2013 zu einem leichten Anstieg der Bestellungen, unter anderem für extrem große Schiffe, die niedrigere Preise je transportierter Einheit erlauben. Die Nachfrage nach Offshore- und Spezialschiffen blieb im Berichtsjahr hoch. Wegen des weiterhin hohen Ölpreises wurden Versorgungs- und Arbeitsschiffe für die Erschließung von neuen Vorkommen in Auftrag gegeben. Auch die Nachfrage nach Tankschiffen für den Transport von verflüssigtem Erdgas sowie nach Kreuzfahrtschiffen blieb unverändert hoch. Ebenfalls anhaltend positiv entwickelte sich der Spezialmarkt für Behördenschiffe.

Der Markt für dezentrale Diesel- und Gasmotorenkraftwerke war 2013 auf hohem Niveau leicht rückläufig. Grund hierfür war die Konjunktur in den Schwellenländern, die sich Anfang des Jahres abschwächte. Darüber hinaus waren aufgrund erschwerter Finanzierungsbedingungen längere Projektvorlaufzeiten zu beobachten. Während die Bestellungen von diesel- beziehungsweise schweröl betriebenen Kraftwerken weiter zurückgingen, blieb die Nachfrage nach Kraftwerken mit Gas- und Zweistoffmotoren (sowohl mit flüssigem Kraftstoff als auch mit Erdgas zu betreiben) relativ stabil. Diese Verlagerung der Nachfrage bestätigte den Trend hin zu erdgasbetriebenen Kraftwerken.

Bei den Industrieanlagen, in denen Kompressoren und Turbinen, Turbogetriebe und Gleitlager zum Einsatz kommen, gingen die Bestellungen im Berichtsjahr leicht zurück. Aufgrund der wachsenden Nachfrage nach Energie und Grundstoffen bestand hier zwar ein hoher Investitionsbedarf mit weiterhin großem Interesse auf Kundenseite. Konjunkturelle Unsicherheiten sowie erschwerte Finanzierungsbedingungen verzögerten auch hier die Auftragsvergabe. Investitionen im Öl- und Gasbereich wurden 2013 aufgrund des hohen Ölpreises unverändert stark getätigt. Der Preisdruck nahm deutlich zu. Japanische Wettbewerber erlangten aufgrund der Abwertung des Yen Vorteile.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie blieb auch 2013 deutlich hinter den ursprünglichen Markterwartungen zurück. Maßgebliche Gründe hierfür waren anhaltende technische Probleme, insbesondere bei der Infrastruktur, sowie eingeschränkte Finanzierungsmöglichkeiten.

NACHFRAGE NACH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Geschäftsjahr 2013 wurden automobilbezogene Finanzdienstleistungen auf den weltweiten Märkten unvermindert stark nachgefragt. Die Kunden optimieren zunehmend die Gesamtbetriebskosten ihrer individuellen Mobilität; so hielt der Trend hin zu einer Nutzung des Fahrzeugs anstelle eines Kaufs an. Deshalb werden Angebote neuer Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel das Carsharing, immer bedeutsamer.

In einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, insbesondere in Südeuropa, intensivierten 2013 die Anbieter ihr Geschäft und entwickelten attraktive und kundenorientierte Kampagnen.

In Deutschland wuchs das Finanzierungs- und Leasinggeschäft trotz rückläufiger Pkw-Neuzulassungen. Neben den klassischen Finanzierungsprodukten nahm auch die Bedeutung von Paketangeboten inklusive Versicherung und Service weiter zu.

In Nordamerika stieg die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen weiter an. In den USA verlangsamte sich das Wachstum im Markt für Neuwagenfinanzierung, während der Markt für Leasing durch herstellergebundene Finanzdienstleister deutlich gewachsen ist. Auch in Mexiko wurden Finanzdienstleistungen erneut stärker nachgefragt. Hauptgründe waren stabile Kreditbedingungen und Zinsen sowie das wachsende Interesse an modularen Mobilitätsprodukten.

Das starke Wachstum in Brasilien in den vergangenen Jahren hat sich 2013 abgeschwächt. Diesem Trend konnte allerdings durch spezielle Kampagnen zur Steigerung der Kreditvergabe an Privatkunden entgegengewirkt werden. Insbesondere der Absatz von Consorcio – eine Kombination aus Finanzierung und Lotterie – unterstützte das anhaltende Bedürfnis nach einem eigenen Auto. In Argentinien wirkte sich die hohe Inflation weiterhin positiv auf den Absatz von Finanzdienstleistungen rund um das Automobil aus.

In der Region Asien-Pazifik war die gesamtwirtschaftliche Lage 2013 durch Stabilität und Wachstum gekennzeichnet, was sich auch in der Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen widerspiegelte. In China hat sich der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe von 15 % im Jahr 2012 auf über 20 % im Jahr 2013 erhöht. Es besteht weiterhin beträchtliches Potenzial, um Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. Der japanische Markt profitierte von einer gleichbleibenden Nachfrage. Indien, Südkorea und Australien wiesen eine anhaltende Steigerung der Nachfrage nach Finanzdienstleistungen rund um das Automobil auf.

Der Markt für Finanzdienstleistungen im Nutzfahrzeugbereich zeigte im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge ebenfalls eine Tendenz zur Optimierung der Gesamtbetriebskosten; innovative Transportlösungen werden als Differenzierungsmerkmal für die Kunden immer bedeutsamer. In Deutschland und vermehrt in ganz Europa war – bedingt durch die Zinsentwicklung – ein intensiverer Wettbewerb im gewerblichen Finanzierungsumfeld zu beobachten.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2013

Der Volkswagen Konzern hat seine Modellpalette im Berichtsjahr in wichtigen Segmenten gezielt ausgebaut. Außerdem haben wir weitere Produkte präsentiert, die auf dem 2012 eingeführten Modularen Querbaukasten (MQB) basieren. Dieser wird auch in den kommenden Jahren die Grundlage für weitere Modellneuheiten sein. Das Angebot des Konzerns umfasst aktuell rund 315 Pkw-, Nutzfahrzeug- und Motorradmodelle sowie deren Derivate. Mit einer Auswahl vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen im Pkw-Bereich, vom Pickup bis zum schweren Lkw und Bus im Nutzfahrzeugsektor sowie Motorrädern deckt der Konzern damit nahezu alle wesentlichen Segmente und Karosserieformen ab. Nicht besetzte Marktsegmente werden wir weiterhin zielstrebig erschließen, sofern dies wirtschaftlich ist.

Zu den Modellneuheiten der Marke Volkswagen Pkw zählten im vergangenen Jahr die dynamischen Golf-Derivate GTD, GTI, Golf R und Golf R Cabriolet sowie die Effizienzmodelle Golf BlueTDI und Golf BlueMotion; Letzterer kommt mit lediglich 3,2 l Kraftstoff auf 100 km aus. Darüber hinaus kam der Golf Variant auf den Markt. Sein Kofferraumvolumen ist mit 1.620 l um 125 l größer als beim Vorgängermodell. Das neue Beetle Cabriolet und der neue cross up! stärkten zudem das emotionale Markenbild. Der e-up!, das erste rein elektrisch betriebene Modell des Volkswagen Konzerns, läutete eine neue Ära in der Elektromobilität ein. In den wichtigen Regionen außerhalb Europas trug Volkswagen mit Produktaufwertungen und länderspezifischen Modellen den differenzierten Kundenbedürfnissen und Marktanforderungen Rechnung. Im Geschäftsjahr 2013 wurde der Nachfolger des Topsellers Jetta auf dem chinesischen Markt eingeführt. Zudem besetzten sowohl der neue Gran Lavida als auch der dynamische Sagitar GLI zusätzliche Volumen- und Nischensegmente. In Brasilien wurde mit dem Gol Rallye ein Derivat des im Gesamtmarkt beliebtesten Modells vorgestellt. Der kompakte Fox wurde in der BlueMotion-Variante präsentiert.

Die Marke Audi bewies im Jahr 2013 erneut ihre Kompetenz in Sachen Technik und Sportlichkeit. Nachdem 2012 im kompakten Premiumsegment der Audi A3 als erstes auf dem MQB basierendes Konzernfahrzeug an den Start gegangen war, rollte Audi die A3 Modellfamilie im Berichtsjahr unter anderem auf den S3 Sportback und den A3 g-tron mit Gasantrieb aus. Außerdem stellte Audi den A3 erstmals als Stufenheck-Variante vor, die unter anderem durch dynamische Konturen und eine Leichtigkeit ähnlich der eines Coupés besticht. Hinzu kamen die Produktaufwertungen der Flaggschiffe A8 und R8 sowie des Q5. Auf dem amerikanischen Markt weitete die Marke ihre TDI-Offensive auf die Modelle A6, A7, A8 und Q5 aus. In China stärkte Audi seine Marktposition mit dem vierten lokal gefertigten Modell, dem Q3.

Nach der Präsentation der kompakten Stufenheck-Limousine Rapid im Jahr 2012 stellte ŠKODA 2013 den Rapid Spaceback vor – einen jungen Kompakten, der sowohl mit der für ŠKODA typischen Geräumigkeit als auch mit seinem frischen und eleganten Design punktet. Mit dem neuen Octavia, der als Limousine und in der Variante Combi erhältlich ist, präsentierte ŠKODA das erste MQB-Modell der Marke. Die Speerspitze der Baureihe bildet der neu eingeführte Octavia RS – der schnellste Octavia aller Zeiten. Der Superb erfuhr zudem eine Produktaufwertung. Seit 2013 produziert ŠKODA den Yeti nun auch in China und geht dabei – unter anderem mit einem verlängerten Radstand – speziell auf die chinesischen Kundenbedürfnisse ein.

Die spanische Marke SEAT erweiterte 2013 die Leon-Familie um den dreitürigen Leon SC und den sportlichen Kombi Leon ST. Beide Fahrzeuge basieren auf dem MQB.

Porsche unterstrich im Berichtsjahr mit zahlreichen Modellneuheiten wieder seine Spitzenstellung im weltweiten Premium- und Sportwagensegment. Die Erneuerung der Baureihe 911 stand dabei im Mittelpunkt; zudem wurde sie um weitere emotionale Fahrzeuge ergänzt. Zum 50. Jubiläum des 911 brachte Porsche außerdem ein Sondermodell auf den Markt. Ebenfalls erneuert wurde das Mittelmotor-Coupé Porsche Cayman. Die Panamera Baureihe wurde aktualisiert und bietet zudem mit dem neuen Panamera S E-Hybrid den ersten Plug-in-Hybrid der Luxusklasse.

Im Geschäftsjahr 2013 stellten auch die Luxusmarken des Konzerns neue Modelle vor. Bentley präsentierte erstmals den Nachfolger des Flying Spur sowie das neue Cabriolet Continental GTC Speed. Lamborghini brachte mit dem Aventador Roadster den Nachfolger des Supersportwagens Murciélago Roadster auf den Markt.

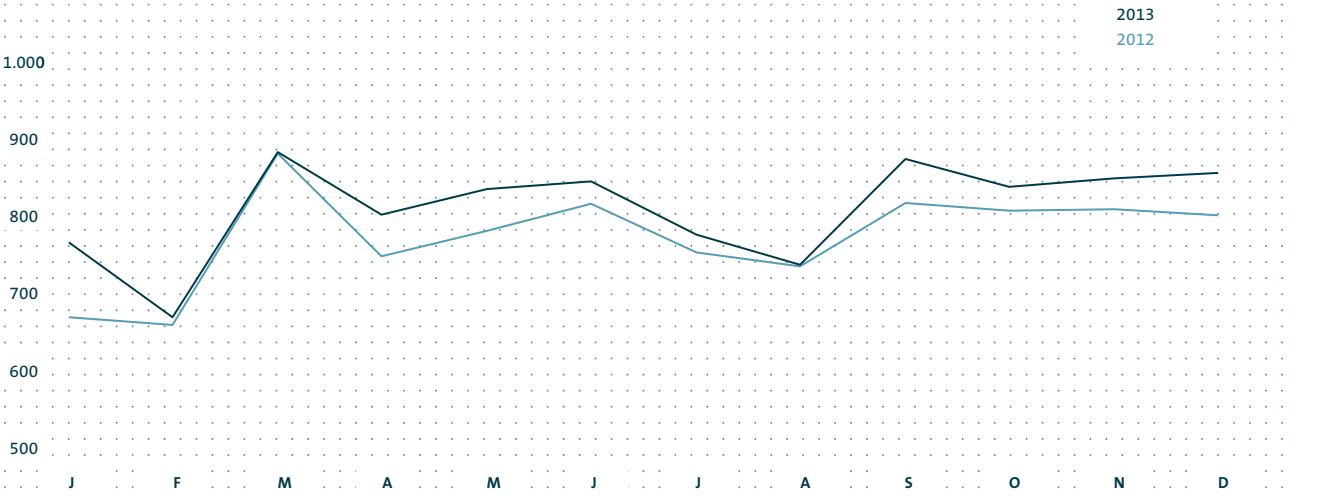
Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge ging im Berichtsjahr der neue Caddy BlueMotion an den Start. Mit einem Verbrauch von lediglich 4,5 l Diesel auf 100 km ist er der sparsamste Caddy aller Zeiten. Auch der Crafter ist seit 2013 als verbrauchseffiziente BlueMotion-Variante erhältlich. Mit dem Sondermodell Amarok Canyon spricht Volkswagen Nutzfahrzeuge Pickup-Kunden an, die einen dynamischen Lifestyle pflegen.

Scania ergänzte 2013 seine Palette der Euro-6-Motoren, unter anderem mit Gas- und Biodieselaggregaten. Zudem stellte Scania die überarbeiteten G- und R-Baureihen als Euro-6-Variante mit verbesserter Optik und Aerodynamik vor.

MAN präsentierte 2013 in allen Fahrzeugreihen – einschließlich des gesamten Busprogramms – die neue Euro-6-Motorengeneration. Im größten Solarthermie-Kraftwerk der Welt, das im März 2013 in Abu Dhabi offiziell in Betrieb ging, erzeugt eine MAN-Dampfturbine umweltfreundlichen Strom, der für rund 57.000 deutsche Haushalte ausreichen würde.

Bei Ducati zählten die neuen Modelle Hypermotard SP, Multistrada 1200 S Granturismo und das Superbike 899 Panigale zu den Produkt-Highlights.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN
in Tsd. Fahrzeuge



AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte im Geschäftsjahr 2013 weltweit 9.730.680 Fahrzeuge an Kunden aus und übertraf damit den Rekordwert aus dem Vorjahr um 4,9 %. Die Grafik auf dieser Seite zeigt, dass die Auslieferungszahlen in allen zwölf Monaten des Berichtsjahres höher waren als in den entsprechenden Monaten des Jahres 2012. Im Folgenden gehen wir separat auf die Auslieferungen von Pkw und von Nutzfahrzeugen ein. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2013 zusammen mit Scania und MAN im Bereich Nutzfahrzeuge berichtet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS*

	2013	2012
Pkw	8.957.975	8.523.881
Nutzfahrzeuge	772.705	751.802
Gesamt	**9.730.680**	**9.275.683**

* Die Auslieferungen von 2012 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der neuen Berichtsstruktur aktualisiert beziehungsweise angepasst.

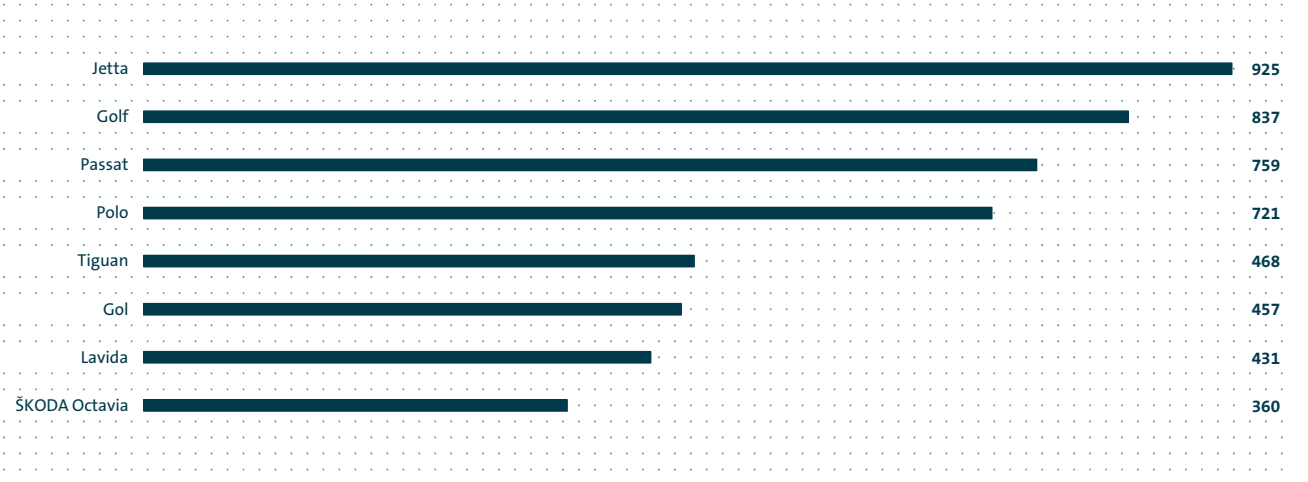
AUSLIEFERUNGEN VON PKW

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, Brasilien, USA, Russland, Mexiko und Argentinien. Mit seinem umfangreichen Angebot an attraktiven und umweltfreundlichen Fahrzeugen konnte der Konzern seine gute Wettbewerbsposition im Berichtsjahr behaupten. In wichtigen Kernmärkten verzeichneten wir erneut einen erfreulichen Nachfragezuwachs.

Im Geschäftsjahr 2013 lieferte der Volkswagen Konzern 8.957.975 Pkw an Kunden aus und übertraf damit den Rekordwert aus dem Jahr 2012. Der Zuwachs von 5,1 % lag über dem des Pkw-Gesamtmarktes, der im gleichen Zeitraum 5,0 % betrug. Der weltweite Marktanteil des Konzerns lag bei 12,8 (12,8) %. Seit dem 1. August 2012 sind in den Auslieferungszahlen des Konzerns auch die Fahrzeuge der Marke Porsche enthalten. Neue Bestwerte bei den Auslieferungen verzeichneten im Berichtsjahr die Marken Volkswagen Pkw, Audi und Bentley. In der Region Asien-Pazifik stieg die Nachfrage nach Pkw des Volkswagen Konzerns am stärksten.

Die Tabelle auf Seite 80 gibt einen Überblick über die Auslieferungen an Kunden in den verschiedenen Märkten des Volkswagen Konzerns. In den folgenden Abschnitten beschreiben wir die Entwicklung der Nachfrage nach Konzernmodellen in den einzelnen Märkten.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2013 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLE
in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Der Gesamtmarkt in Westeuropa ging im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % zurück. Auf allen wesentlichen Märkten dieser Region waren die Verkaufszahlen des Konzerns niedriger als im Vorjahr, mit Ausnahme von Großbritannien und Spanien. Insgesamt lieferten wir mit 2.734.534 Einheiten (–0,2 %) annähernd so viele Fahrzeuge an Kunden aus wie 2012; damit entwickelten wir uns besser als der Gesamtmarkt. Zuwächse verzeichneten unter anderem die Modelle up!, Golf, Audi A3, Audi Q5, SEAT Leon und ŠKODA Octavia. In Westeuropa erhöhte sich der Pkw-Marktanteil des Konzerns auf 24,8 (24,4) %.

In der Region Zentral- und Osteuropa erreichten unsere Verkäufe im Berichtszeitraum nahezu den Vorjahreswert (–0,6 %). Damit entwickelten wir uns auch dort besser als der Gesamtmarkt (–3,9 %). Während in Russland die Auslieferungen zurückgingen, erzielten wir in Polen, Tschechien und Ungarn ein Verkaufsplus. Die Nachfrage nach den Modellen Polo Sedan, Golf, Jetta, Audi A3, Audi Q3, Audi Q5, SEAT Leon und ŠKODA Citigo entwickelte sich positiv. Unser Pkw-Marktanteil stieg in Zentral- und Osteuropa auf 15,7 (15,2) %.

Die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns auf dem südafrikanischen Markt übertraf den Vorjahreswert um 5,2 %. Der Polo war unverändert das am stärksten nachgefragte Konzernmodell.

Auf den Märkten in der Region Nahost stieg die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr um 21,8 %. Die Modelle Polo, Golf, Jetta und Passat waren besonders beliebt.

Auslieferungen in Deutschland

Auf dem deutschen Pkw-Markt lag die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Konzerns auf dem Niveau des Vorjahres (–0,8 %). Im selben Zeitraum war der Gesamtmarkt um 4,2 % rückläufig. Besonders beliebt waren die Modelle Golf, Tiguan, Audi A3, Audi Q5, SEAT Leon und ŠKODA Octavia. Am Ende des Jahres 2013 standen in der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes sechs Konzernmodelle an der Spitze ihres jeweiligen Segments: up!, Polo, Golf, Passat, Touran und Tiguan. Der Golf ist weiterhin der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

Der Volkswagen Konzern verkaufte im Jahr 2013 auf dem US-amerikanischen Markt 2,6 % mehr Fahrzeuge als im Vorjahr. Großer Nachfrage erfreuten sich die Modelle Jetta, Passat, Audi A4, Audi Q5 und Audi A6. Auch die Porsche Modelle 911 und Cayenne waren beliebt. Auf dem kanadischen Markt lieferten wir 8,0 % mehr Fahrzeuge aus als im Jahr 2012. Der Jetta war das am stärksten nachgefragte Konzernmodell. In Mexiko übergaben wir im Berichtszeitraum 14,7 % mehr Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Golf, Jetta, Passat, Audi Q3 und Audi A4. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Nordamerika lag insgesamt bei 4,8 (4,9) %.

Auslieferungen in Südamerika

Im Berichtsjahr lieferten wir auf den hart umkämpften Märkten in Südamerika 13,3 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns sank dort insgesamt auf 17,0 (19,5) %.

Auf dem brasilianischen Markt gingen unsere Verkäufe um 16,2 % zurück. Positiv entwickelte sich jedoch unter anderem die Nachfrage nach Tiguan, Audi A3 und Audi Q3. Der Gol ist weiterhin das meistverkaufte Modell in Südamerika.

In Argentinien lagen die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns im Jahr 2013 auf dem Niveau des Vorjahres. Der Gol wurde unverändert stark nachgefragt, der Jetta verzeichnete einen deutlichen Zuwachs.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Auf den Märkten in der Region Asien-Pazifik steigerten wir unsere Pkw-Verkäufe im Jahr 2013 um 14,8 %. Damit entwickelten wir uns besser als der Gesamtmarkt, der im gleichen Zeitraum um 8,6 % wuchs. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in der Region Asien-Pazifik erhöhte sich auf 12,9 (12,2) %. Auf dem chinesischen Markt – der erneut Wachstumsträger der Region Asien-Pazifik war – lieferten wir 16,2 % mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Deutliche Steigerungen verzeichneten die Modelle Sagitar, Lavida, Tiguan, Santana, Passat, Audi A4, Audi Q5 und Audi A6. Gefragt war zudem der Porsche Cayenne.

Im Berichtsjahr übergaben wir in Japan 22,5 % mehr Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr; der Gesamtmarkt schwächte sich um 0,1 % ab. Auf einem rückläufigen Markt in Indien lagen unsere Verkäufe um 18,9 % unter dem Vorjahreswert.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN[1]

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2013	2012[2]	(%)
Europa/Übrige Märkte	**3.715.298**	**3.677.682**	**+1,0**
Westeuropa	**2.734.534**	**2.739.082**	**−0,2**
davon: Deutschland	1.044.477	1.052.400	−0,8
Großbritannien	454.400	399.388	+13,8
Frankreich	245.926	263.317	−6,6
Italien	176.231	188.323	−6,4
Spanien	173.893	169.017	+2,9
Zentral- und Osteuropa	**599.265**	**602.665**	**−0,6**
davon: Russland	287.264	301.574	−4,7
Tschechische Republik	83.215	80.826	+3,0
Polen	75.920	68.972	+10,1
Übrige Märkte	**381.499**	**335.935**	**+13,6**
davon: Türkei	126.853	97.764	+29,8
Südafrika	103.720	98.606	+5,2
Nordamerika	**878.923**	**833.624**	**+5,4**
davon: USA	611.747	596.078	+2,6
Mexiko	180.123	156.974	+14,7
Kanada	87.053	80.572	+8,0
Südamerika	**747.542**	**861.956**	**−13,3**
davon: Brasilien	558.317	666.578	−16,2
Argentinien	148.979	148.955	+0,0
Asien-Pazifik	**3.616.212**	**3.150.619**	**+14,8**
davon: China	3.266.235	2.809.689	+16,2
Japan	100.535	82.078	+22,5
Indien	92.561	114.084	−18,9
Weltweit	**8.957.975**	**8.523.881**	**+5,1**
Volkswagen Pkw	5.932.308	5.738.417	+3,4
Audi	1.575.480	1.455.123	+8,3
ŠKODA	920.750	939.202	−2,0
SEAT	355.004	321.002	+10,6
Bentley	10.120	8.510	+18,9
Lamborghini	2.121	2.083	+1,8
Porsche	162.145	59.513	x
Bugatti	47	31	+51,6

1 Die Auslieferungen von 2012 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der neuen Berichtsstruktur aktualisiert beziehungsweise angepasst. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.
2 Die Auslieferungen der Marke Porsche sind ab dem 1. August 2012 enthalten.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2013 weltweit 772.705 leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse an Kunden aus (+2,8%), darin waren 551.908 leichte Nutzfahrzeuge enthalten (+0,3%). Die Zahl der verkauften Lkw stieg auf 198.004 (+10,0%), die Auslieferungen von Bussen erhöhten sich auf 22.793 (+ 5,3%). Volkswagen Nutzfahrzeuge verkaufte 0,3% mehr Einheiten als 2012 und erzielte damit einen neuen Rekordwert. Die Marke MAN übertraf im Berichtszeitraum mit 140.333 Einheiten den Vorjahreswert um 4,5%. Scania konnte die Auslieferungen gegenüber dem Vorjahr um 19,4% auf 80.464 Einheiten deutlich steigern.

In Westeuropa lagen die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns mit insgesamt 349.204 Einheiten in der Größenordnung des Vorjahres (–1,0%); davon entfielen 274.173 auf leichte Nutzfahrzeuge und 71.314 auf Lkw. Während sich Vorzieheffekte im Zusammenhang mit der Einführung der Emissionsnorm Euro-6 positiv auswirkten, belasteten die weiterhin ungelöste Schuldenkrise in der Eurozone und der hohe Wettbewerbsdruck die Nachfrage.

Wir lieferten in Zentral- und Osteuropa 69.171 Fahrzeuge aus und erreichten damit das Vorjahresniveau. Darin enthalten waren 40.271 leichte Nutzfahrzeuge, 27.544 Lkw und 1.356 Busse. Der Amarok wurde stärker nachgefragt als im Vorjahr. Der Rückgang unserer Verkäufe in Russland, dem größten Markt der Region, resultierte vor allem aus der Einführung der Recyclinggebühr auf importierte Fahrzeuge im September 2012 sowie aus der negativen Ölpreisentwicklung.

Auf den Übrigen Märkten verkaufte der Volkswagen Konzern 67.525 (70.263) Fahrzeuge; auf leichte Nutzfahrzeuge entfielen davon 47.047 Einheiten, auf Lkw 18.130.

Im Berichtsjahr lieferten wir auf den nordamerikanischen Märkten 9.855 leichte Nutzfahrzeuge, 280 Lkw und 1.503 Busse aus. Insgesamt konnten wir unsere Verkäufe um 19,9% steigern.

In Südamerika wurden 244.720 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert (+11,3%), von denen 160.409 auf leichte Nutzfahrzeuge und 72.296 auf Lkw entfielen. Die Modelle Saveiro und Amarok wiesen erfreuliche Steigerungsraten auf. Auf dem brasilianischen Markt wirkten sich das erhöhte Transportaufkommen aufgrund der Rekordernte und günstige Finanzierungskonditionen positiv aus. Dort lieferten wir insgesamt 123.904 leichte Nutzfahrzeuge, 62.879 Lkw und 10.099 Busse aus.

Auf den Märkten der Region Asien-Pazifik steigerten wir die Verkäufe an Kunden des Konzerns um 1,8% auf insgesamt 30.447 Einheiten, darunter 20.153 leichte Nutzfahrzeuge und 8.440 Lkw. Auf dem chinesischen Markt lieferten wir 2.489 leichte Nutzfahrzeuge, 2.189 Lkw und 190 Busse aus.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN*

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2013	2012	(%)
Europa/Übrige Märkte	**485.900**	**492.281**	**–1,3**
Westeuropa	349.204	352.834	–1,0
Zentral- und Osteuropa	69.171	69.184	–0,0
Übrige Märkte	67.525	70.263	–3,9
Nordamerika	**11.638**	**9.707**	**+ 19,9**
Südamerika	**244.720**	**219.892**	**+ 11,3**
davon: Brasilien	196.882	173.587	+ 13,4
Asien-Pazifik	**30.447**	**29.922**	**+ 1,8**
davon: China	4.868	5.518	–11,8
Weltweit	**772.705**	**751.802**	**+ 2,8**
Volkswagen Nutzfahrzeuge	551.908	550.156	+ 0,3
Scania	80.464	67.401	+ 19,4
MAN	140.333	134.245	+ 4,5

* Die Auslieferungen von 2012 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der neuen Berichtsstruktur aktualisiert beziehungsweise angepasst.

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Aufträge im Segment Power Engineering sind im Regelfall Teil größerer Investitionsprojekte, für die Lieferzeiten von knapp einem Jahr bis hin zu mehreren Jahren und Teillieferungen nach Baufortschritt typisch sind. Die Umsatzerlöse aus dem Neubaugeschäft folgen daher der Entwicklung der Auftragseingänge mit entsprechendem zeitlichen Versatz.

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren Engines & Marine Systems und Turbomachinery, die etwa zwei Drittel des gesamten Umsatzvolumens erzielten. Zum Beispiel wurde 2013 das weltweit größte Containerschiff mit einem 60 MW starken Zweitaktmotor von MAN ausgeliefert. Eine MAN-Dampfturbine ist das Herzstück des größten Solarthermie-Kraftwerks der Welt, das im März 2013 in Abu Dhabi offiziell in Betrieb gegangen ist.

AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW IN WESTEUROPA

Im Geschäftsjahr 2013 blieb die Nachfrage nach Pkw in Westeuropa insgesamt unter dem Vorjahreswert. Trotz der anhaltend angespannten Konjunkturlage in einigen westeuropäischen Märkten konnte der Volkswagen Konzern die Auftragseingänge für Pkw im Vergleich zum Vorjahr um 6,0 % steigern.

AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Im Berichtsjahr stieg die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen des Volkswagen Konzerns auf den westeuropäischen Märkten im Vergleich zum Vorjahr leicht an. Die Auftragseingänge waren um 1,5 % höher als ein Jahr zuvor.

Im Geschäftsjahr 2013 entwickelten sich die Auftragseingänge für unsere Lkw und Busse insgesamt positiv. Auf dem Hauptabsatzmarkt Westeuropa stiegen die Auftragseingänge insbesondere in der zweiten Jahreshälfte, da es – bedingt durch die am Anfang des Jahres 2014 neu eingeführte Emissionsnorm Euro-6 – zu vorgezogenen Käufen kam. In Südamerika nahmen die Auftragseingänge aufgrund des hohen Transportbedarfs und der günstigen Finanzierungskonditionen durch die brasilianische Entwicklungsbank zu. Insgesamt verzeichneten wir im Berichtsjahr einen Auftragseingang von 218.678 (206.445) Lkw und Bussen.

AUFTRAGSEINGANG IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Das Geschäft im Segment Power Engineering wird langfristig vom makroökonomischen Umfeld bestimmt. Dabei führen einzelne Großaufträge zu Schwankungen im Auftragseingang, die im Jahresverlauf nicht mit diesen langfristigen Entwicklungen korrelieren.

Die Auftragseingänge im Segment Power Engineering beliefen sich im Berichtsjahr auf 3,9 Mrd. €. Engines & Marine Systems und Turbomachinery generierten die höchsten Auftragseingänge und machten zusammen einen Anteil von 69 % aus. Es gingen unter anderem Aufträge über Motoren für Flüssiggastanker und Kreuzfahrtschiffe sowie für Kompressor-Technologie für ein Großprojekt in China ein.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES KONZERNS

Volkswagen Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2013 mit ihren Produkten auf dem Markt sehr erfolgreich. Das Finanzierungs-, Leasing- und Service/Versicherungsgeschäft verzeichnete mit weltweit 4,3 Mio. neu abgeschlossenen Verträgen einen Anstieg um 13,4 % gegenüber dem Vorjahr. Am Jahresende 2013 lag der Gesamtvertragsbestand mit 10,7 Mio. Verträgen um 11,3 % über dem Wert des Vorjahresstichtags. Der Vertragsbestand im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing nahm um 9,0 % auf 6,9 Mio. zu, während er sich im Bereich Service/Versicherungen um 15,7 % auf 3,8 Mio. erhöhte. Unter der Annahme von gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen stieg der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den weltweiten Auslieferungen des Konzerns von 27,5 % im Vorjahr auf nunmehr 28,9 %.

In Europa nahm die Zahl der Neuverträge auf 2,9 (2,6) Mio. zu. Am 31. Dezember 2013 belief sich der Vertragsbestand auf 7,5 (7,0) Mio. Im Kundenfinanzierungs- und Leasingbereich lag die Anzahl der Kontrakte am Ende des Berichtsjahres mit 4,3 Mio. über dem Vorjahreswert von 4,0 Mio. Der Anteil der in dieser Region geleasten oder finanzierten Fahrzeuge stieg auf 45,5 (41,9) %.

Im Geschäftsjahr 2013 hat sich das Finanzdienstleistungsgeschäft des Volkswagen Konzerns in Deutschland weiterhin positiv entwickelt. Der Vertragsbestand bei Neu- und Gebrauchtwagen war im Bereich Finanzierung und Leasing mit 2,5 Mio. um 3,0 % höher als Ende 2012. Die Penetrationsrate nahm auf 55,8 (53,1) % zu. Volkswagen Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast somit mehr als jedes zweite Fahrzeug, das vom Volkswagen Konzern in Deutschland ausgeliefert wird.

Im Berichtsjahr wurden 726 Tsd. neue Kontrakte in Nordamerika geschlossen. Dies waren 9,8 % mehr als im Vorjahr. Der Vertragsbestand stieg um 18,0 % auf 1,8 Mio. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erhöhte sich der Bestand im Vergleich zum Vorjahr um 11,2 % auf 1,4 (1,3) Mio. Verträge. Der Anteil der in Nordamerika geleasten oder finanzierten Fahrzeuge erhöhte sich auf 55,0 (54,4) %.

In Südamerika lag der Vertragsbestand am Jahresende 2013 mit 809 Tsd. Kontrakten um 16,0 % über dem Vorjahreswert. Die Verträge waren fast ausschließlich dem Bereich Kundenfinanzierung/Leasing zuzurechnen. In dieser Region wurden 33,0 (27,8) % der ausgelieferten Fahrzeuge geleast oder finanziert.

Volkswagen Finanzdienstleistungen schloss 2013 in der Region Asien-Pazifik 320 Tsd. neue Kontrakte ab; gegenüber dem Vorjahreswert hat sich die Anzahl um 41,6 % erhöht. Der Vertragsbestand stieg um 35,5 % auf 628 Tsd. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erhöhte sich der Bestand um 39,1 % auf 517 Tsd. Verträge. In Asien-Pazifik nahm der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen auf 8,3 (6,5) % zu.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtsjahr überstieg der weltweite Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation – einschließlich der Joint Ventures in China – mit 9.728.250 Fahrzeugen den Wert aus dem Jahr 2012 um 4,1 %. Insbesondere die anhaltend hohe Nachfrage nach Konzernmodellen in China führte dazu, dass sich der Absatz im Ausland gegenüber dem Vorjahr um 5,0 % erhöhte. Im Inland wurden 1,7 % weniger Fahrzeuge abgesetzt. Die Inlandsquote, gemessen am Gesamtabsatz des Konzerns, ging auf 12,2 (12,9) % zurück.

2013 waren der Jetta, der Golf und der Passat unsere Hauptvolumenträger. Die Modelle Tiguan, Audi Q3, Audi Q5 und ŠKODA Rapid sowie die neuen Modelle Beetle Cabrio, Audi A3 Sportback und SEAT Leon verzeichneten die größten Nachfragezuwächse. Die in China angebotenen Modelle Lavida, Sagitar und Santana waren ebenfalls sehr beliebt bei den Kunden.

PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2013 produzierte der Volkswagen Konzern weltweit 9.727.848 Fahrzeuge und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 5,1 %. Aufgrund der anhaltend positiven Nachfragesituation in China erhöhten unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen ihr Fertigungsvolumen um 18,6 %. Der Anteil der im Inland produzierten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns blieb mit 25,3 (25,1) % auf Vorjahresniveau. Im vergangenen Jahr fertigten unsere Werke arbeitstäglich durchschnittlich 39.352 Fahrzeuge (+4,2 %) weltweit. Der in den Daimler-Werken in Düsseldorf und Ludwigsfelde gebaute Crafter sowie der in Kooperation mit Chrysler in Nordamerika produzierte Routan sind nicht Bestandteil der Produktionszahlen des Volkswagen Konzerns.

LAGERBESTÄNDE

Zum 31. Dezember 2013 überstiegen die weltweiten Fahrzeugbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation die Bestände vom Jahresende 2012 aufgrund eines nachfragebedingten Lageraufbaus in China.

MITARBEITERZAHL

Im Geschäftsjahr 2013 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 563.066 Mitarbeiter (+5,5 %). Im Inland standen 2013 im Durchschnitt 255.397 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Belegschaft erhöhte sich bedingt durch neu geschaffene Arbeitsplätze leicht auf 45,4 (44,4) %. Am Bilanzstichtag 2013 lag die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern bei 545.596 (+3,9 %). Darüber hinaus befanden sich 9.501 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit; 17.703 junge Menschen (+5,9 %) standen in einem Ausbildungsverhältnis. Die Belegschaft des Volkswagen Konzerns belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 572.800 Personen (+4,2 %). Dieser Anstieg ist vor allem auf den volumenbedingten Aufbau in den Wachstumsmärkten, insbesondere in China, sowie die Einstellung von Fachkräften und Experten, unter anderem in Deutschland, zurückzuführen. Im Inland waren 260.449 Mitarbeiter beschäftigt (+4,4 %), im Ausland 312.351 (+4,0 %).

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt den Geschäftsverlauf des Berichtsjahres positiv. Wir haben die für das Jahr 2013 getroffenen Konzernprognosen für Auslieferungen, Umsatzerlöse und Operatives Ergebnis erreicht und unsere Marktposition in einem anhaltend herausfordernden Umfeld behauptet. Auf den heterogenen Automobilmärkten steigerten wir die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Konzerns insgesamt um 4,9 % auf 9,7 Mio. Fahrzeuge und erzielten damit erneut einen Verkaufsrekord. In China und Großbritannien verzeichneten wir die größten absoluten Zuwächse.

Im Konzernbereich Automobile war die Investitionsquote aufgrund gestiegener Sachinvestitionen höher als im Vorjahr und lag in der erwarteten Bandbreite. Trotz des gestiegenen Investitionsvolumens ist es uns gelungen, den Netto-Cash-flow gegenüber dem Vorjahr deutlich zu steigern und unseren Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen klar zu übertreffen.

Mit unserer attraktiven und umweltfreundlichen Modellpalette überzeugen wir Kunden rund um den Globus. Dieses Kundenvertrauen und unsere hohen Ansprüche an Qualität und Effizienz machen es möglich, dass wir unsere finanziellen Ziele erreichen oder sogar übertreffen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die für das Berichtsjahr angestrebten Ziele und deren Erreichung. Im Kapitel Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ab Seite 94 finden Sie detaillierte Informationen zu den finanziellen Kennzahlen.

SOLL-IST-VERGLEICH

Spitzenkennzahlen der Konzernsteuerung	Prognose für 2013	Ist 2013
Auslieferungen an Kunden	> 9,3 Mio.	9,7 Mio.
Umsatzerlöse	> 192,7 Mrd. €	197,0 Mrd. €
Operatives Ergebnis	~ 11,5 Mrd. €	11,7 Mrd. €
Operative Rendite	–	5,9 %
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	6 – 7 %	6,3 %
Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile	positiv	4,4 Mrd. €
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	> 9 %	14,5 %

Aktie und Anleihen

Die Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen AG konnten auch im Berichtsjahr 2013 zulegen; die Vorzüge überschritten erstmals die Schwelle von 200,00 € und markierten einen neuen Höchststand. Dabei sorgten die Debatte über den US-Haushalt sowie die ungelöste europäische Schuldenkrise teilweise für eine hohe Volatilität. Durch die Begebung einer Pflichtwandel- sowie einer Hybridanleihe konnte Volkswagen seine Liquiditäts- und Kapitalbasis weiter stärken.

AKTIENMÄRKTE

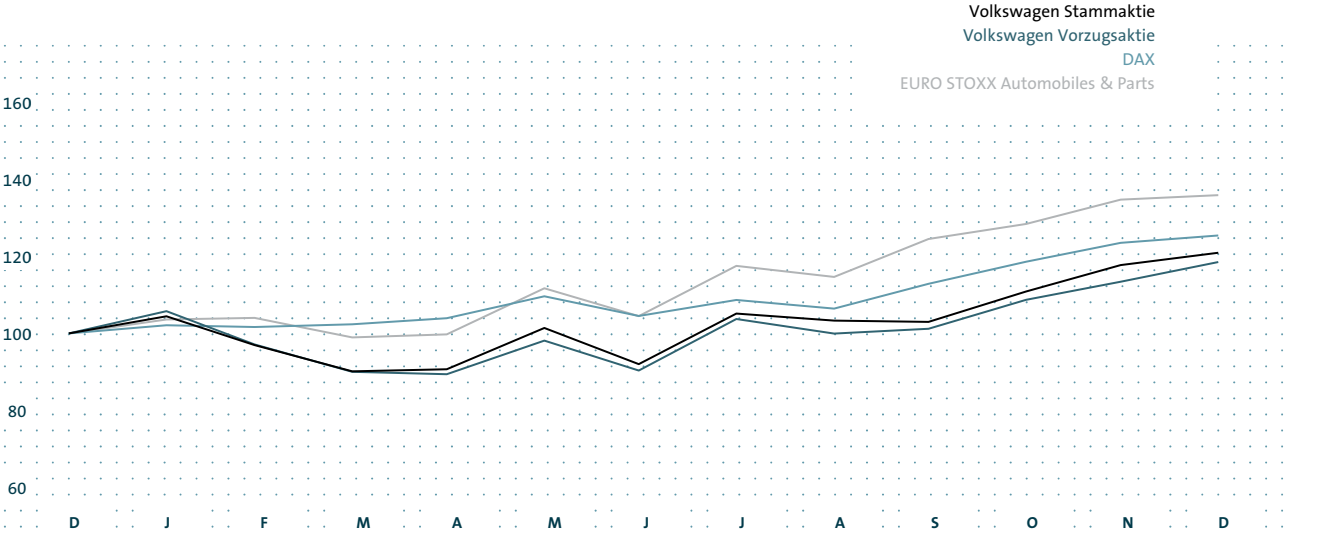
Zu Beginn des Jahres 2013 setzte der DAX seine positive Entwicklung aus dem letzten Quartal 2012 fort. Vor allem die Euphorie über den vorläufigen Haushaltskompromiss in den USA ließ die Aktienkurse steigen. Bis Ende Februar bewegte sich der DAX dann unter Schwankungen seitwärts. Überwiegend gute Unternehmensergebnisse stützten die Kurse in einem Umfeld, das von der europäischen Schuldenkrise geprägt war. Mitte März erreichte der DAX einen neuen Höchstwert. Gründe dafür waren die expansive Geldpolitik der Zentralbanken und die Hoffnung auf ein anziehendes Wachstum der Weltwirtschaft. Gegen Ende des ersten Quartals ließ die Lage in Zypern erneut Unsicherheiten im Hinblick auf die Stabilität der europäischen Währungsunion aufkommen, wodurch der positive Trend des DAX zunächst unterbrochen wurde.

Diese Unsicherheiten waren auch der Grund dafür, dass sich der negative Trend des DAX in den ersten Wochen des zweiten Quartals zunächst fortsetzte. Ende April weckten zunehmend schlechtere Wirtschaftsdaten im Finanzmarkt schließlich die Hoffnung auf weitere Zinssenkungen. Der damit einhergehende Kursanstieg verstärkte sich Anfang Mai, nachdem die Europäische Zentralbank den Leitzins auf das Rekordtief von 0,5 % gesenkt hatte und positive US-Konjunkturdaten vermeldet worden waren. Gewinnmitnahmen, schwächere Konjunkturdaten aus China sowie Spekulationen über das Ende der expansiven Geldpolitik in den USA hatten im weiteren Verlauf des zweiten Quartals wieder sinkende Aktienkurse zur Folge. Überlegungen der US-Notenbank, Anleihekäufe zurückzufahren, sorgten für weitere Kursabschläge. Erst Ende Juni tendierten die Märkte wieder freundlicher.

Diese Aufwärtsbewegung setzte der DAX bis Anfang August zunächst fort. Neben unerwartet guten Konjunktur- und Unternehmensdaten waren positive Signale vom amerikanischen Arbeitsmarkt und die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken für diese Entwicklung verantwortlich. Nachdem sich die Kurse im Verlauf des Augusts seitwärts bewegten, gaben sie Ende des Monats vor allem infolge der politisch angespannten Lage in Syrien deutlich nach. Im September zogen die Märkte – beflügelt von der Erwartung, dass sich die lockere Geldpolitik fortsetzen würde – bereits wieder an und erreichten zum Teil einen neuen Höchststand. Bis zum Ende des dritten Quartals war jedoch unter anderem aufgrund des US-amerikanischen Haushaltsstreits erneut ein leichter Rückwärtstrend zu verzeichnen.

Nach verhaltenem Start in das Schlussquartal setzte der DAX seinen Aufwärtstrend unter geringen Schwankungen fort. Neben der – wenn auch nur vorübergehenden – Einigung im Konflikt um die Anhebung der Schuldengrenze in den USA sorgten positive Konjunkturdaten und die vorläufige Übereinkunft über das iranische Atomprogramm für gute Stimmung an den Finanzmärkten. Stützend wirkte zudem eine weitere Senkung des Leitzinses durch die Europäische Zentralbank auf 0,25 %. Wieder aufkeimende Sorgen der Anleger vor einer Drosselung der expansiven US-Geldpolitik führten in der ersten Dezemberhälfte zu einer Korrektur an den Aktienmärkten. Die kurzfristige Abwärtsbewegung wurde Mitte Dezember jedoch wieder durch kräftige Kursgewinne abgelöst. Zwar kündigte die US-Notenbank an, ihre Anleihekäufe schrittweise zu reduzieren, jedoch verband sie dies mit einem Bekenntnis zu einer langfristigen Niedrigzinspolitik. Unerwartet gute Konjunkturdaten in den USA und Europa ließen schließlich den deutschen Leitindex in den letzten Handelswochen auf ein Allzeithoch steigen. Am Jahresende 2013 lag der DAX mit 9.552 Punkten deutlich über dem Vorjahreswert (+25,5 %). Der EURO STOXX Automobiles & Parts schloss Ende 2013 bei 459,5 Punkten und damit 36,0 % höher als am Ende des Vorjahres.

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2012 BIS DEZEMBER 2013
Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2012 = 100



KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

Der Kursverlauf der Stamm- und Vorzugsaktie der Volkswagen AG in 2013 war insgesamt positiv, die Vorzüge erreichten dabei einen neuen Höchststand. Allerdings war die Entwicklung im Jahresverlauf von hoher Volatilität geprägt. Trotz Kursgewinnen blieben sowohl die Stamm- als auch Vorzugsaktien hinter der Entwicklung des Gesamtmarktes und des Automobilsektors zurück.

Das Jahr begann mit deutlich steigenden Kursen. Die Ankündigung, dass Volkswagen einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE anstrebt, hatte jedoch ein kurzzeitiges Nachgeben der Notierungen zur Folge. Anschließend entwickelten sich die Papiere parallel zum Gesamtmarkt, bevor sich die Kurse beider Aktiengattungen im März erneut abwärts bewegten: Der im Rahmen der Veröffentlichung des Jahresabschlusses präsentierte Ausblick auf das Geschäftsjahr 2013 lag zum Teil unter den hohen Erwartungen vieler Marktteilnehmer.

Beide Aktiengattungen der Volkswagen AG konnten sich zu Beginn des zweiten Quartals der negativen Stimmung an den Aktienmärkten nicht entziehen und setzten zunächst ihren rückläufigen Trend fort. Ab Mitte April stiegen die Kurse der Volkswagen Aktien dann zusammen mit dem Gesamtmarkt unter größeren Schwankungen wieder an. Unter anderem sorgten die gemeldeten Verkaufszahlen des Unternehmens, die über den Erwartungen des Marktes lagen, für eine erhöhte Nachfrage nach den Anteilsscheinen. Analog zur Trendumkehr des DAX wurde diese Aufwärtsbewegung jedoch Ende Mai gestoppt. Im weiteren Verlauf entwickelten sich die Kurse beider Aktiengattungen gleichlaufend mit dem Gesamtmarkt.

In den ersten Wochen des dritten Quartals konnten die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG die erneute Aufwärtsbewegung an den Aktienmärkten zunächst übertreffen und überproportionale Zuwächse erzielen. Der Anstieg resultierte auch aus den Unternehmenszahlen für das erste Halbjahr 2013, die über den Erwartungen lagen. Entsprechend der rückläufigen Entwicklung der Aktienmärkte gaben die Kurse Ende August deutlich nach. In den verbleibenden Wochen des dritten Quartals zeigten sich die Volkswagen Aktien volatil.

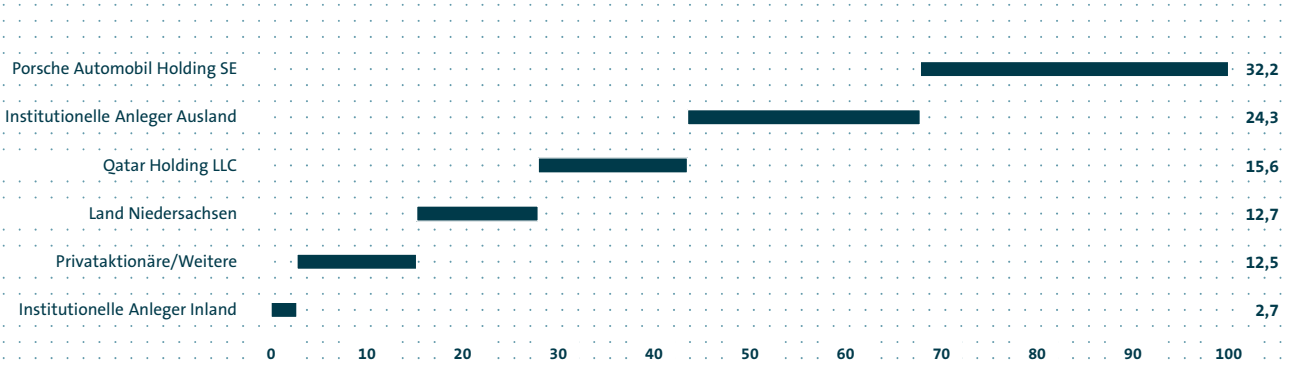
In einem aufgehellten Börsenumfeld gelang die Trendwende und im weiteren Verlauf des vierten Quartals konnten die Stamm- und Vorzugsaktie deutliche Kursgewinne verbuchen. Insbesondere im Nachgang zu der Bekanntgabe der Geschäftsergebnisse für die ersten drei Quartale 2013 Ende Oktober wurden die Volkswagen Aktien überdurchschnittlich stark nachgefragt. Anschließend folgten die Stamm- und die Vorzugsaktien der insgesamt positiven Entwicklung des Gesamtmarktes.

Die Vorzugsaktie der Volkswagen AG erreichte auf Basis der Tagesschlusskurse am 30. Dezember 2013, dem letzten Handelstag des Jahres, mit 204,15€ ihren Jahreshöchststand und markierte ein Allzeithoch. Damit lag sie 18,6% über dem Wert zum Jahresende 2012. Am 18. April 2013 verzeichnete sie mit 138,50€ den niedrigsten Schlusskurs des Berichtsjahres.

Die Volkswagen Stammaktie erreichte ebenfalls am 30. Dezember 2013 mit 196,90€ den höchsten Schlusskurs und lag damit 21,0% über dem Wert zum Jahresende 2012. Mit 132,60€ verzeichnete auch sie am 18. April 2013 den niedrigsten Tagesschlusskurs des Jahres.

Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2013
in Prozent des Gezeichneten Kapitals



AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2013

Eine grafische Darstellung der Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2013 finden Sie auf dieser Seite. Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.191.009.251,84 €.

Die Stimmrechtsverteilung sah zum Bilanzstichtag wie folgt aus: Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, hielt 50,73 % der Stimmrechte. Zweitgrößter Aktionär war das Land Niedersachsen mit einem Anteil an den Stimmrechten von 20,0 %. Als drittgrößter Aktionär hielt die Qatar Holding LLC 17,0 %. Die restlichen 12,3 % der 295.089.818 Stammaktien entfielen auf weitere Aktionäre.

Die Stimmrechtsmitteilungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz sind unter www.volkswagenag.com/ir veröffentlicht.

DIVIDENDENPOLITIK

Unsere Dividendenpolitik fügt sich in unsere Finanzstrategie ein. Im Interesse aller Stakeholder verfolgen wir eine kontinuierliche Dividendenentwicklung, die unsere Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Daher berücksichtigt die vorgeschlagene Höhe der Dividende unsere finanzwirtschaftlichen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie 2018.

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen eine im Vergleich zum Vorjahr um 0,50 € beziehungsweise rund 14 % höhere Dividende für Stamm- und Vorzugsaktien vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme für das Geschäftsjahr 2013 insgesamt 1,9 (1,6) Mrd. €. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 20,6 %. Der Vergleichswert für das Geschäftsjahr 2012 von 7,5 % war durch nicht liquiditätswirksame Erträge beeinflusst, die im Wesentlichen aus der aktualisierten Bewertung der Put-/Call-Rechte zum Erwerb der indirekt von der Porsche SE an der Porsche AG gehaltenen Anteile und der Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile zum Einbringungsstichtag der Porsche AG resultierten. Bereinigt um diese Effekte belief sich die Ausschüttungsquote 2012 auf 17,8 %. Mittelfristig streben wir eine Ausschüttungsquote von 30 % an.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2013, bei 2,0 (2,2) %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 2,0 (2,1) %.

Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) auf Seite 110 des vorliegenden Geschäftsberichts.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2013 betrug 18,63 (46,41) €. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 18,69 (46,47) €. Im Vorjahresvergleich sind die positiven Bewertungseffekte aus der Integration von Porsche zu berücksichtigen. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktien.

Bei der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie für das Geschäftsjahr 2013 ist auch der Effekt aus der im November 2012 und der im Juni 2013 ergänzend begebenen Pflichtwandelanleihe im Gesamtvolumen von 3,7 Mrd. € zu berücksichtigen. Gemäß IAS 33.23 wurden alle potenziellen Aktien, die sich aus der Wandlung einer Pflichtwandelanleihe ergeben können, wie bereits ausgegebene Aktien behandelt und bei der Ermittlung des unverwässerten und des verwässerten Ergebnisses je Aktie berücksichtigt. Die Anzahl der einzubeziehenden potenziellen Vorzugsaktien basiert dabei auf dem Höchstumtauschverhältnis, das sich aus dem derzeitigen Mindestwandlungspreis von 150,81 € ergibt. Da die

unverwässerte und die verwässerte Aktienanzahl identisch ist, entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch die Anhangangabe 11 im Volkswagen Konzernabschluss.

PFLICHTWANDEL- UND HYBRIDANLEIHE

Volkswagen hat im Juni 2013 eine weitere Pflichtwandelanleihe in Ergänzung zur Pflichtwandelanleihe vom November 2012 zum Bezug von Volkswagen Vorzugsaktien in Höhe von 1,2 Mrd. € erfolgreich platziert. Diese ist mit einer nachrangigen Garantie der Volkswagen AG unterlegt und wurde von der Volkswagen International Finance N.V. begeben. Das Bezugsrecht bestehender Aktionäre wurde ausgeschlossen.

Im August 2013 hat der Volkswagen Konzern über die Volkswagen International Finance N.V. zudem eine Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 2,0 Mrd. € platziert. Beide Tranchen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhten – nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – das Eigenkapital um 100 %.

Mit der Aufstockung der Pflichtwandel- und der Begebung der Hybridanleihe hat Volkswagen seine Kapitalausstattung gestärkt. Dies war insbesondere mit Blick auf die Umsetzung des strategischen Wachstums- und Investitionsprogramms sowie hinsichtlich eines weiterhin herausfordernden Umfelds ein wichtiger Schritt.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 25. April 2013 fand auf dem Messegelände in Hannover die 53. Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Bei einer Präsenz von 91,96 % des stimmberechtigten Kapitals gaben die Stammaktionäre der Volkswagen AG ihre Zustimmung zur Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie zum Abschluss von Unternehmensverträgen.

Mit Ablauf der Hauptversammlung endete turnusgemäß die Amtszeit von Herrn Dr. Wolfgang Porsche im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte ihn für eine weitere volle Amtszeit erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat.

Außerdem beschloss die Hauptversammlung, für das Geschäftsjahr 2012 eine Dividende in Höhe von 3,50 € je Stammaktie und 3,56 € je Vorzugsaktie auszuschütten.

INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN

Im Geschäftsjahr 2013 war das Interesse internationaler Analysten und Investoren an der geschäftlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns ungebrochen. Bei mehr als 800 Einzelgesprächen, Roadshows und Konferenzen an allen wichtigen Finanzplätzen weltweit hat das Investor-Relations-Team umfassend über Strategie, aktuelle Geschäftsentwicklung und Zukunftsaussichten des Volkswagen Konzerns und seiner Marken informiert. Bei vielen dieser Gespräche fand ein direkter Austausch der Kapitalmarktteilnehmer mit den Mitgliedern des Vorstands und des Top-Managements statt.

Die Entscheidung, unsere Investor-Relations-Aktivitäten durch eine zusätzliche Präsenz in Peking noch internationaler auszurichten, haben die Kapitalmarktteilnehmer gut angenommen. Die Möglichkeit, Informationen über Aktivitäten und Strategie des für den Volkswagen Konzern wichtigen China-Geschäfts, direkt vor Ort aus erster Hand zu erhalten, wird zunehmend genutzt. Mit den weiteren Büros in Wolfsburg, London und Herndon (USA) deckt Volkswagen Investor Relations die für den Kapitalmarkt und für den Volkswagen Konzern bedeutendsten Regionen ab.

Das Investor-Relations-Team hat auf zahlreichen Veranstaltungen auch die Privataktionäre von Volkswagen über die Entwicklung des Unternehmens informiert. Es war unter anderem mit einem eigenen Stand auf der Hauptversammlung vertreten und konnte in persönlichen Gesprächen befragt werden. Außerdem hat Investor Relations wie schon in den Vorjahren den Bereich Konzern-Treasury bei dessen weltweiten Kapitalmarktaktivitäten unterstützt.

Neben dem direkten Dialog wurden Investoren und Analysten über das Internet mit aktuellen Nachrichten und Publikationen versorgt. Mit rund 3,4 Mio. Aufrufen unserer Website wurde der Vorjahreswert erreicht. Dies unterstreicht die große Bedeutung der digitalen Medien als Informationsquelle für Anleger. Daher wurden auch die Jahrespresse- und Investorenkonferenz im März 2013, die Aktionärsversammlung sowie die Telefonkonferenzen des Volkswagen Konzerns zu den Quartalsergebnissen 2013 live im Internet übertragen.

Sämtliche Präsentationen im Zusammenhang mit den für Investoren interessanten Ereignissen haben wir zudem zeitnah auf unserer Investor-Relations-Website unter www.volkswagenag.com/ir veröffentlicht.

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

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

Dividendenentwicklung		2013	2012	2011	2010	2009
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	295.090	295.090	295.090	295.046	295.005
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	170.148	170.143	170.143	170.143	105.238
Dividende[1]						
je Stammaktie	€	4,00	3,50	3,00	2,20	1,60
je Vorzugsaktie	€	4,06	3,56	3,06	2,26	1,66
Dividendenausschüttung[1]	Mio. €	1.871	1.639	1.406	1.034	754
auf Stammaktien	Mio. €	1.180	1.033	885	649	472
auf Vorzugsaktien	Mio. €	691	606	521	385	282

Wertentwicklung der Aktien[2]		2013	2012	2011	2010	2009
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	196,90	162,75	103,65	105,90	77,00
Kursentwicklung	%	+21,0	+57,0	−2,1	+37,5	−69,2
Jahreshöchstwert	€	196,90	162,75	136,95	118,50	298,85
Jahrestiefstwert	€	132,60	106,20	84,50	62,30	72,41
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	204,15	172,15	115,75	121,40	65,74
Kursentwicklung	%	+18,6	+48,7	−4,7	+84,7	+72,9
Jahreshöchstwert	€	204,15	172,70	151,00	136,90	81,72
Jahrestiefstwert	€	138,50	118,00	88,54	55,83	30,24
Beta-Faktor[3]	Faktor	1,32	1,26	1,09	0,99	0,87
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	92,8	77,3	50,3	51,9	29,6
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	Mrd. €	87,7	77,7[4]	57,5	46,0	35,3
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	1,06	1,00	0,87	1,13	0,84

Kennzahlen je Aktie		2013	2012[4]	2011	2010	2009
Ergebnis je Stammaktie[5]						
unverwässert	€	18,63	46,41	33,10	15,17	2,37
verwässert	€	18,63	46,41	33,10	15,17	2,37
Operatives Ergebnis[6]	€	24,01	24,59	24,23	15,87	4,64
Cash-flow laufendes Geschäft[6]	€	25,91	15,42	18,27	25,46	31,84
Eigenkapital[7]	€	188,58	166,98	123,68	98,84	88,15
Kurs-Gewinn-Verhältnis[8]						
Stammaktie	Faktor	10,6	3,5	3,1	7,0	32,5
Vorzugsaktie	Faktor	10,9	3,7	3,5	8,0	26,9
Kurs-Cash-flow-Verhältnis[9]	Faktor	7,6	10,6	5,7	4,2	2,4
Dividendenrendite[10]						
Stammaktie	%	2,0	2,2	2,9	2,1	2,1
Vorzugsaktie	%	2,0	2,1	2,6	1,9	2,5

Börsenumsätze[11]		2013	2012	2011	2010	2009
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	3,5	3,5	5,1	6,0	23,2
	Mio. Stück	21,4	26,8	46,4	79,2	128,1
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien	Mrd. €	43,0	40,9	44,2	23,5	8,3
	Mio. Stück	252,8	293,3	369,1	305,4	145,0
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	5,7	5,3	4,6	2,9	3,1

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2009 bis 2012 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2013 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.
2 Xetra-Kurse.
3 Zur Ermittlung siehe Seite 107.
4 Die Vorjahreszahlen wurden aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
5 Zur Ermittlung siehe Anhangangabe 11 Ergebnis je Aktie. Die Vorjahreszahlen wurden aufgrund des IAS 33.26 angepasst.
6 Auf Basis der gewichteten durchschnittlichen Anzahl ausstehender Stamm- und Vorzugsaktien (unverwässert).
7 Auf Basis der gesamten Stamm- und Vorzugsaktien am 31.12. (ohne potenzielle Aktien aus der Pflichtwandelanleihe).
8 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.
9 Zur Ermittlung wurden die Jahresendkurse der Stammaktien verwendet.
10 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.
11 Orderbuchumsätze an der elektronischen Handelsplattform Xetra (Deutsche Börse).

DATEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

KENNUNGEN	WESENTLICHE MARKTINDIZES STAMMAKTIE	WESENTLICHE MARKTINDIZES VORZUGSAKTIE	HANDELSPLÄTZE
STAMMAKTIE ISIN: DE0007664005 WKN: 766400 Deutsche Börse/Bloomberg: VOW Reuters: VOWG.DE	CDAX, Prime All Share, Prime Automobile, MSCI Euro, S&P Global 100 Index	DAX, CDAX, EURO STOXX, EURO STOXX 50, EURO STOXX Automobiles & Parts, Prime All Share, Prime Automobile, Classic All Share, MSCI Euro, CDP Global 500 Climate Performance Leadership Index, CDP Global 500 Climate Disclosure Leadership Index, DJ Sustainability World Index, DJ Sustainability Europe Index, FTSE4Good	Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra, Luxemburg, New York*, SIX Swiss Exchange
VORZUGSAKTIE ISIN: DE0007664039 WKN: 766403 Deutsche Börse/Bloomberg: VOW3 Reuters: VOWG_p.DE			

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

HIGHLIGHTS IM INVESTOR-RELATIONS-KALENDER

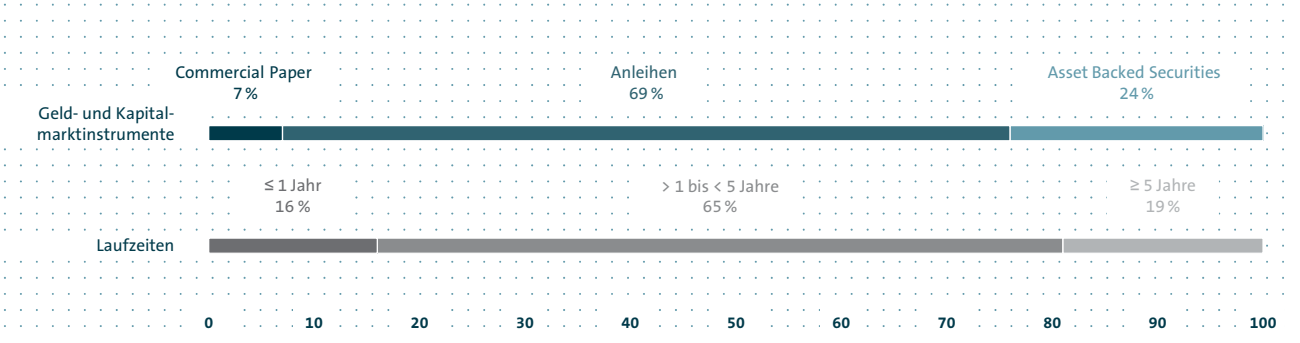
Am 14. März 2013 fand die Jahrespresse- und Investorenkonferenz in Wolfsburg statt. Der Konzernvorstand blickte auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 zurück, stellte sich den Fragen der Medienvertreter, Analysten und Investoren und gab einen Ausblick für das Unternehmen und die Branche. Einen Tag davor, am 13. März, präsentierten Mitglieder des Vorstands der AUDI AG im Audi Technik Center in München den Analysten und Investoren die Geschäftsentwicklung und die Strategie der Premiummarke.

Anfang Juni 2013 wurde ein Kapitalmarkttag in Mladá Boleslav (Tschechien) veranstaltet. Schwerpunkte waren die Präsentation der Marke ŠKODA und die Osteuropastrategie des Volkswagen Konzerns, bei der die tschechische Marke eine wichtige Rolle spielt. Der Vorstandsvorsitzende von ŠKODA und weitere Mitglieder des Markenvorstands und des Top-Managements gaben einen umfassenden Überblick über die Entwicklung und die Ziele des Unternehmens. Der Generaldirektor der Volkswagen Group Rus erläuterte die Strategie des Konzerns in Russland, dem wichtigsten Markt Osteuropas.

Am 28. Juni 2013 erhielt der Volkswagen Konzern von der Börsen-Zeitung den Corporate Finance Award für das Geschäftsjahr 2012, der unternehmensstrategisch und finanzierungstechnisch herausragende Transaktionen auszeichnet. Die Jury begründete ihre Wahl mit der erfolgreichen Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche, dem Ausbau des Nutzfahrzeuggeschäfts durch die Mehrheitsübernahme an der MAN SE sowie der erfolgreichen Begebung einer Pflichtwandelanleihe.

Am 9. September 2013 – ein Tag vor der Eröffnung der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt am Main – informierten Konzern- und Markenvorstände auf einem weiteren Kapitalmarkttag unsere Analysten und Investoren umfassend über den Stand der Umsetzung unserer Strategie 2018. Der Entwicklungsvorstand der Marke Volkswagen Pkw referierte über nachhaltige Mobilität und effiziente Antriebstechniken, anschließend beschrieb der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen Financial Services AG die weltweit wachsende Bedeutung von attraktiven Finanzdienstleistungen. Der Konzernvorstand für das Ressort China sprach ausführlich über den mittlerweile größten Absatzmarkt des Konzerns. Abgerundet wurden die Vorträge durch den Finanzvorstand des Volkswagen Konzerns, der die Marken- und Produktstrategie sowie die Ertragslage des Konzerns erläuterte. Am Abend konnten sich unsere Gäste auf der Volkswagen Group Night einen Überblick über die Neuheiten der Konzernmarken verschaffen, bei denen die Elektro- und Hybridfahrzeuge im Mittelpunkt standen.

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS
Stand: 31.12.2013



REFINANZIERUNG

Der Volkswagen Konzern hat bei seinen Refinanzierungsaktivitäten im Jahr 2013 den Schwerpunkt weiterhin auf die Diversifikation seiner Emissionen gelegt. Dabei wurden insbesondere Instrumente mit Eigenkapitalanteil und mit längeren Laufzeiten genutzt. Auch zukünftig streben wir an, unsere Refinanzierungsinstrumente weiter zu diversifizieren.

In diesem Zusammenhang haben wir erstmals eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 2,0 Mrd. € ausgegeben. Die Hybridanleihe hat eine unbefristete Laufzeit und wurde in zwei nur durch die Emittentin kündbaren Tranchen begeben. Die eine Tranche mit einem Volumen von 1,25 Mrd. € ist erstmals nach fünf Jahren kündbar, die andere Tranche über 0,75 Mrd. € erstmals nach zehn Jahren.

Zudem wurde die im November 2012 in Höhe von 2,5 Mrd. € erfolgreich platzierte Pflichtwandelanleihe zum Bezug von Volkswagen Vorzugsaktien im Juni 2013 um eine weitere Pflichtwandelanleihe in Höhe von 1,2 Mrd. € ergänzt.

Um neue Investorengruppen für sich zu erschließen, hat Volkswagen darüber hinaus verstärkt festverzinsliche Anleihen mit einem Laufzeitenspektrum von mehr als fünf Jahren im Markt platziert. Dabei haben wir erstmals auch Laufzeiten ab 20 Jahren angeboten. Die Laufzeitenstruktur unserer emittierten Anleihen ist in der oben stehenden Grafik veranschaulicht.

Geografisch lag der Schwerpunkt unserer Aktivitäten unverändert auf dem europäischen Refinanzierungsmarkt, wir haben jedoch auch außerhalb Europas Emissionen platziert. Insbesondere war Volkswagen im US-Kapitalmarkt mit einer Emission über 2,15 Mrd. USD aktiv.

Im Asset-Backed-Securities-Segment hat der Volkswagen Konzern Wertpapiere im Gegenwert von insgesamt 10,7 Mrd. € mit Schwerpunkten in Europa und Nordamerika begeben.

Bei allen Finanzierungen schließen wir das Zins- und Währungsrisiko durch den gleichzeitigen Abschluss von Derivaten grundsätzlich aus.

Die folgende Tabelle zeigt, wie unsere Geld- und Kapitalmarktprogramme zum 31. Dezember 2013 genutzt wurden und veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Programme	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2013 Mrd. €
Commercial Paper	25,2	5,4
Anleihen	97,9	53,8
davon USD-Emissionen in den USA		8,1
davon Hybrid-Emissionen		2,0
Asset Backed Securities	49,3	19,1

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG			VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG			VOLKSWAGEN BANK GMBH		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011
Standard & Poor's									
kurzfristig	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2
langfristig	A–	A–	A–	A–	A–	A–	A–	A–	A–
Ausblick	positiv	positiv	stabil	positiv	positiv	stabil	positiv	positiv	stabil
Moody's Investors Service									
kurzfristig	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2
langfristig	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3
Ausblick	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv

Die im Juli 2011 abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 5,0 Mrd. € mit zweimaliger Verlängerungsoption um jeweils ein Jahr wurde zum zweiten Mal um ein Jahr bis nunmehr Juli 2018 verlängert (von Juli 2016 bis Juli 2018 mit einem reduzierten Betrag in Höhe von 4,916 Mrd. €). Die Fazilität ist nach wie vor ungenutzt.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestehen syndizierte Kreditlinien über insgesamt 3,2 Mrd. €, die ebenfalls nicht gezogen sind. Daneben haben Konzerngesellschaften in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale Kreditlinien über insgesamt 9,3 Mrd. € vereinbart, von denen 2,1 Mrd. € ungenutzt sind.

Diese umfangreichen Finanzierungsmöglichkeiten sichern die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns.

RATINGS

Die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's Investors Service haben im Jahr 2013 turnusgemäß ihre Bonitätseinschätzungen für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH aktualisiert. Standard & Poor's bestätigte die kurz- und langfristigen Ratings mit A–2 beziehungsweise A– für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH. Der Ausblick ist für alle drei Gesellschaften unverändert „positiv".

Moody's Investors Service stuft die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH weiterhin mit P–2 beziehungsweise A3 ein; der Ausblick ist für alle genannten Gesellschaften ebenfalls unverändert „positiv".

Die im nachhaltigen Anlagesegment tätige Rating-Agentur oekom research AG bewertet Volkswagen auf einer zwölfstufigen Skala von A+ bis D– mit B–. Volkswagen wird somit als eines der führenden Unternehmen seiner Branche mit dem sogenannten Prime Status ausgezeichnet. Die soziale und ökologische Performance eines Unternehmens beurteilt oekom research im Rahmen der Corporate Ratings anhand von über 100 branchenspezifisch ausgewählten Kriterien.

FÜR FRAGEN UND ANREGUNGEN STEHT UNSER INVESTOR-RELATIONS-TEAM JEDERZEIT ZUR VERFÜGUNG:

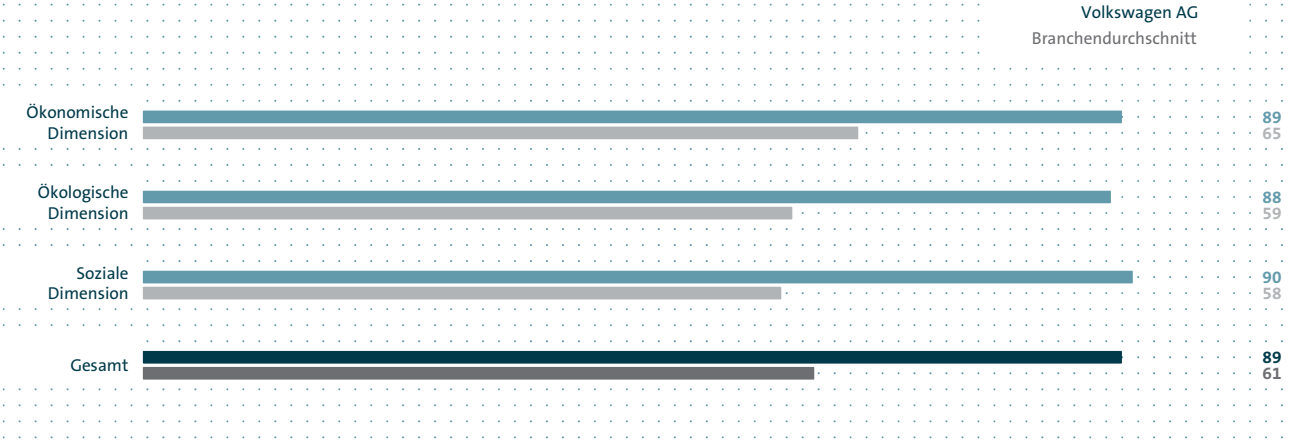
BÜRO WOLFSBURG (VOLKSWAGEN AG)
Telefon + 49 (0) 5361 9-86622 IR Hotline
Fax + 49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

BÜRO LONDON
Telefon + 44 20 3693 6060

BÜRO PEKING
Telefon + 86 10 6531 3000

INVESTOR RELATIONS LIAISON OFFICE (VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA, INC.)
(Fragen betreffend American Depositary Receipts)
Telefon + 1 703 364 7000

ERGEBNISSE DER RobecoSAM-BEWERTUNG 2013
in Prozent



VOLKSWAGEN IN NACHHALTIGKEITSRANKINGS UND -INDIZES

Da Analysten und Investoren Corporate Social Responsibility (CSR) und Nachhaltigkeit als Leitindikatoren einer zukunftsorientierten Unternehmensführung betrachten, stützen sie ihre Empfehlungen und Entscheidungen verstärkt auch auf das CSR- und Nachhaltigkeitsprofil von Unternehmen. Sie ziehen in erster Linie Nachhaltigkeitsratings heran, um die Leistungen eines Unternehmens in den Bereichen Ökologie, Soziales und Ökonomie zu beurteilen. Erreicht ein Unternehmen in diesen Ratings Bestnoten, hat das aber nicht nur eine deutliche Signalfunktion für seine Stakeholder, sondern erhöht auch seine Attraktivität als Arbeitgeber sowie die Motivation seiner Mitarbeiter.

Volkswagen erzielte 2013 in den wichtigsten internationalen Rankings und entsprechenden Indizes bessere Bewertungen als im Vorjahr und hält damit eine Spitzenposition innerhalb seiner Branche. Im weltweit führenden Nachhaltigkeitsrating der RobecoSAM AG wurde der Konzern als nachhaltigster Automobilhersteller gelistet. Somit wurde das Unternehmen bei den Dow Jones Sustainability Indizes als Branchenführer („Industry Group Leader“) der Automobilindustrie eingestuft. Die RobecoSAM AG untersucht die Leistungen auf dem Gebiet der ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit. Volkswagen wurde unter anderem in den Kategorien Innovationsmanagement, Klimastrategie und Corporate Citizenship zum Besten seiner Branche gekürt. MAN wurde wie auch im Jahr zuvor als einziges deutsches Unternehmen aus dem Sektor Maschinenbau in den Dow Jones Sustainability World Index und den Dow Jones Sustainability Europe Index aufgenommen und konnte das Rating-Ergebnis gegenüber dem Vorjahr noch steigern.

Der Volkswagen Konzern konnte sich auch im Carbon Disclosure Project (CDP) verbessern. Erstmals wurde der Konzern sowohl in den CDP Global 500 Climate Performance Leadership Index als auch in den CDP Global 500 Climate Disclosure Leadership Index aufgenommen.

Zum 31. Dezember 2013 war Volkswagen neben den in der Tabelle auf Seite 90 gezeigten in den folgenden Nachhaltigkeitsindizes vertreten: ECPI Ethical Index Europe, ECPI Ethical Index EMU, ECPI Ethical Index Global, Ethibel Sustainability Index Excellence Global, Ethibel Sustainability Index Excellence Europe, Euronext-Vigeo Eurozone 120 Index, Global Compact 100 und STOXX Global ESG Environmental Leaders Index, STOXX Global ESG Social Leaders Index, STOXX Global ESG Governance Leaders Index.

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

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Trotz eines schwierigen Marktumfelds setzte der Volkswagen Konzern seinen Erfolgskurs weiter fort und erzielte im Geschäftsjahr 2013 erneut Umsatzerlöse und ein Operatives Ergebnis über dem Rekordniveau des Vorjahres.

Die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns umfasst gemäß IFRS 8 – entsprechend der internen Berichterstattung und Steuerung – die vier berichtspflichtigen Segmente Pkw, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

In der Überleitungsrechnung sind die Bereiche und sonstigen Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen, enthalten. Dazu zählt auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten (einschließlich der Holdingfunktionen) erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung. Die Zuordnung der Kaufpreisallokationen von Porsche Holding Salzburg und Porsche sowie Scania und MAN folgt deren Abbildung in den Segmenten.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Segmente Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie die Werte der Überleitungsrechnung. Wir fassen dabei das Segment Pkw und die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw zusammen. Über die Segmente Nutzfahrzeuge und Power Engineering berichten wir im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten im Segment Pkw erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw sowie das Geschäft mit Originalteilen. In diesem Segment werden die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zusammengefasst. Darin enthalten ist auch das Motorradgeschäft der Marke Ducati.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von leichten Nutzfahrzeugen, Lastkraftwagen und Bussen der Marken Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben, Komponenten der Antriebstechnik und Prüfsystemen zusammengefasst.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Banken- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote.

KENNZAHLEN 2013 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	157.048	31.076	3.851	22.004	213.979	–16.972	197.007
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	11.053	1.044	–250	1.863	13.711	–2.040	11.671
in % der Umsatzerlöse	7,0	3,4	–6,5	8,5			5,9
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	13.544	1.329	137	345	15.355	52	15.407

ÄNDERUNGEN DER BERICHTSSTRUKTUR SOWIE ÄNDERUNGEN DES IAS 19

Seit dem 1. Januar 2013 fassen wir das Geschäft mit leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie Power Engineering im neuen Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering zusammen.

Durch die Änderungen des IAS 19 wurde die Bilanzierung der Leistungen an Arbeitnehmer angepasst. Für den Volkswagen Konzern ergaben sich dadurch vor allem Anpassungen bei Aufstockungsbeträgen für Altersteilzeitverträge.

Die entsprechenden Vorjahreswerte von Gewinn- und Verlustrechnung, Kapitalflussrechnung und Bilanz wurden angepasst.

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG MIT DER MAN SE

Nach der Zustimmung durch die Hauptversammlung der MAN SE am 6. Juni 2013 und der Eintragung ins Handelsregister am 16. Juli 2013 trat der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag gemäß § 291 AktG zwischen der MAN SE als beherrschtem Unternehmen und der Truck & Bus GmbH, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, als herrschendem Unternehmen in Kraft. Die Verpflichtung zur Gewinnabführung besteht ab dem am 1. Januar 2014 beginnenden Geschäftsjahr; die Verpflichtung zur Verlustübernahme gilt erstmals für das Geschäftsjahr 2013. Infolge der Zustimmung der Hauptversammlung der MAN SE zum Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag war die Verpflichtung zum Erwerb der außenstehenden MAN-Aktien in Höhe von insgesamt 3,1 Mrd. € (80,89 € je Aktie) als Verbindlichkeit in der Bilanz auszuweisen; das Eigenkapital wurde in entsprechender Höhe gekürzt.

Im Juli 2013 wurde der Truck & Bus GmbH ein Antrag gemäß § 1 Nr. 1 Spruchverfahrensgesetz auf gerichtliche Überprüfung der Angemessenheit der Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG für die Minderheitsaktionäre der MAN SE wegen des am 16. Juli 2013 im Handelsregister der MAN SE eingetragenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der MAN SE und der Truck & Bus GmbH zugestellt. Durch die Eröffnung des Spruchverfahrens im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde zudem der erwartete Barwert der gesetzlich garantierten Mindestverzinsung von 0,5 Mrd. € passiviert.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

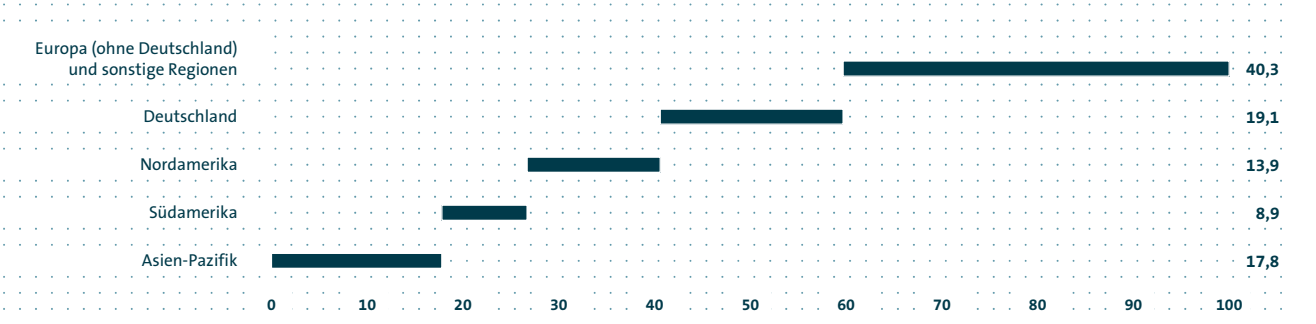
Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2013 auf 197,0 Mrd. € und waren damit um 2,2 % höher als 2012. Im Vorjahresvergleich wirkten sich das – ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – leicht rückläufige Volumen und insbesondere negative Wechselkurseffekte belastend aus. Diese Effekte wurden jedoch durch den erstmals ganzjährigen Einbezug von Porsche und die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen mehr als kompensiert. Mit 80,9 (80,4) % wurde der größte Teil der Umsatzerlöse im Ausland erzielt.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2013	2012[2]	2013	2012[2]	2013	2012[2]
Umsatzerlöse	**197.007**	**192.676**	**175.003**	**172.822**	**22.004**	**19.854**
Kosten der Umsatzerlöse	−161.407	−157.522	−144.481	−142.159	−16.926	−15.364
Bruttoergebnis	**35.600**	**35.154**	**30.522**	**30.664**	**5.078**	**4.490**
Vertriebskosten	−19.655	−18.850	−18.604	−17.932	−1.050	−918
Verwaltungskosten	−6.888	−6.220	−5.682	−5.154	−1.206	−1.066
Sonstiges betriebliches Ergebnis	2.613	1.415	3.571	2.336	−958	−921
Operatives Ergebnis	**11.671**	**11.498**	**9.807**	**9.913**	**1.863**	**1.585**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	3.588	13.568	3.513	13.423	76	145
Übriges Finanzergebnis	−2.831	421	−2.858	561	27	−140
Finanzergebnis	**757**	**13.989**	**655**	**13.984**	**102**	**5**
Ergebnis vor Steuern	**12.428**	**25.487**	**10.462**	**23.897**	**1.966**	**1.590**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	−3.283	−3.606	−2.873	−3.218	−410	−388
Ergebnis nach Steuern	**9.145**	**21.881**	**7.590**	**20.678**	**1.555**	**1.202**
Ergebnisanteil von Minderheiten	52	169	−9	146	61	23
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	27	–	27	–	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	**9.066**	**21.712**	**7.572**	**20.532**	**1.494**	**1.180**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2013 GEMÄSS SEGMENTBERICHTERSTATTUNG
in Prozent



Das Bruttoergebnis lag mit 35,6 (35,2) Mrd. € leicht über Vorjahr. Abschreibungen infolge des erhöhten Investitionsvolumens, gestiegene Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, negative Mixeffekte sowie Vorsorgen für Risiken wirkten sich belastend aus. Mit 18,1 (18,2) % war die Bruttomarge nahezu unverändert.

Im Geschäftsjahr 2013 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern ein Operatives Ergebnis in Höhe von 11,7 (11,5) Mrd. € und konnte damit den Rekordwert des Vorjahres übertreffen. Die erstmals ganzjährige Einbeziehung von Porsche führte zu einem Anstieg der Vertriebs- und Verwaltungskosten. Das Sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von 2,6 Mrd. € übertraf im Wesentlichen aufgrund geringerer wechselkursbedingter Aufwendungen den Vorjahreswert. Die operative Rendite belief sich auf 5,9 (6,0) %.

Im Geschäftsjahr 2013 belief sich das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns auf 12,4 Mrd. € und unterschritt damit den Vorjahreswert, der im Finanzergebnis durch Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Porsche-Integration (12,3 Mrd. €) deutlich positiv beeinflusst war. Die Umsatzrendite vor Steuern sank von 13,2 % auf 6,3 %. Das Ergebnis nach Steuern ging in der Folge um 12,7 Mrd. € auf 9,1 Mrd. € zurück. Die Steuerquote stieg auf 26,4 (14,1) %; im Vorjahr hatten die Effekte aus der Aktualisierung der Optionsbewertung und der Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile bezüglich Porsche keinen Einfluss auf den Steueraufwand.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Mit 175,0 (172,8) Mrd. € lagen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile leicht über dem Vorjahreswert. Volumenrückgänge und negative Wechselkurseffekte konnten im Wesentlichen durch die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Porsche mehr als ausgeglichen werden. Da unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen At Equity bilanziert werden, schlägt sich die gute Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Das Bruttoergebnis des Konzernbereichs Automobile lag mit 30,5 (30,7) Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau. Belastungen aus dem Volumenrückgang, aus Mix- und Wechselkursverschlechterungen und gestiegenen Abschreibungen infolge des größeren Investitionsvolumens sowie aus höheren Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, insbesondere für neue Antriebskonzepte, konnten nicht durch die positiven Effekte aus dem Einbezug von Porsche und verbesserten Produktkosten kompensiert werden. In den Bereichen Pkw und Power Engineering wurde zudem für Vorsorgen jeweils ein dreistelliger Millionenbetrag aufwandswirksam erfasst. Daneben wirkten die vorzunehmenden Abschreibungen auf Kaufpreisallokationen belastend, allerdings erwartungsgemäß in geringerem Umfang als im Vorjahr.

Die Vertriebskosten und die Verwaltungskosten waren um 3,7 % beziehungsweise 10,2 % höher als ein Jahr zuvor; auch ihr Anteil am Umsatz nahm zu. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem erstmals ganzjährigen Einbezug der im Vorjahr vollkonsolidierten Gesellschaften. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verbesserte sich währungsbedingt auf 3,6 (2,3) Mrd. €.

Der Konzernbereich Automobile erzielte im Jahr 2013 ein Operatives Ergebnis in Höhe von 9,8 (9,9) Mrd. €. Mit 5,6 (5,7) % lag die operative Rendite auf dem Niveau des Vorjahres. An der äußerst positiven Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen im Operativen Ergebnis. Die Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften werden im Finanzergebnis At Equity bilanziert.

Das Finanzergebnis ging im Geschäftsjahr 2013 auf 0,7 (14,0) Mrd. € zurück. Im Vorjahr hatten insbesondere die Aktualisierung der zugrundeliegenden finanzmathematischen Annahmen für die Bewertung der Put-/Call-Rechte bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie die Neubewertung der bereits mittelbar an der Porsche AG gehaltenen Anteile zum Einbringungsstichtag einen positiven Effekt auf das Finanzergebnis (12,3 Mrd. €).

Nach der Eröffnung des Spruchverfahrens im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE im Juli 2013 wurde der erwartete Barwert der gesetzlich garantierten Verzinsung im Übrigen Finanzergebnis erfasst (0,5 Mrd. €). Negative Effekte resultierten aus derivativen Finanzinstrumenten. Die Beteiligungserträge aus den At Equity in den Konzernabschluss einbezogenen chinesischen Joint Ventures lagen über dem hohen Niveau des Vorjahres.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH PKW

Mio. €	2013	2012*
Umsatzerlöse	140.077	138.571
Bruttoergebnis	25.872	25.886
Operatives Ergebnis	9.013	8.968

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Die Umsatzerlöse im Bereich Pkw übertrafen im Jahr 2013 mit 140,1 (138,6) Mrd. € leicht das Vorjahr. Mit 25,9 (25,9) Mrd. € lag das Bruttoergebnis auf dem hohen Vorjahresniveau. Belastend wirkten das ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen rückläufige Volumen, eine negative Mix- und Wechselkursentwicklung, gestiegene Abschreibungen infolge des größeren Investitionsvolumens, höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie die Bildung von Vorsorgen. Positiven Einfluss hatten der erstmalig ganzjährige Einbezug von Porsche im Jahr 2013, Produktkostenoptimierungen und geringere Abschreibungen auf die Kaufpreisallokationen. Das Operative Ergebnis im Bereich Pkw betrug wie im Vorjahr 9,0 Mrd. €, die operative Rendite lag bei 6,4 (6,5) %.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE/ POWER ENGINEERING

Mio. €	2013	2012*
Umsatzerlöse	34.927	34.251
Bruttoergebnis	4.650	4.777
Operatives Ergebnis	794	945

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Der Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2013 Umsatzerlöse in Höhe von 34,9 (34,3) Mrd. €; davon entfielen 3,9 (4,2) Mrd. € auf Power Engineering. Das Bruttoergebnis lag mit 4,7 Mrd. € (4,8) Mrd. € leicht unter Vorjahr. Das Operative Ergebnis ging auf 0,8 (0,9) Mrd. € zurück, die operative Rendite verringerte sich von 2,8 % auf 2,3 %. Neben den vorzunehmenden Abschreibungen auf die Kaufpreisallokationen von MAN und Scania belastete der gestiegene wettbewerbsbedingte Preis- und Margendruck das Operative Ergebnis. Mit –250 (162) Mio. € lag das Operative Ergebnis des Segments Power Engineering deutlich unter Vorjahr. Projektspezifische Vorsorgen sowie ein rückläufiges Lizenz- und After-Sales-Geschäft hatten negativen Einfluss.

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lagen im Geschäftsjahr 2013 aufgrund des wachsenden Geschäftsvolumens und des erstmals ganzjährigen Einbezugs des Finanzdienstleistungsgeschäfts von Porsche mit 22,0 Mrd. € um 10,8 % höher als im Vorjahr.

Das Bruttoergebnis von 5,1 Mrd. € verbesserte sich um 13,1 %. Die Vertriebs- und die Verwaltungskosten nahmen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr zu, ihr Anteil am Umsatz stieg leicht an. Neben dem gestiegenen Volumen und der Vollkonsolidierung von Porsche waren höhere Aufwendungen zur Erfüllung bankenaufsichtsrechtlicher Anforderungen dafür verantwortlich. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –1,0 (–0,9) Mrd. €. Mit einem um 17,6 % über dem Vorjahr liegenden Operativen Ergebnis von 1,9 Mrd. € leistete der Finanzdienstleistungsbereich erneut einen wesentlichen Beitrag zum Ergebnis des Konzerns. Die operative Rendite stieg auf 8,5 (8,0) %. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern lag mit 14,3 (13,1) % über dem Vergleichswert 2012.

GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Der Bereich Konzern-Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Aufgrund von börsenrechtlichen Restriktionen erfolgt keine zentrale Koordination für den Teilkonzern Scania. Für MAN ist der Integrationsprozess noch nicht vollständig abgeschlossen.

In Bezug auf die Liquidität ist es das Ziel des Finanzmanagements, jederzeit die Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Für den optimierten Einsatz der vorhandenen Liquidität kommt unter den wesentlichen Konzerngesellschaften in Europa auch das sogenannte Cash Pooling zum Einsatz. Bei diesem Verfahren werden die täglich auflaufenden Salden auf den in das Cash Pooling einbezogenen Konten der Konzerngesellschaften zugunsten eines Zielkontos der Konzern Treasury glattgestellt und somit gepoolt. Dies geschieht sowohl bei positiven als auch bei negativen Salden. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente abzusichern. Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken soll durch Diversifizierung ein Verlust- oder

Ausfallrisiko für den Volkswagen Konzern vermieden werden. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung unterliegt, die anhand verschiedener Bonitätskriterien definiert wird. Dazu zählen unter anderem das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating und die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen.

Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie auf der Seite 162 sowie im Anhang des Konzernabschlusses 2013 auf den Seiten 254 bis 262.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation und Zahlungsmittelbestand des Konzerns

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2013 auf 24,4 Mrd. € und lag damit um 21,5 % über Vorjahr. Die Mittelbindung im Working Capital war mit 11,8 Mrd. € um 1,1 Mrd. € niedriger als ein Jahr zuvor. In der Folge nahm der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 5,4 Mrd. € zu und lag bei 12,6 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns fiel im Geschäftsjahr 2013 mit 14,9 Mrd. € um 11,3 % niedriger aus als im Vorjahr, das durch die vollständige Einbringung von Porsche und den Erwerb von Ducati geprägt war. Die Sachinvestitionen waren mit 11,4 (10,5) Mrd. € höher als ein Jahr zuvor. Der Netto-Cash-flow verbesserte sich um 7,3 Mrd. € auf –2,3 Mrd. €.

Der Mittelzufluss in der Finanzierungstätigkeit betrug 9,0 (13,7) Mrd. €. Hierin enthalten sind die im Juni begebene Pflichtwandelanleihe und die im August platzierte Hybridanleihe, die mit 1,1 Mrd. € beziehungsweise 2,0 Mrd. € erhöhend auf die Netto-Liquidität wirkten. Im Vorjahr führte die Anteilserhöhung an der MAN SE zu einem Mittelabfluss von rund 2,1 Mrd. €, die im November 2012 begebene Pflichtwandelanleihe erhöhte die Netto-Liquidität um 2,0 Mrd. €.

Der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns belief sich zum Ende des Geschäftsjahres laut Kapitalflussrechnung auf 22,0 Mrd. € und lag damit um 4,2 Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Die Brutto-Liquidität stieg um 7,0 Mrd. € auf 39,2 Mrd. €. Die Netto-Liquidität des Konzerns lag bei –82,3 Mrd. €; am 31. Dezember 2012 hatte sie –85,5 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile war im Geschäftsjahr 2013 mit 18,7 (15,8) Mrd. € ergebnisbedingt und aufgrund geringerer Steuerzahlungen höher als ein Jahr zuvor, in dem Steuerzahlungen für Vorjahre zu leisten waren. Dank eines stringenten Working-Capital-Managements konnten Mittel in Höhe von 1,9 (0,5) Mrd. € freigesetzt werden. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm in der Folge um 4,4 Mrd. € auf 20,6 Mrd. € zu.

Mit 16,2 Mrd. € lag die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft im Berichtsjahr 2013 um 0,3 Mrd. € unter Vorjahr. Die Sachinvestitionen beliefen sich auf 11,0 (10,3) Mrd. € bei einer Sachinvestitionsquote von 6,3 (5,9) %. Die Investitionen flossen vor allem in unsere Fertigungsstandorte sowie in Modelle, die wir in den Jahren 2013 und 2014 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise noch einführen werden. Im Wesentlichen sind dies Fahrzeuge der Baureihen up!, Golf, Passat, Audi A3, Audi TT, ŠKODA Fabia sowie der Porsche Macan und der Porsche Panamera. Weitere Investitionsschwerpunkte bildeten die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die zunehmende Elektrifizierung des Antriebs sowie unsere modularen Baukästen. Die aktivierten Entwicklungskosten stiegen auf 4,0 (2,6) Mrd. €. Im Rahmen einer internen Umstrukturierung zur Stärkung des Eigenkapitals des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen hat die Volkswagen Bank GmbH ihre indirekt an der LeasePlan Corporation N.V. gehaltene 50-prozentige Beteiligung für rund 1,7 Mrd. € an die Volkswagen AG veräußert. Dies wirkte sich innerhalb der Investitionstätigkeit des Konzernbereichs Automobile liquiditätsmindernd aus. Im Vorjahr hatten die vollständige Integration von Porsche und der Erwerb von Ducati Einfluss auf die Investitionstätigkeit. Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile erhöhte sich deutlich um 4,6 Mrd. € auf 4,4 Mrd. €.

Im Juni 2013 haben wir über die Volkswagen International Finance N.V. eine Pflichtwandelanleihe im Gesamtnennbetrag von 1,2 Mrd. € erfolgreich begeben; davon waren 1,1 Mrd. € als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren und erhöhten die Netto-Liquidität. Sie ergänzt die im November 2012 platzierte Pflichtwandelanleihe und entspricht dieser in den Ausstattungsmerkmalen mit einem Kupon von 5,50 % sowie einer Laufzeit bis zum 9. November 2015, wobei die Anleihebedingungen vorzeitige Wandlungsmöglichkeiten vorsehen.

Im August 2013 hat der Volkswagen Konzern über die Volkswagen International Finance N.V. eine Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 2,0 Mrd. € erfolgreich platziert. Sie besteht zum einen aus einer 1,25 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 3,875 % ausgestattet und erstmals nach 5 Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 0,75 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 5,125 % hat und erstmals nach 10 Jahren gekündigt werden kann. Beide Tranchen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – zu 100 % das Eigenkapital. Von der Hybridanleihe waren 2,0 Mrd. € als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren, die die Netto-Liquidität erhöhten.

Die Ausschüttungssumme für die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Volkswagen AG erhöhte sich um 0,2 Mrd. € auf 1,6 Mrd. €.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2013	2012[2]	2013	2012[2]	2013	2012[2]
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**17.794**	**16.495**	**14.788**	**12.668**	**3.005**	**3.827**
Ergebnis vor Steuern	12.428	25.487	10.462	23.897	1.966	1.590
Ertragsteuerzahlungen	−3.107	−5.056	−2.622	−4.514	−486	−542
Abschreibungen	14.686	13.135	10.786	9.982	3.900	3.152
Veränderung der Pensionen	179	95	168	87	11	7
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen[3]	218	−13.575	−107	−13.678	325	103
Brutto-Cash-flow	**24.404**	**20.085**	**18.688**	**15.774**	**5.716**	**4.311**
Veränderung Working Capital	**−11.809**	**−12.876**	**1.925**	**458**	**−13.733**	**−13.334**
Veränderung der Vorräte	−1.021	460	−729	1.044	−292	−584
Veränderung der Forderungen	−1.651	−56	−1.163	114	−489	−171
Veränderung der Verbindlichkeiten	2.363	−236	2.118	−627	245	391
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	2.300	375	2.241	61	59	314
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	−7.112	−5.606	−465	−232	−6.647	−5.374
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	−6.688	−7.814	−77	96	−6.611	−7.910
Cash-flow laufendes Geschäft	**12.595**	**7.209**	**20.612[4]**	**16.232[4]**	**−8.017**	**−9.023**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**−14.936**	**−16.840**	**−16.199**	**−16.455**	**1.263**	**−385**
davon: Sachinvestitionen	−11.385	−10.493	−11.040	−10.271	−345	−222
Entwicklungskosten (aktiviert)	−4.021	−2.615	−4.021	−2.615	–	–
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	−151	−4.105	−1.702	−3.927	1.551	−179
Netto-Cash-flow[5]	***−2.341***	***−9.631***	***4.413***	***−223***	***−6.754***	***−9.408***
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Darlehen	−1.954	−2.643	−1.298	−111	−656	−2.532
Investitionstätigkeit	**−16.890**	**−19.482**	**−17.497**	**−16.565**	**607**	**−2.917**
Finanzierungstätigkeit	**8.973**	**13.712**	**1.734**	**2.551**	**7.239**	**11.161**
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	0	−2.101	0	−2.101	–	–
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	3.067	2.046	3.015	1.351	52	696
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	−462	−141	−353	−98	−110	−43
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**4.216**	**1.298**	**4.497**	**2.120**	**−281**	**−822**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.[6]	**22.009**	**17.794**	**19.285**	**14.788**	**2.724**	**3.005**
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	17.177	14.352	9.515	8.110	7.661	6.242
Brutto-Liquidität	**39.186**	**32.146**	**28.800**	**22.898**	**10.386**	**9.248**
Kreditstand	−121.504	−117.663	−11.932	−12.324	−109.572	−105.338
Netto-Liquidität	**−82.318**	**−85.517**	**16.869**	**10.573**	**−99.186**	**−96.090**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
3 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten, Equity-Bewertung sowie Umgliederung der Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen in die Investitionstätigkeit.
4 Vor Konsolidierung der konzerninternen Beziehungen 21.270 (17.029) Mio. €.
5 Netto-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Cash-flow aus Investitionstätigkeit laufendes Geschäft.
6 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Insgesamt belief sich die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile auf 1,7 (2,6) Mrd. €, die eine gegenüber dem Vorjahr geringere Aufnahme sowie höhere Tilgungen von Anleihen berücksichtigt.

Die Netto-Liquidität des Automobilbereichs übertraf am 31. Dezember 2013 mit 16,9 Mrd. € den Vergleichswert des Vorjahres um 6,3 Mrd. €.

FINANZIELLE SITUATION IM BEREICH PKW

Mio. €	2013	2012*
Brutto-Cash-flow	16.376	13.063
Veränderung Working Capital	1.841	1.895
Cash-flow laufendes Geschäft	18.218	14.958
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–14.838	–14.973
Netto-Cash-flow	3.380	–15

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Der Brutto-Cash-flow des Bereichs Pkw war im Geschäftsjahr 2013 mit 16,4 Mrd. € ergebnisbedingt und aufgrund geringerer Ertragsteuerzahlungen um 25,4 % höher als ein Jahr zuvor. Die Veränderung des Working Capital lag mit 1,8 Mrd. € auf dem Niveau von 2012. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft stieg um 21,8 % auf 18,2 Mrd. €. Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft war mit 14,8 (15,0) Mrd. € leicht unter Vorjahr, das durch die Integration von Porsche und den Erwerb von Ducati beeinflusst war. Die Sachinvestitionen und die aktivierten Entwicklungskosten erhöhten sich auf 10,0 (9,2) Mrd. € beziehungsweise 3,6 (2,3) Mrd. €. Der Netto-Cash-flow verbesserte sich um 3,4 Mrd. € auf 3,4 Mrd. €.

FINANZIELLE SITUATION IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE/ POWER ENGINEERING

Mio. €	2013	2012*
Brutto-Cash-flow	2.311	2.711
Veränderung Working Capital	83	–1.438
Cash-flow laufendes Geschäft	2.395	1.274
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–1.361	–1.482
Netto-Cash-flow	1.033	– 208

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Mit 2,3 Mrd. € lag der Brutto-Cash-flow des Bereichs Nutzfahrzeuge/Power Engineering um 0,4 Mrd. € unter Vorjahr. Im Working Capital kam es – nach einer Mittelbindung im Vorjahr – im Geschäftsjahr 2013 zu einer Mittelfreisetzung von 0,1 Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich um 88,0 % auf 2,4 Mrd. €. Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft verringerte sich auf 1,4 (1,5) Mrd. €. Der Netto-Cash-flow verbesserte sich deutlich um 1,2 Mrd. € auf 1,0 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

Im Berichtsjahr lag der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 5,7 Mrd. € ergebnisbedingt um 32,6 % über Vorjahr. Die Mittelbindung im Working Capital stieg im Vergleich zum Vorjahr volumenbedingt leicht an. In der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts war ein Mittelzufluss von 1,3 (–0,4) Mrd. € auszuweisen. Dieser ist insbesondere auf die Veräußerung der Anteile an LeasePlan an die Volkswagen AG zurückzuführen, die der Stärkung des Eigenkapitals des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen dient. Zur Finanzierung des gestiegenen Geschäftsvolumens wurden – unter anderem durch die Begebung von Anleihen – Mittel in Höhe 7,2 (11,2) Mrd. € zugeführt. Am Ende des Berichtsjahres belief sich die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Finanzdienstleistungsbereichs auf –99,2 (–96,1) Mrd. €. Dies war im Wesentlichen auf die Ausweitung der Geschäftstätigkeit zurückzuführen.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 31. Dezember 2013 übertraf die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns mit 324,3 Mrd. € den Vergleichswert des Vorjahres um 4,8 %. Die Struktur der Konzernbilanz zum Bilanzstichtag ist auf der Seite 102 grafisch dargestellt. Die Eigenkapitalquote des Volkswagen Konzerns erhöhte sich leicht auf 27,8 (26,5) %.

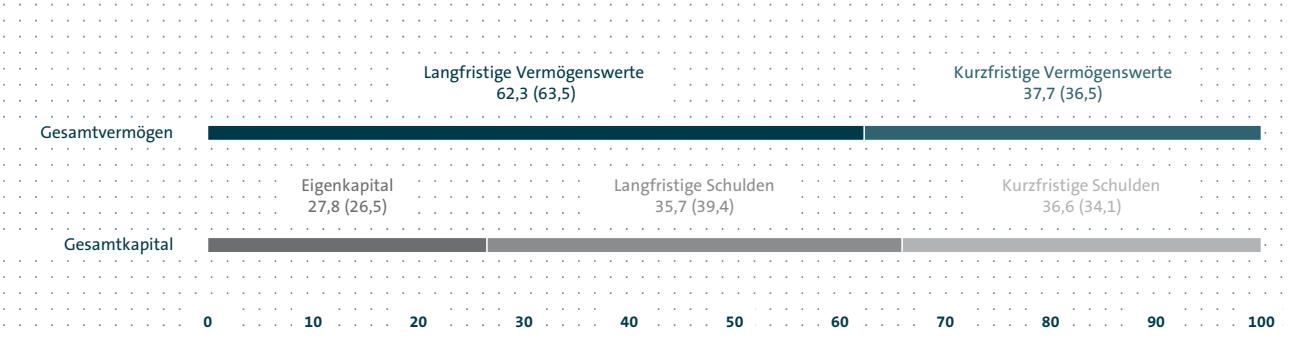
Zum Ende des Geschäftsjahres lagen außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Haftungsverhältnissen in Höhe von 4,2 (4,6) Mrd. € und in Form von sonstigen finanziellen Verpflichtungen in Höhe von 24,4 (22,1) Mrd. € vor. Letztere ergeben sich im Wesentlichen aus Bestellobligo für Sachanlagen sowie Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen und aus unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2013	2012[2]	2013	2012[2]	2013	2012[2]
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	**202.141**	**196.457**	**122.438**	**119.651**	**79.704**	**76.805**
Immaterielle Vermögenswerte	59.243	59.112	59.007	58.890	236	222
Sachanlagen	42.389	39.424	40.632	38.004	1.757	1.420
Vermietete Vermögenswerte	22.259	20.034	2.642	2.667	19.617	17.367
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	51.198	49.785	–602	–602	51.800	50.387
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte[3]	27.053	28.101	20.759	20.693	6.294	7.409
Kurzfristige Vermögenswerte	**122.192**	**113.061**	**68.320**	**61.282**	**53.872**	**51.779**
Vorräte	28.653	28.674	25.580	25.868	3.073	2.806
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	38.386	36.911	–844	–911	39.229	37.822
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	23.483	21.555	16.458	15.166	7.025	6.389
Wertpapiere	8.492	7.433	6.675	5.697	1.817	1.736
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.178	18.488	20.450	15.462	2.728	3.026
Bilanzsumme	**324.333**	**309.518**	**190.758**	**180.934**	**133.576**	**128.584**
Passiva						
Eigenkapital	**90.037**	**81.995**	**75.984**	**68.627**	**14.053**	**13.369**
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	85.730	77.682	72.100	64.707	13.630	12.975
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	2.004	–	2.004	–	–	–
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	87.733	77.682	74.103	64.707	13.630	12.975
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital[4]	2.304	4.313	1.881	3.919	423	394
Langfristige Schulden	**115.672**	**121.996**	**65.290**	**68.603**	**50.382**	**53.394**
Finanzschulden	61.517	63.603	15.913	15.069	45.604	48.534
Rückstellungen für Pensionen	21.774	23.939	21.481	23.628	293	312
Sonstige Schulden[5]	32.380	34.454	27.896	29.907	4.484	4.548
Kurzfristige Schulden	**118.625**	**105.526**	**49.484**	**43.704**	**69.141**	**61.822**
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.638	–	3.638	–	–	–
Finanzschulden	59.987	54.060	–3.981	–2.544	63.968	56.604
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18.024	17.268	16.582	15.663	1.441	1.606
Sonstige Schulden	36.976	34.198	33.245	30.586	3.731	3.612
Bilanzsumme	**324.333**	**309.518**	**190.758**	**180.934**	**133.576**	**128.584**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.
2 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
3 Inklusive At Equity bewerteter Anteile und latenter Steuern.
4 Mit Zustimmung der Hauptversammlung der MAN SE zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags am 6. Juni 2013 wurde der Anteil der Minderheitsaktionäre am Eigenkapital der MAN SE als Kapitaltransaktion mit Änderung der Beteiligungsquote aus dem Konzern-Eigenkapital ausgebucht und gleichzeitig gemäß dem Barabfindungsangebot eine Verbindlichkeit als separater Posten innerhalb der Kurzfristigen Schulden erfasst.
5 Inklusive latenter Steuern.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2013
in Prozent



Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Am Ende des Berichtszeitraums lagen die Langfristigen Vermögenswerte des Konzernbereichs Automobile und davon insbesondere die Immateriellen Vermögenswerte auf Vorjahresniveau. Die Sachanlagen erhöhten sich um 6,9 %. Die in den sonstigen langfristigen Vermögenswerten enthaltenen At Equity bewerteten Anteile nahmen aufgrund des Erwerbs des LeasePlan-Anteils und der guten Ergebnisse der chinesischen Joint Ventures von 5,4 Mrd. € auf 7,6 Mrd. € deutlich zu. Die Kurzfristigen Vermögenswerte waren um 11,5 % höher als ein Jahr zuvor; die darin enthaltenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen aufgrund der Geschäftsausweitung um 12,8 %. Am 31. Dezember 2013 lag der Zahlungsmittelbestand mit 20,5 Mrd. € um 5,0 Mrd. € über Vorjahr. Mit der Zustimmung der Hauptversammlung der MAN SE zum Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde die Verpflichtung zum Erwerb der außenstehenden MAN-Aktien im Rahmen des Abfindungsangebots in Höhe von 3,1 Mrd. € liquiditätsneutral als Verbindlichkeit ausgewiesen. Das Eigenkapital war in entsprechender Höhe zu kürzen, die Minderheitenanteile an der MAN SE wurden ausgebucht. Die verbleibenden Anteile von Minderheitsgesellschaftern entfallen im Wesentlichen auf Aktionäre von Scania.

Ende 2013 übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 76,0 Mrd. € den Vorjahreswert um 10,7 %. Gründe hierfür waren die gute Ergebnisentwicklung, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, die begebene Pflichtwandel- und Hybridanleihe sowie positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung derivativer Finanzinstrumente. Gegenläufig wirkten Effekte aus der Ausbuchung der Minderheitenanteile an der MAN SE, Dividendenzahlungen sowie Währungsumrechnungsdifferenzen. Die Eigenkapitalquote stieg im Vorjahresvergleich auf 39,8 (37,9) %.

Die Langfristigen Schulden lagen mit 65,3 Mrd. € um 4,8 % unter dem Wert zum 31. Dezember 2012. Darin enthalten sind die Rückstellungen für Pensionen, die aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung mit 21,5 Mrd. € um 2,1 Mrd. € geringer auszuweisen waren. Mit der Ausbuchung der Minderheitenanteile an MAN wurde gemäß dem Barabfindungsangebot im Bereich der Kurzfristigen Schulden unter der Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ die Verbindlichkeit für die Verpflichtung zum Erwerb der außenstehenden MAN-Aktien in Höhe von 3,1 Mrd. € erfasst. Zudem war nach Eröffnung des Spruchverfahrens im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE diese Verpflichtung um den erwarteten Barwert der gesetzlichen Mindestverzinsung von 0,5 Mrd. € zu erhöhen. Die Kurzfristigen Schulden in Höhe von 49,5 (43,7) Mrd. € lagen über dem Wert des Vorjahres. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund geringerer Restlaufzeiten. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert für den Berichtszeitraum negativ.

Mit 190,8 Mrd. € war die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2013 um 5,4 % höher als Ende 2012.

BILANZSTRUKTUR IM BEREICH PKW

Mio. €	2013	2012*
Langfristige Vermögenswerte	94.873	90.844
Kurzfristige Vermögenswerte	50.146	42.949
Bilanzsumme	**145.019**	**133.794**
Eigenkapital	60.494	49.154
Langfristige Schulden	52.900	54.608
Kurzfristige Schulden	31.625	30.032

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Die Langfristigen Vermögenswerte des Bereichs Pkw lagen mit 94,9 Mrd. € um 4,4 % über dem Wert des Vorjahres. Gründe sind gestiegene Sachanlagen infolge des umfangreichen Investitionsprogramms sowie ein Anstieg der At Equity bewerteten Anteile resultierend aus dem Erwerb des LeasePlan-Anteils und der positiven Ergebnisentwicklung der chinesischen Joint Ventures. Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Zahlungsmittel um 16,8 % auf 50,1 Mrd. €. Die Bilanzsumme belief sich am 31. Dezember 2013 auf 145,0 (133,8) Mrd. €.

Das Eigenkapital stieg um 23,1 % auf 60,5 Mrd. €. Während die Langfristigen Schulden um 3,1 % zurückgingen, nahmen die Kurzfristigen Schulden um 5,3 % zu.

BILANZSTRUKTUR IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE/ POWER ENGINEERING

Mio. €	2013	2012*
Langfristige Vermögenswerte	27.565	28.807
Kurzfristige Vermögenswerte	18.174	18.333
Bilanzsumme	**45.739**	**47.140**
Eigenkapital	15.490	19.473
Langfristige Schulden	12.390	13.994
Kurzfristige Schulden	17.859	13.673

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering waren die Langfristigen Vermögenswerte am Ende des Berichtszeitraums niedriger als ein Jahr zuvor, während die Kurzfristigen Vermögenswerte auf dem Niveau des Vorjahres lagen. Die Bilanzsumme sank leicht auf 45,7 (47,1) Mrd. €.

Das Eigenkapital lag mit 15,5 Mrd. € um 20,5 % unter Vorjahr. Im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE war das Eigenkapital um die Verpflichtung zum Erwerb der außenstehenden MAN-Aktien in Höhe von 3,1 Mrd. € zu kürzen und diese als Verbindlichkeit im Bereich der Kurzfristigen Schulden auszuweisen. Zusätzlich wurde in dieser Position der erwartete Barwert der gesetzlichen Mindestverzinsung von 0,5 Mrd. € erfasst. Während die Kurzfristigen Schulden am Ende des Geschäftsjahres 2013 um 30,6 % höher waren, nahmen die Langfristigen Schulden im Vergleich zum 31. Dezember 2012 ab.

Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen verzeichnete am 31. Dezember 2013 eine Bilanzsumme, die mit 133,6 Mrd. € um 3,9 % höher war als am Jahresende 2012.

Sowohl die Vermieteten Vermögenswerte als auch die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich aufgrund der Geschäftsausweitung. Die Veräußerung der Beteiligung an LeasePlan führte zu einem Rückgang der At Equity bewerteten Anteile. Insgesamt erhöhten sich die Langfristigen Vermögenswerte im Vergleich zum 31. Dezember 2012 um 3,8 %. Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 4,0 % zu. Die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen um 1,4 Mrd. € auf 39,2 Mrd. €. Am Ende des Geschäftsjahres 2013 entfielen 41,2 % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen betrug am Bilanzstichtag 14,1 Mrd. € und lag damit aufgrund einer verbesserten Ergebnissituation um 5,1 % über Vorjahr. Die Eigenkapitalquote stieg auf 10,5 (10,4) %. Insbesondere durch die geringeren Restlaufzeiten der Finanzschulden gingen die Langfristigen Schulden im Vergleich zum Jahresende 2012 um 5,6 % zurück, die Kurzfristigen Schulden stiegen um 11,8 %. Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich auf 23,3 (23,9) Mrd. €, davon entfielen 22,3 Mrd. € auf die Volkswagen Bank direct. Das Verhältnis von Kreditstand zu Eigenkapital (debt-to-equity ratio) lag unverändert bei 8:1.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

%	2013	2012[1]	2011	2010	2009
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	18,1	18,2	17,6	16,9	12,9
Personalaufwandsquote	16,1	15,3	15,0	15,0	15,2
Umsatzrendite vor Steuern	6,3	13,2	11,9	7,1	1,2
Umsatzrendite nach Steuern	4,6	11,4	9,9	5,7	0,9
Eigenkapitalquote	27,8	26,5	25,0	24,4	21,1
Dynamischer Verschuldungsgrad[2](in Jahren)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Konzernbereich Automobile[3]					
Absatzveränderung[4]	+ 4,1	+ 11,8	+ 14,9	+ 15,4	+ 0,6
Umsatzveränderung	+ 1,3	+ 21,6	+ 26,0	+ 21,2	−9,3
Operatives Ergebnis in % der Umsatzerlöse	5,6	5,7	7,0	5,5	1,4
EBITDA (in Mio. €)[5]	20.594	19.895	17.815	13.940	8.005
Kapitalrendite (RoI)[6]	14,5	16,6	17,7	13,5	3,8
Cash-flow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	11,8	9,4	12,0	12,3	13,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	9,3	9,5	11,3	8,1	11,0
Sachinvestitionen in % der Umsatzerlöse	6,3	5,9	5,6	5,0	6,2
Anlagenintensität[7]	21,3	21,0	21,5	22,8	24,9
Umlaufintensität[8]	13,4	14,3	17,4	14,7	13,8
Umschlagshäufigkeit der Vorräte	6,5	6,4	6,9	7,4	6,0
Eigenkapitalquote	39,8	37,9	35,9	35,5	30,2
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	3,9	19,5	22,5	9,2	1,6
Eigenkapitalrendite vor Steuern[9]	14,3	13,1	14,0	12,9	7,9
Eigenkapitalquote	10,5	10,4	10,1	10,4	10,2

1 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
2 Cash-flow laufendes Geschäft im Verhältnis zu kurz- und langfristigen Finanzschulden.
3 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
4 Inklusive der nicht vollkonsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd.
5 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.
6 Zur Ermittlung siehe Wertorientierte Steuerung auf Seite 108.
7 Sachanlagevermögen zu Gesamtvermögen.
8 Vorratsvermögen zu Gesamtvermögen.
9 Ergebnis vor Steuern in % des durchschnittlichen Eigenkapitals.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt die wirtschaftliche Lage des Konzerns positiv. Bei Umsatzerlösen und Operativem Ergebnis konnten wir die Rekordwerte des Vorjahres übertreffen und damit unseren profitablen Wachstumskurs fortsetzen. Dazu trug neben dem originären Geschäft die erstmals ganzjährige Einbeziehung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in den Volkswagen Konzern bei. Wir verfolgten im Berichtsjahr weiterhin eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin sowie eine stetige Optimierung unserer Prozesse.

Im Geschäftsjahr 2013 haben wir einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE abgeschlossen, der eine verstärkte und vereinfachte Zusammenarbeit zwischen Volkswagen und MAN ermöglicht und die Wettbewerbsfähigkeit beider Unternehmen erhöhen wird.

Mit der im Juni 2013 erfolgreich begebenen Pflichtwandelanleihe im Gesamtnennbetrag von 1,2 Mrd. €, die die im November 2012 platzierte Pflichtwandelanleihe ergänzt, und der im August 2013 gut im Markt aufgenommenen Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 2,0 Mrd. € hat der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr seine Kapitalausstattung gestärkt. Der Konzernbereich Automobile hat am Ende des Geschäftsjahres 2013 eine solide Liquiditätsposition, die uns finanzielle Stabilität und Flexibilität bietet.

Einen Überblick über die Entwicklung des Volkswagen Konzerns in den vergangenen fünf Jahren geben die Darstellungen auf den Seiten 104 und 106. Die wirtschaftliche Lage des Volkswagen Konzerns nach Marken und Geschäftsfeldern ist im Kapitel Konzernbereiche ab Seite 21 ausführlich erläutert.

WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

Die Wertschöpfungsrechnung stellt den im abgelaufenen Geschäftsjahr erwirtschafteten Wertzuwachs als Beitrag des Unternehmens zum Sozialprodukt des jeweiligen Landes sowie seine Verteilung dar. Der Wertzuwachs des Volkswagen Konzerns war im Berichtsjahr um 19,2 % niedriger als im Vorjahr, in dem Bewertungseffekte aus der Integration von Porsche die Sonstigen Erträge positiv beeinflusst hatten. Die Wertschöpfung je Mitarbeiter belief sich 2013 auf 98,4 Tsd. € (–22,6 %). Die Mitarbeiter, die sich in der passiven Phase der Altersteilzeit befinden, werden nicht in die Ermittlung einbezogen.

WERTSCHÖPFUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Entstehung in Mio. €	2013		2012*	
Umsatzerlöse	197.007		192.676	
Sonstige Erträge	13.994		24.642	
Materialaufwand	–127.089		–122.450	
Abschreibungen	–14.686		–13.135	
Sonstige Vorleistungen	–21.027		–22.070	
Wertschöpfung	**48.198**		**59.663**	

Verteilung in Mio. €	2013	%	2012*	%
an Aktionäre (Dividende)	1.871	3,9	1.639	2,8
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	31.747	65,9	29.504	49,5
an den Staat (Steuern, Abgaben)	3.865	8,0	4.322	7,2
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	3.442	7,1	3.957	6,6
an das Unternehmen (Rücklagen)	7.274	15,1	20.242	33,9
Wertschöpfung	**48.198**	**100,0**	**59.663**	**100,0**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

	2013	2012*	2011	2010	2009
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	**9.728**	**9.345**	**8.361**	**7.278**	**6.310**
im Inland	1.187	1.207	1.211	1.059	1.288
im Ausland	8.541	8.137	7.150	6.219	5.022
Produktion (Automobile)	**9.728**	**9.255**	**8.494**	**7.358**	**6.055**
im Inland	2.458	2.321	2.640	2.115	1.938
im Ausland	7.270	6.934	5.854	5.243	4.117
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	**563**	**533**	**454**	**389**	**367**
im Inland	255	237	196	178	173
im Ausland	308	296	258	210	194
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	**197.007**	**192.676**	**159.337**	**126.875**	**105.187**
Kosten der Umsatzerlöse	161.407	157.522	131.371	105.431	91.608
Bruttoergebnis	**35.600**	**35.154**	**27.965**	**21.444**	**13.579**
Vertriebskosten	19.655	18.850	14.582	12.213	10.537
Verwaltungskosten	6.888	6.220	4.384	3.287	2.739
Sonstiges betriebliches Ergebnis	2.613	1.415	2.271	1.197	1.553
Operatives Ergebnis	**11.671**	**11.498**	**11.271**	**7.141**	**1.855**
Finanzergebnis	757	13.989	7.655	1.852	−595
Ergebnis vor Steuern	**12.428**	**25.487**	**18.926**	**8.994**	**1.261**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.283	3.606	3.126	1.767	349
Ergebnis nach Steuern	**9.145**	**21.881**	**15.799**	**7.226**	**911**
Materialaufwand	**127.089**	**122.450**	**104.648**	**79.394**	**67.925**
Personalaufwand	**31.747**	**29.504**	**23.854**	**19.027**	**16.027**
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	202.141	196.457	148.129	113.457	99.402
Kurzfristige Vermögenswerte	122.192	113.061	105.640	85.936	77.776
Gesamtvermögen	**324.333**	**309.518**	**253.769**	**199.393**	**177.178**
Eigenkapital	90.037	81.995	63.354	48.712	37.430
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	2.304	4.313	5.815	2.734	2.149
Langfristige Schulden	115.672	121.996	89.179	73.781	70.215
Kurzfristige Schulden	118.625	105.526	101.237	76.900	69.534
Gesamtkapital	**324.333**	**309.518**	**253.769**	**199.393**	**177.178**
Cash-flow laufendes Geschäft	**12.595**	**7.209**	**8.500**	**11.455**	**12.741**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**14.936**	**16.840**	**16.002**	**9.278**	**10.428**
Finanzierungstätigkeit	**8.973**	**13.712**	**8.316**	**−852**	**5.536**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns sieht als Kernelement die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes vor. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit vielen Jahren die Kapitalrendite (RoI) sowie den Wertbeitrag*, eine an den Kapitalkosten ausgerichtete Kennzahl.

Mit dem Konzept der wertorientierten Steuerung kann der Erfolg unserer innovativen und ökologisch ausgerichteten Produktpalette beurteilt werden. Darüber hinaus wird so die Ertragskraft einzelner Geschäftseinheiten und Projekte, etwa der neuen Werke in Indien, Russland und Nordamerika, messbar.

Komponenten des Wertbeitrags

Das Operative Ergebnis nach Steuern und die Kapitalkosten des investierten Vermögens bestimmen die Höhe des Wertbeitrags. Das Operative Ergebnis dokumentiert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Automobilbereichs und stellt zunächst eine Größe vor Steuern dar.

Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30 % an.

Die Multiplikation des Kapitalkostensatzes mit dem investierten Vermögen ergibt die Kapitalkosten. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenswerte, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen).

Da das Konzept der wertorientierten Steuerung nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst.

Ermittlung des aktuellen Kapitalkostensatzes

Der Kapitalkostensatz stellt den gewichteten Durchschnitt der Verzinsungsansprüche an das Eigen- und Fremdkapital dar. Der Eigenkapitalkostensatz wird mit Hilfe des Kapitalmarktmodells „CAPM“ (Capital Asset Pricing Model) bestimmt.

Dieses Modell basiert auf dem Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Die Risikoprämie setzt sich aus einem allgemeinen Marktrisiko sowie einem spezifischen Unternehmensrisiko zusammen.

Die allgemeine Risikoprämie, die das generelle Risiko einer Kapitalanlage am Aktienmarkt widerspiegelt und sich am Morgan Stanley Capital International (MSCI) World Index orientiert, beläuft sich auf 6,5 %.

Das spezifische Unternehmensrisiko – die Schwankungen des Kurses der Volkswagen Vorzugsaktie – wird seit 2010 im Rahmen der Beta-Faktor-Ermittlung im Vergleich zum MSCI World Index abgebildet.

Der Wechsel des Vergleichsindex vom DAX zum MSCI World Index wurde erforderlich, weil die Volkswagen Aktie in den Jahren 2008 und 2009 erheblichen Kursschwankungen ausgesetzt war und im Jahr 2010 im DAX ein Wechsel der Aktiengattung hin zu den Vorzugsaktien stattgefunden hat. Mit dem MSCI World Index wird ein Maßstab unterlegt, der für Investoren einen weltweiten Kapitalmarktanspruch widerspiegelt.

Der Betrachtungszeitraum für die Beta-Faktor-Ermittlung erstreckt sich über 5 Jahre mit jährlichen Beta-Werten auf täglicher Basis und einer anschließenden Durchschnittsbildung. Für 2013 wurde ein Beta-Faktor von 1,32 (Vorjahr: 1,26) ermittelt.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2013	2012
Zinssatz für risikofreie Anlagen	2,6	2,2
Marktrisikoprämie MSCI World Index	6,5	6,5
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	2,1	1,7
(Beta-Faktor Volkswagen)	(1,32)	(1,26)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	**11,2**	**10,4**
Fremdkapitalzinssatz	3,7	3,7
Steuervorteil	−1,1	−1,1
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	**2,6**	**2,6**
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	**8,3**	**7,8**

Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite. Weil die Fremdkapitalzinsen steuerlich abzugsfähig sind, wird der Fremdkapitalkostensatz um den Steuervorteil von 30 % adjustiert.

Nach Gewichtung auf Basis einer festen Relation für die Marktwerte des Eigen- und Fremdkapitals ergibt sich für den Konzernbereich Automobile für das Jahr 2013 ein effektiver Kapitalkostensatz von 8,3 (7,8) %.

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

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM BERICHTSJAHR

Inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile im Geschäftsjahr 2013 auf 10.536 (10.904) Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus Wechselkursverschlechterungen, gestiegenen Abschreibungen infolge des größeren Investitionsvolumens, höheren Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie Vorsorgen in den Bereichen Pkw und Power Engineering. Die erstmals ganzjährige Einbeziehung von Porsche, optimierte Produktkosten sowie ein deutlich verbessertes anteiliges Operatives Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen wirkten sich im Vorjahresvergleich positiv aus. Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation werden nicht berücksichtigt, da sie außerhalb der operativen Steuerungsmöglichkeiten des Managements liegen.

Das investierte Vermögen stieg vor allem aufgrund der vollen Wirksamkeit der Vollkonsolidierung von Porsche sowie höherer Sachinvestitionen auf 72.749 (65.749) Mio. €.

Die Kapitalrendite (RoI) zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Sie hat sich 2013 im Vergleich zum Vorjahr verringert, belief sich jedoch mit 14,5 (16,6) % deutlich über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 %.

Die Kapitalkosten – das investierte Vermögen multipliziert mit dem gegenüber 2012 gestiegenen Kapitalkostensatz – lagen mit 6.038 (5.128) Mio. € über dem Niveau des Vorjahres. In Verbindung mit dem geringeren Operativen Ergebnis nach Steuern führte dies zu einem rückläufigen, aber deutlich positiven Wertbeitrag in Höhe von 4.497 (5.775) Mio. €.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns“.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE[1]

Mio. €	2013	2012[2]
Operatives Ergebnis nach Steuern	**10.536**	**10.904**
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	72.749	65.749
Kapitalrendite (RoI) in %	**14,5**	**16,6**
Kapitalkostensatz in %	8,3	7,8
Kapitalkosten des investierten Vermögens	**6.038**	**5.128**
Wertbeitrag	**4.497**	**5.775**

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Volkswagen AG

(KURZFASSUNG NACH HGB)

Fahrzeugproduktion nimmt im Vergleich zum Vorjahr zu,
Umsatzerlöse und Ergebnis liegen unter dem Vorjahreswert.

JAHRESERGEBNIS

Mit 65,6 Mrd. € lagen die Umsatzerlöse der Volkswagen AG im Berichtsjahr um 4,1 % unter dem Vorjahreswert. Im Ausland wurden 62,8 (63,5) % der Umsatzerlöse erwirtschaftet. Die um 2,4 % auf 61,9 Mrd. € gesunkenen Herstellkosten führten zu einem Bruttoergebnis von 3,6 (4,9) Mrd. €.

Die Vertriebs- und Allgemeinen Verwaltungskosten waren im Geschäftsjahr 2013 mit 6,1 Mrd. € um 1,7 % höher als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen stieg auf 9,3 (8,8) %. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf 0,9 (1,3) Mrd. €.

Das Finanzergebnis verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 22,6 % auf 6,1 Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus einem gesunkenen Beteiligungsergebnis.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Volkswagen AG ging im Jahr 2013 insgesamt auf 4,6 (8,1) Mrd. € zurück. Nach Abzug der Steuern betrug der Jahresüberschuss 3,1 Mrd. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2013	2012
Umsatzerlöse	65.587	68.361
Herstellungskosten	61.937	63.458
Bruttoergebnis vom Umsatz	**+ 3.650**	**+ 4.903**
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	6.088	5.986
Sonstiges betriebliches Ergebnis	+ 944	+ 1.264
Finanzergebnis*	+ 6.115	+ 7.904
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**+ 4.620**	**+ 8.084**
Steuern	1.542	1.704
Jahresüberschuss	**3.078**	**6.380**
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	6	10
Einstellung in Gewinnrücklagen	1.210	3.190
Bilanzgewinn	**1.874**	**3.200**

* Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2013	2012
Anlagevermögen	69.931	61.096
Vorräte	3.695	3.795
Forderungen*	22.132	19.347
Flüssige Mittel	11.279	6.880
Bilanzsumme	**107.037**	**91.118**
Eigenkapital	25.874	24.434
Sonderposten mit Rücklageanteil	41	47
Langfristiges Fremdkapital	16.450	14.102
Mittelfristiges Fremdkapital	29.602	26.222
Kurzfristiges Fremdkapital	35.070	26.312

* Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme war am 31. Dezember 2013 mit 107,0 Mrd. € um 15,9 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor. Mit 2,5 Mrd. € lagen die Investitionen in Sachanlagen (inklusive Immaterieller Vermögensgegenstände) auf dem Niveau des Vorjahres. Die Finanzinvestitionen von 19,9 (9,7) Mrd. € enthalten auch die Beteiligung an der Truck & Bus GmbH. Der Wert des Anlagevermögens übertraf am Bilanzstichtag mit 69,9 Mrd. € den Vergleichswert 2012 um 14,5 %.

Mit 37,1 Mrd. € übertraf das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) vor allem aufgrund höherer Flüssiger Mittel und gestiegener Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen den Vorjahreswert um 7,1 Mrd. €.

Das Eigenkapital belief sich am 31. Dezember 2013 auf 25,9 Mrd. €; der Anstieg um 5,9 % resultierte vor allem aus dem Jahresüberschuss.

Die Eigenkapitalquote betrug 24,2 (26,8) %. Die Rückstellungen waren insgesamt um 0,8 Mrd. € höher als im Vorjahr. Dies ist vor allem auf gestiegene Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Die sonstigen Rückstellungen stiegen um 0,2 Mrd. € auf 11,1 Mrd. €, die Steuerrückstellungen nahmen um 0,1 Mrd. € auf 5,0 Mrd. € zu. Da im Wesentlichen die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen, waren die Verbindlichkeiten (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) insgesamt mit 52,6 Mrd. € um 35,2 % höher als am 31. Dezember 2012.

Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals stieg auf 45,1 (33,1) Mrd. €.

Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir ebenso positiv wie die des Volkswagen Konzerns.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Gemäß § 58 Abs. 2 AktG wurden aus dem Jahresergebnis insgesamt 1.210 Mio. € in die Anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von insgesamt 1,9 Mrd. €, das bedeutet 4,00 € je Stammaktie und 4,06 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2013
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.191 Mio. €)	1.871.160.846,26
davon auf: Stammaktien	1.180.359.272,00
Vorzugsaktien	690.801.574,26
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	3.295.735,06
Bilanzgewinn	**1.874.456.581,32**

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2013	%	2012	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	6.545	71,4	6.481	70,4
Soziale Abgaben	1.116	12,2	1.073	11,7
Bezahlte Ausfallzeiten	930	10,1	868	9,4
Altersversorgung	579	6,3	778	8,5
Gesamtaufwand	**9.170**	**100,0**	**9.200**	**100,0**

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Geschäftsjahr 2013 lag der Absatz der Volkswagen AG an die Handelsorganisation mit insgesamt 2.495.745 Fahrzeugen unter dem Niveau des Vorjahres (–3,3 %). Im Ausland wurden 70,5 (70,0) % der Fahrzeuge abgesetzt.

PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 1.169.151 Fahrzeuge und damit 1,8 % mehr als im Vorjahr. Die durchschnittliche Tagesproduktion der Volkswagen AG war mit 5.095 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr höher.

MITARBEITERZAHL

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2013 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 107.559 Personen beschäftigt; davon waren 4.942 Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 5.549 Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahresstichtag wuchs die Belegschaft um 5,7 %.

Weibliche Arbeitnehmer machten einen Anteil an der Belegschaft von 15,8 % aus. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 3.590 Personen (3,3 %). Der Anteil ausländischer Mitarbeiter belief sich auf 5,9 %. Die Quote der Mitarbeiter im gewerblichen Bereich mit einer abgeschlossenen, für Volkswagen relevanten Ausbildung betrug 83,0 %. Einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss hatten 17,3 % der Beschäftigten. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Geschäftsjahr 2013 bei 42,9 Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Im Jahr 2013 erreichten die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB eine Höhe von 4,4 (3,8) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 11.181 Personen beschäftigt.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen an den sechs inländischen Standorten der Volkswagen AG belief sich im Geschäftsjahr 2013 auf 26,2 (26,6) Mrd. €; inländische Lieferanten hatten einen Anteil von 68,1 (68,4) %. Auf Produktionsmaterial entfielen 21,1 Mrd. € des gesamten Beschaffungsvolumens, Investitionsgüter und Dienstleistungen machten 5,1 Mrd. € aus.

AUSGABEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

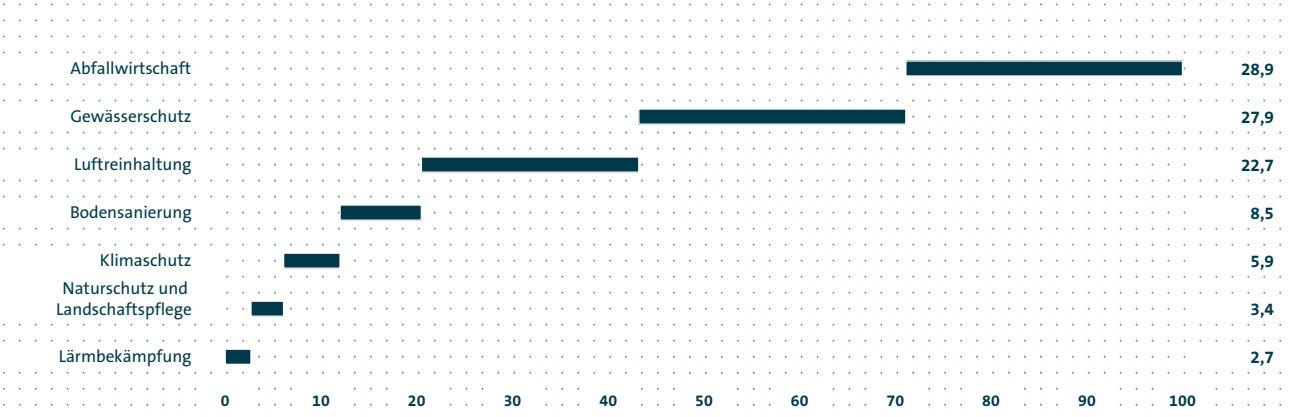
Wir unterscheiden die Ausgaben für den Umweltschutz in Investitionen und Betriebskosten für den Umweltschutz. Von den Gesamtinvestitionen zählen diejenigen zu den Umweltschutzinvestitionen, die mit der ausschließlichen oder überwiegenden Zielsetzung des Umweltschutzes getätigt werden. Hierbei differenziert man zwischen additiven und integrierten Investitionen. Additive Umweltschutzmaßnahmen sind separate, vom übrigen Produktionsprozess getrennte Anlagen. Sie können dem Produktionsprozess vor- oder nachgelagert sein. Im Gegensatz zu den additiven Umweltschutzeinrichtungen wird bei den integrierten Maßnahmen schon während der Leistungserstellung die Umweltbelastung vermindert. Im Jahr 2013 lag der Schwerpunkt im Bereich des Gewässerschutzes.

Die Betriebskosten beziehen sich ausschließlich auf produktionsbezogene Umweltschutzmaßnahmen, die die Umwelt vor schädigenden Einflüssen schützen, indem sie Emissionen des Unternehmens vermeiden, verringern oder beseitigen beziehungsweise Ressourcen schonen. Dazu zählen sowohl Ausgaben für den Betrieb von Anlagen, die dem Schutz der Umwelt dienen als auch Ausgaben für nicht anlagenbezogene Maßnahmen. Die Schwerpunkte lagen im Jahr 2013 in den Bereichen Gewässerschutz, Abfallwirtschaft und Luftreinhaltung.

AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mio. €	2013	2012	2011	2010	2009
Investitionen	14	9	18	12	10
Betriebskosten	224	216	200	197	180

BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2013
Anteil der Umweltschutzbereiche in Prozent



RISIKEN UND CHANCEN DER GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Die Geschäftsentwicklung der Volkswagen AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des Volkswagen Konzerns. Diese Risiken und Chancen erläutern wir im Risiko- und Chancenbericht auf den Seiten 151 bis 163 dieses 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 den Seiten 162 bis 163 dieses Geschäftsberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

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

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

Der Jahresabschluss der Volkswagen AG (HGB) ist beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de abrufbar.

Nachhaltige Wertsteigerung

Unsere Unternehmensführung ist auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtet. Wir übernehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette Verantwortung für unsere Kunden, unsere Mitarbeiter, die Gesellschaft und die Umwelt.

Im Kapitel Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben wir die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns beschrieben. Auch die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren geben Auskunft darüber, wie effektiv die Werttreiber unseres Unternehmens sind. Dazu zählen unsere Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Dabei nehmen wir stets unsere Verantwortung für Kunden, Mitarbeiter, Gesellschaft und Umwelt wahr. In diesem Kapitel zeigen wir anhand von Beispielen aus den genannten Bereichen, wie wir den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY UND NACHHALTIGKEIT

Volkswagen ist aufgrund seiner Unternehmenskultur wie kaum ein anderes Unternehmen geeignet, das moderne Verständnis von Verantwortung und Nachhaltigkeit mit den traditionellen Werten unternehmerischen Handelns in einem integrierten CSR-Ansatz zu verbinden.

Im traditionellen Verständnis bedeutet Corporate Social Responsbility (CSR), dass sich das Unternehmen in Form von Spenden oder freiwilligem Engagement von Mitarbeitern („Corporate Volunteering“) aktiv für karitative Zwecke und das gesellschaftliche Wohlergehen einsetzt. Obwohl ein solcher Beitrag vom Unternehmen erwartet wird, ist er in Anerkennung der gesellschaftlichen Verantwortung durch das Unternehmen eine freiwillige Leistung. Im modernen Verständnis ist CSR ein integrierter Bestandteil der unternehmerischen Kernkompetenz. CSR ist dementsprechend an den strategischen Zielen des Unternehmens ausgerichtet und umfasst ein Konzept der unternehmerischen Verantwortung entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Während im traditionellen Verständnis von CSR aus Sicht verschiedener Stakeholder die Frage nach der Mittelverwendung gestellt wird, wollen sie im modernen Verständnis wissen, wie das Unternehmen seine Mittel erwirtschaftet. Das betrifft sowohl die Verantwortung für soziale und ökologische Standards in den eigenen Fertigungsstätten und in der Lieferkette als auch für das Produkt selbst.

Nachhaltigkeit bedeutet das gleichrangige und gleichzeitige Anstreben ökonomischer, sozialer und ökologischer Ziele. Daraus folgt für uns, dauerhafte Werte zu schaffen, gute Arbeit zu ermöglichen und sorgsam mit Umwelt sowie Ressourcen umzugehen. Unser integriertes CSR-Konzept sorgt dafür, dass wir auf jeder Stufe des Wertschöpfungsprozesses Risiken und Entwicklungschancen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance frühzeitig erkennen und steuern sowie unsere Reputation weiter erhöhen. So trägt CSR dazu bei, den Wert des Unternehmens langfristig und nachhaltig zu steigern.

Management und Koordination

Unser integriertes CSR-Management ist auf allen Ebenen des Unternehmens eng mit den Fachbereichen verknüpft. Der Konzernvorstand ist zugleich das höchste Nachhaltigkeitsgremium im Unternehmen (Nachhaltigkeitsboard). Informationen zu den Themen Verantwortung und Nachhaltigkeit erhält er regelmäßig vom Konzern-Steuerkreis CSR & Nachhaltigkeit, dem neben Top-Managern zentraler Vorstandsbereiche auch der Konzernbetriebsrat sowie Vertreter der Marken und Regionen angehören. Dieser Steuerkreis verantwortet unsere Nachhaltigkeitsstrategie, auf deren Basis der Konzern bis 2018 das nachhaltigste Automobilunternehmen der Welt werden will. Im Steuerkreis werden die strategischen Ziele und Aussagen zu CSR und Nachhaltigkeit formuliert, die unternehmensweiten CSR-Steuerungsindikatoren festgelegt und kontrolliert sowie Entscheidungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung getroffen.

Seit 2006 koordiniert unsere Geschäftsstelle CSR & Nachhaltigkeit alle CSR-Aktivitäten innerhalb des Konzerns und der Marken und nutzt dafür standardisierte Strukturen, Prozesse und Berichte. Sie richtet die CSR-Aktivitäten strategisch aus und steuert interne Managementprozesse und Stakeholder-Beziehungen. CSR-Projektteams des Konzerns sowie der Marken und Regionen arbeiten bereichsübergreifend an aktuellen Themen wie der Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen sowie dem Stakeholder-Management. Seit 2009 tauschen sich die internationalen CSR-Koordinatoren aller Marken und Regionen jährlich aus.

Mit unserem IT-gestützten Nachhaltigkeitsmanagementsystem und der Integration von Kennzahlensystemen haben wir die Voraussetzungen für eine umfassende und zeitnahe CSR- und Nachhaltigkeitsberichterstattung des Konzerns geschaffen. Dadurch steigern wir die Transparenz und Datenqualität, um CSR-Risiken leichter überwachen sowie Chancen ermitteln zu können.

Verhaltensgrundsätze und Leitlinien

Konzernweit gültige Verhaltensgrundsätze dienen unseren Mitarbeitern im Falle rechtlicher und ethischer Herausforderungen bei der täglichen Arbeit als Wegweiser. Sie verkörpern die Konzernwerte Kundennähe, Höchstleistung, Werte schaffen, Erneuerungsfähigkeit, Respekt, Verantwortung und Nachhaltigkeit. Jeder Mitarbeiter ist gleichermaßen dafür verantwortlich, diese Grundsätze einzuhalten.

Weitere wichtige Leitlinien für unser Handeln sind internationale Konventionen, Regulierungen sowie interne Regeln. Mit der „Erklärung zu den sozialen Rechten und den industriellen Beziehungen bei Volkswagen“ (Volkswagen Sozialcharta), der Charta der Arbeitsbeziehungen und der Charta der Zeitarbeit bekennen wir uns zu grundlegenden Menschenrechten, Arbeitsnormen und Prinzipien.

Strategisches Stakeholder-Management

Volkswagen tauscht sich laufend mit seinen Interessengruppen aus, deren vielfältige Forderungen und Erwartungen sich direkt auf den wirtschaftlichen Erfolg des Konzerns auswirken und daher schon frühzeitig in die Wissensmanagementprozesse des Unternehmens einfließen. Um solchen Anforderungen zielgerichtet zu begegnen, haben wir ein Stakeholder-Management eingerichtet, das die ökonomischen, ökologischen und sozialen Herausforderungen in einem systematischen Prozess entlang unserer Wertschöpfungskette analysiert. Mit den verschiedenen Interessengruppen kommunizieren wir offen, konstruktiv und gleichberechtigt. Dafür nutzen wir eine Vielzahl von Instrumenten: Dialoge, Workshops, Symposien, öffentliche Kontroversen, soziale Medien, Fragebögen, Evaluationen und Projekte.

Stakeholder-Dialoge dokumentieren wir in einem für den Volkswagen Konzern maßgeschneiderten IT-gestützten Stakeholder-Management-System und publizieren sie in unserem jährlichen Nachhaltigkeitsbericht, damit unsere Interaktion mit den Interessengruppen nachvollziehbar ist. Im Konzern-Steuerkreis CSR & Nachhaltigkeit, dem Projektteam des Konzerns sowie der Marken und Regionen wird das Stakeholder-Management gesteuert und koordiniert. Indem wir für die Projektteams relevante Fachbereiche gezielt auswählen, können wir auch innerhalb kurzer Zeit den vielfältigen Anforderungen der jeweiligen Stakeholder begegnen.

Wesentlicher Bestandteil des externen Stakeholder-Managements ist die Mitgestaltung nationaler und internationaler Unternehmensnetzwerke: Wir sind beispielsweise im Vorstand des führenden europäischen Unternehmensnetzwerks für Corporate Social Responsibility, CSR Europe, vertreten; innerhalb Deutschlands arbeiten wir im Vorstand von econsense mit, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. Zusammen mit zahlreichen anderen Unternehmen haben wir das „Leitbild für verantwortliches Handeln in der Wirtschaft“ unterzeichnet.

Seit 2002 engagieren wir uns darüber hinaus in der größten und wichtigsten CSR-Initiative der Welt, dem UN Global Compact. Über 10.000 Unternehmen und weitere Stakeholder aus mehr als 130 Ländern arbeiten dort gemeinsam daran, die Weltwirtschaft nachhaltiger und gerechter zu gestalten. Der Volkswagen Konzern und seine Marken leisten einen wesentlichen Beitrag zu diesem Vorhaben. Scania bekräftigte dies mit der Unterzeichnung des Global Compact im Jahr 2013.

Das Wertegerüst des Global Compact bilden zehn Prinzipien zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung. Mit unserem Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Prinzipien an unseren Standorten haben wir auch 2013 den „Global Compact Advanced Level“ erreicht. Außerdem unterstützen wir andere Unternehmen im Global Compact mit unserem Know-how dabei, ihre weltweite Verantwortung wahrzunehmen, zum Beispiel indem wir als ständiges Mitglied im Beratergremium zur Nachhaltigkeit in der Zuliefererkette mitwirken.

2013 unterzeichnete Volkswagen als erstes Automobilunternehmen weltweit das CEO Water Mandate. Diese Tochter des UN Global Compact versteht sich als Multistakeholder-Organisation, die in Zusammenarbeit mit Unternehmen, dem UN Generalsekretariat, zivilgesellschaftlichen Organisationen und Regierungen die vielfältigen Wasserprobleme weltweit in Angriff nimmt und nachhaltige Lösungen entwickelt.

Wesentlichkeitsmatrix

Aus dem umfassenden Austausch mit unseren Stakeholdern erfahren wir, welche Themen für eine gesicherte Zukunft des Unternehmens wesentlich sind. Diese bewerten wir systematisch anhand aktueller internationaler Nachhaltigkeitsstudien und gleichen sie mit den Richtlinien und Konventionen ab, denen sich Volkswagen verpflichtet fühlt. Interne Gremien beraten und gewichten die identifizierten Themen im kontinuierlichen Prozess der Wesentlichkeitsanalyse. Sowohl auf Marken- als auch auf Konzernebene diskutieren wir diese wichtigen Herausforderungen für unser Unternehmen und die Automobilindustrie ausführlich. Das Ergebnis ist die Landkarte unserer Nachhaltigkeitsstrategie: eine Matrix der wesentlichen Themen.

WESENTLICHKEITSANALYSE: THEMEN FÜR DEN VOLKSWAGEN KONZERN

CSR-Projekte

Die vielfältigen CSR-Projekte, die der Volkswagen Konzern weltweit initiiert und betreut, basieren auf den folgenden wesentlichen Leitlinien:

- Sie stehen in Übereinstimmung mit den Konzerngrundsätzen und adressieren zugleich ein spezifisches lokales oder regionales Thema.
- Sie sind Ausdruck der Vielfalt im Konzern wie in der gesellschaftlichen Umgebung, in der die Projekte durchgeführt werden.
- Sie entstehen in einem engen Stakeholder-Dialog mit den örtlichen Akteuren, die in die Umsetzung eingebunden sind.
- Das Projektmanagement erfolgt vor Ort in der Verantwortung der dort tätigen Einheiten.

Der Volkswagen Konzern unterstützt eine Vielzahl von Projekten, die Kunst und Kultur, Erziehung, Wissenschaft, Gesundheit und Sport fördern oder der Entwicklung regionaler Strukturen und dem Naturschutz dienen. Mit diesen Projekten wird CSR zu einer Lernplattform für alle Marken und in allen Regionen des Unternehmens. Beispielhaft dafür stehen unsere umfassenden Kooperationen mit dem Deutschen Roten Kreuz und dem Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU).

Das Deutsche Rote Kreuz steht für eine Idee, die heute noch genauso aktuell ist wie vor 150 Jahren: Menschen helfen Mitmenschen, die in Not geraten sind. Mitmenschlichkeit, Gemeinsinn und Verantwortungsbewusstsein – darauf beruht die größte und traditionsreichste Bürgerbewegung Deutschlands und diese Werte teilen auch wir im Volkswagen Konzern. In diesem Sinne setzen wir uns für eine gute, ausgewogene gesellschaftliche Entwicklung ein – in Deutschland genauso wie an unseren internationalen Standorten. Der Volkswagen Konzern hilft deshalb im Rahmen seiner strategischen Partnerschaft dem Deutschen Roten Kreuz dabei, noch mehr Menschen für ein ehrenamtliches Engagement zu gewinnen. Dieses Ziel steht neben der Stärkung des Rettungsdienstes im Zentrum der Partnerschaft.

Seit vielen Jahren begleitet der NABU die Volkswagen AG – seit Ende 2012 auf der Grundlage eines neuen, erweiterten Kooperations- und Beratungsvertrags. Der NABU ist für Volkswagen ein strategischer Partner auf dem Weg des Konzerns zum ökologischsten Automobilhersteller weltweit.

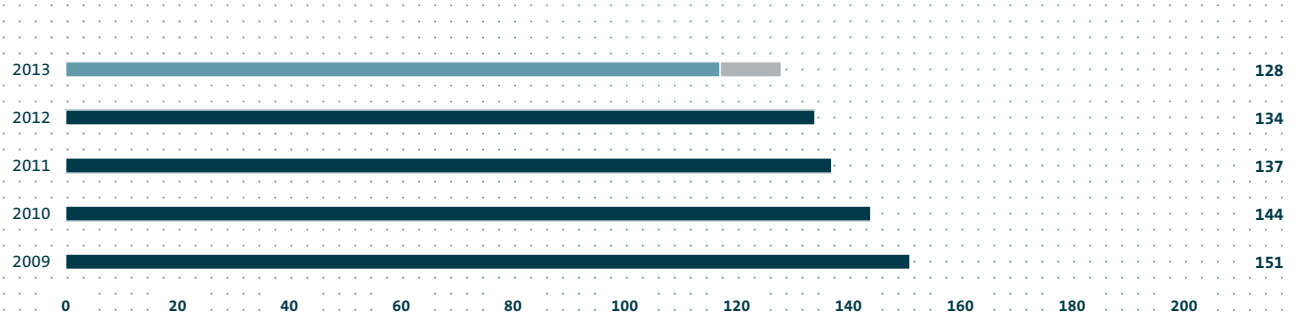
FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Konzerns konzentrierten sich im Geschäftsjahr 2013 unverändert darauf, die Produktpalette zu erweitern und die Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit der Produkte zu verbessern.

Schwerpunkte unserer Forschung und Entwicklung

Bis 2015 soll der durchschnittliche CO_2-Ausstoß der Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns in Europa auf 120 g/km sinken. In den vergangenen fünf Jahren ist es uns bereits gelungen, den CO_2-Ausstoß um 23 g CO_2/km auf 128 g CO_2/km zu reduzieren. Seit 2012 sind die CO_2-Emissionen für die europäischen Pkw-Neuwagenflotten der Fahrzeughersteller gesetzlich reglementiert:

CO_2-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU 28) PKW-NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS
in Gramm pro Kilometer



Für das Jahr 2013 galt, dass 75 % der Neuwagenflotte den gesetzlich vorgeschriebenen Wert von 130 g CO_2/km erfüllen müssen. Im Berichtsjahr betrug dieser Wert für den Volkswagen Konzern 117 g CO_2/km. Aktuell bieten wir 438 Modellvarianten (Motor-Getriebe-Kombinationen) an, die weniger als 130 g CO_2/km emittieren. Mit 324 Modellvarianten unterschreiten wir bereits die Schwelle von 120 g CO_2/km. 54 Modellvarianten liegen sogar unter 100 g CO_2/km (siehe dazu auch die Grafik auf Seite 118).

Ein Schwerpunkt der Technischen Entwicklung war 2013, den Modularen Querbaukasten (MQB) weiter auszurollen. Nachdem 2012 mit dem Audi A3, dem neuen Golf und dem SEAT Leon die ersten Modelle auf der Grundlage des MQB auf den Markt gekommen waren, folgten im Berichtsjahr weitere Derivate dieser Modelle sowie der neue ŠKODA Octavia. Weitere Fahrzeuge, wie der bereits vorgestellte Golf Sportsvan, werden folgen.

Automatische Fahrfunktionen fördern das vorausschauende Fahren und bieten Potenzial für Effizienzsteigerungen. Sie machen das Steuern sicherer, indem sie die Wahrscheinlichkeit menschlichen Fehlverhaltens verringern, und erhöhen den Komfort. Außerdem optimieren sie den Verkehrsfluss und tragen dadurch zur besseren Ausnutzung der Infrastruktur bei. Bereits in naher Zukunft wird beispielsweise ein Baustellenassistent dabei helfen, Unfälle in Baustellen zu reduzieren oder ganz zu vermeiden. Wir forschen darüber hinaus an der Hoch- und Vollautomatisierung des Fahrens.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Forschung und Entwicklung lag im vergangenen Jahr auf mobilen Online-Diensten. Sie fördern Komfort, Sicherheit sowie Verkehrseffizienz und unterstützen die Vision des kooperativen, umweltfreundlichen und unfallfreien Fahrens. Die Volkswagen Konzern-Forschung hat in ihrem Mitte 2013 abgeschlossenen Förderprojekt „Sichere Intelligente Mobilität Testfeld Deutschland“ (simTD) bewiesen, dass diese Technologien praxistauglich sind. Als erste Beispiele haben wir die Warnung vor Gefahrenstellen und Stauenden, den Eingriff aktiver Sicherheitssysteme und die Information über Ampelphasen getestet.

Mit Blick auf unser ehrgeiziges Ziel, den CO_2-Ausstoß zu verringern, gewinnt der Leichtbau für die Großserie zunehmend an Bedeutung. Durch das gemeinsame Engagement der Konzern-Forschung und der Bereiche Produktion und Komponente wird das Thema Leichtbau und dessen zukünftige Fertigungstechnologien im Konzern forciert. Seit 2012 forschen wir auch in der öffentlich-privaten Partnerschaft „Open Hybrid LabFactory“ zusammen mit dem Niedersächsischen Forschungszentrum Fahrzeugtechnik (NFF) der Technischen Universität Braunschweig und weiteren Industriepartnern an wirtschaftlichen Leichtbautechnologien. Im Jahr 2013 haben wir uns hier auf vertragliche Rahmenbedingungen geeinigt und unsere Forschungs- und Technologieschwerpunkte festgelegt. Bis Ende 2015 sollen rund 200 Forscher aus Industrie und Wissenschaft gemeinsam hybride Leichtbaustrukturen entwickeln.

Den Einsatz virtueller Techniken in unseren Prozessen bauen wir stetig aus, um den Entwicklungs-, Produktions- oder Serviceprozess von Fahrzeugen zu beschleunigen und zu verbessern. Dabei spielen Smartphones eine immer wichtigere Rolle. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Augmented-Reality-Technologie, bei der die reale Welt erkannt und mit virtuellen Informationen angereichert wird. Nachdem die Marke Audi diese Technologie bereits nutzt, bringt Volkswagen sie erstmals beim XL1 zum Einsatz. Weitere Anwendungen werden in der Volkswagen Konzern-Forschung erarbeitet. Darüber hinaus nutzt Volkswagen virtuelle Techniken, beispielsweise um die Ergonomie von Arbeitsfolgen in der Produktion zu verbessern.

Eine wichtige Grundlage für Innovationen und unternehmerischen Erfolg ist, dass wir neue Entwicklungen in Gesellschaft, Technologie, Politik, Umwelt und Wirtschaft zu einem frühen Zeitpunkt erkennen. Deshalb befasst sich die Konzern-Forschung ständig mit den aktuellsten gesellschaftlichen und technologischen

Trends. Sie hat dafür Schnittstellen zu den wichtigen Automobilmärkten der Welt eingerichtet. Forschungsbüros in China, Japan und den USA beobachten automobilrelevante Technologiebereiche, führen Kooperationsprojekte mit Forschungseinrichtungen und lokalen Unternehmen durch und erschließen dem Volkswagen Konzern dadurch neue Informationen.

Innovationen halten Einzug in das Automobil

Das Center of Automotive Management, ein unabhängiges Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung, verleiht jährlich an Fahrzeughersteller die „AutomotiveINNOVATIONS Awards". Der Volkswagen Konzern gewann im Geschäftsjahr 2013 in den Kategorien „Innovationsstärkster Konzern", „Bester Hersteller: Konventionelle Antriebe", „Bester Hersteller: Alternative Antriebe" und „Bester Hersteller: Vernetztes Fahrzeug" und unterstrich damit erneut seine Innovationskraft.

Einige Beispiele für unsere Innovationen im abgelaufenen Geschäftsjahr:

Innovations-Highlight der Marke Volkswagen Pkw war der in Kleinserie gefertigte XL1. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,189 ist er das aerodynamischste Serienfahrzeug der Welt. Dank Hightech-Leichtbau bringt er nur 795 kg auf die Waage. Ausgestattet mit einem Plug-in-Hybridsystem – bestehend aus einem Zweizylinder-TDI-Motor mit 35 kW (48 PS), einem Elektromotor mit 20 kW und einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) – emittiert der XL1 nur 21 g CO_2/km und verbraucht lediglich 0,9 l Diesel auf 100 km. Damit ist er auch das sparsamste Serienauto der Welt mit Verbrennungsmotor.

Mit dem e-up! ging 2013 unser erstes Fahrzeug mit einem reinen Elektroantrieb an den Start. Der 60 kW (82 PS) starke Elektromotor ermöglicht in Kombination mit einer 18,7 kWh Lithium-Ionen-Batterie eine Reichweite von bis zu 160 km. Aufgeladen werden kann der e-up! an einer 230 Volt Steckdose, an einer beim Kunden installierten Wallbox, an öffentlichen Wechselstrom-Ladesäulen oder mittels des Ladesystems CCS (Combined Charging System) an einer Gleichstrom-Schnellladesäule, an der schon innerhalb von 30 Minuten eine 80-prozentige Ladung ermöglicht wird.

Mit der A3 Limousine präsentierte die Marke Audi im Berichtsjahr das erste Stufenheckmodell im kompakten Premiumsegment. Ausgestattet mit einem 1.4 TFSI-Motor und der neuen Cylinder-on-Demand-Technologie verbraucht das Fahrzeug nur 4,8 l auf 100 km, die CO_2-Emission liegt bei 111 g/km. Zusätzlich überzeugt das neue Mitglied der A3-Familie nicht nur mit niedrigem Gewicht dank Leichtbau, sondern auch mit vielen Highend-Lösungen bei Infotainment und Fahrerassistenzsystemen.

Im neuen Audi A8 verwenden wir erstmals die Matrix-LED-Technologie, die in puncto Design und Technik der Scheinwerfer neue Maßstäbe setzt: Das Fernlicht ist in 25 Einzelsegmente unterteilt, deren Leuchtdioden je nach Situation einzeln zu- und abgeschaltet oder gedimmt werden. So reagiert das System hochpräzise auf andere Fahrzeuge. Der Scheinwerfer bietet zudem das intelligente Kurvenlicht, eine neue Optik für das Tagfahrlicht und ein Blinklicht mit dynamisierter Anzeige.

Porsche stellte 2013 seine Kompetenz in Sachen Hybridtechnologie unter Beweis: Der Panamera S E-Hybrid ist der erste Plug-in-Hybrid der Luxusklasse. Mit 416 PS Systemleistung beschleunigt der E-Hybrid in 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 km/h. Rein elektrisch fährt der Panamera S E-Hybrid 36 km weit, die Höchstgeschwindigkeit liegt dann bei 135 km/h. Das Fahrzeug verbraucht im Durchschnitt nur 3,1 l/100 km, das entspricht einem CO_2-Ausstoß von 71 g/km. Es bietet zudem ein völlig neues Spektrum an Komfortfunktionen, die sich auch per Smartphone-App aktivieren und abrufen lassen. Dazu gehören die Anzeige für den Ladestatus der Batterie und die Reichweite, das Vorheizen oder -kühlen des Fahrzeugs sowie die Wegeführung des Fahrers zum geparkten Fahrzeug.

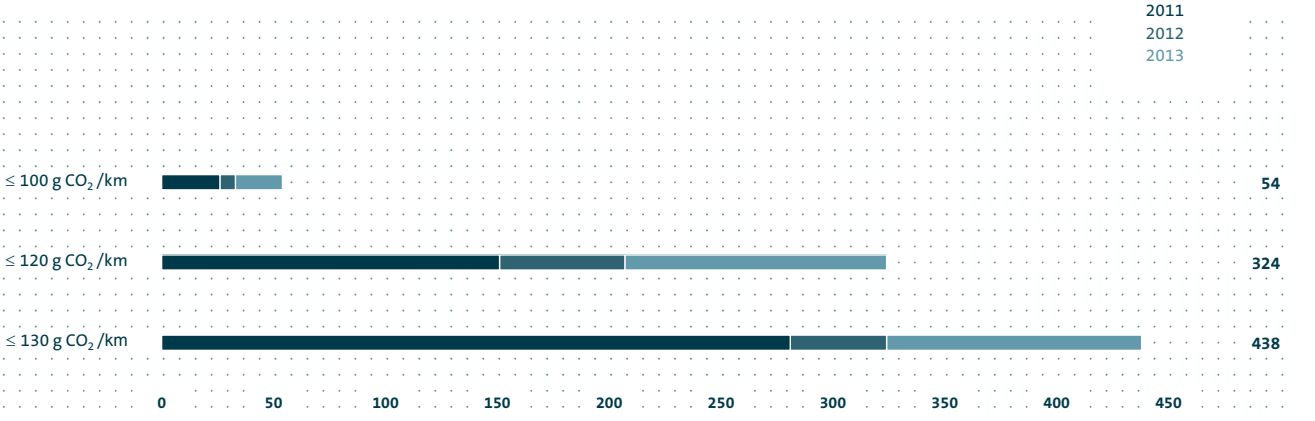
Der Porsche 918 Spyder leitet eine neue Ära im Sportwagenbau ein. Von Grund auf als Hochleistungs-Hybrid konzipiert, verbindet er die Performance eines Supersportlers mit der fast lautlosen Fortbewegung eines Elektrofahrzeugs. Seine Systemleistung von 652 kW (887 PS) katapultiert ihn in 2,8 Sekunden von null auf 100 km/h. Beim Fahrzeugstart ist der „E-Power"-Modus bei ausreichendem Ladezustand der Batterie standardmäßig eingestellt.

Scania Streamline steht für die neuen Fernverkehrsmodelle der G- und R-Baureihen, die für niedrigen Kraftstoffverbrauch optimiert sind. Neben verbesserter Aerodynamik und einem kompletten Windabweiser-Paket trägt dazu eine neue Version des Getriebes Scania Opticruise bei. Hier ist der Economy-Modus vollständig in die vorausschauende Geschwindigkeitsregelung Scania Active Prediction integriert. Zusammen mit der neuen Generation der Euro-6-Motoren lassen sich im Fernverkehr damit bis zu 8 % Kraftstoff einsparen.

MAN hat für seine Lkw und Reisebusse die Euro-6-Technologie erfolgreich in Serie gebracht. Dabei wurden ausgereifte Technologien sinnvoll zusammengeführt und optimal aufeinander abgestimmt. In allen Euro-6-Dieselfahrzeugen wird durchgehend auf ein effizientes Konzept bestehend aus bedarfsgeregelter Abgasrückführung, Dieselpartikelfilter und einer speziellen Abgasnachbehandlung gesetzt.

Seit Juni 2013 produziert Audi mit dem Audi e-gas ein synthetisches Erdgas und speist dieses ins öffentliche Netz ein. Kernstück der neu errichteten Anlage in Niedersachsen ist eine Methanisierungsanlage von MAN. Konstruiert und gefertigt wurde das etwa 16 m hohe Modul am MAN Standort Deggendorf. Die Anlage produziert mit regenerativ erzeugtem Strom klimaneutralen Treibstoff, der sich mit der bereits vorhandenen Infrastruktur sowohl speichern als auch transportieren lässt.

CO_2-EMISSION – STATUS QUO
Anzahl Fahrzeuge



Ein Blick in die Zukunft – Studien und Konzeptfahrzeuge

In diesem Abschnitt beschreiben wir ausgewählte Konzeptfahrzeuge und Studien, die wir 2013 neben den zahlreichen Serienfahrzeugen vorgestellt haben.

Auf der Tokio Motor Show präsentierte die Marke Volkswagen Pkw die Studie twin up!. Ausgestattet mit einem Plug-in-Hybridsystem mit 55 kW (75 PS) Systemleistung erreicht der Viersitzer einen kombinierten Verbrauch von lediglich 1,1 l pro 100 km. Einzelne Elemente des Antriebssystems – Dieselmotor, E-Maschine und Doppelkupplungsgetriebe (DSG) – teilt sich der innovative Cityspezialist mit dem sparsamsten Auto der Welt, dem XL1. Der twin up! kann bis zu 50 km rein elektrisch und damit emissionsfrei zurücklegen.

Die Midsize-SUV-Studie CrossBlue der Marke Volkswagen Pkw ist ein maskuliner Sechssitzer, der die optische Souveränität eines SUV mit dem Platzangebot eines Vans verbindet. Ein 140 kW (190 PS) starker TDI-Motor, zwei Elektromotoren mit 40 kW und 85 kW, ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) und eine elektrische Kardanwelle ergeben ein innovatives Plug-in-Hybridsystem mit einer Gesamtleistung von 225 kW (306 PS). Mit dem CrossBlue zeigt Volkswagen die Möglichkeit auf, das Modellspektrum in Amerika um einen Midsize-SUV der Fünf-Meter-Klasse zu erweitern.

Audi stellte anlässlich des 30. Geburtstags des Sport quattro die dynamische Coupé-Studie Sport quattro concept vor und führt damit die große Tradition des quattro fort. Der Sport quattro concept besitzt einen Plug-in-Hybridantrieb mit einer Systemleistung von 515 kW (700 PS). Zusammen mit seinem 412 kW (560 PS) starken V8-Motor mit Biturbo-Aufladung und 110 kW E-Maschine beschleunigt der in Leichtbau gefertigte Spitzensportler in nur 3,7 Sekunden auf 100 km/h. Seine rechteckigen Doppelscheinwerfer nutzen die zukunftsweisende Matrix-LED-Technologie.

Die Crossover-Studie Audi nanuk quattro concept, die in enger Zusammenarbeit mit den Designern von Italdesign Giugiaro entstand, verbindet die Dynamik eines Hochleistungssportlers mit der quattro-Kompetenz von Audi auf der Straße, der Rennstrecke und im Gelände. Der Sportwagen für alle Lebenslagen wird von einem 400 kW (544 PS) starken V10 TDI-Motor angetrieben.

Aus Leidenschaft für Innovation und alternative Lösungen stellte Lamborghini anlässlich des 50-jährigen Firmenjubiläums den Egoista vor: Der von einem V10-Motor mit 440 kW (600 PS) angetriebene Bolide ist ein Sportwagen der Superlative, der durch sein muskulöses Design beeindruckt. Der Innenraum des Einzelstücks ist sehr rational gestaltet und bietet Platz für nur eine Person.

Synergien steigern die Effizienz

Im Berichtsjahr belegten mehrere Studien, dass die Volkswagen AG mehr als jedes andere Unternehmen in Forschung und Entwicklung investiert. Um diese Ressourcen in Zukunft noch besser für den Erfolg des Unternehmens einsetzen zu können, werden für die Entwicklung von Technologien zusätzliche Synergien durch die markenübergreifende Zusammenarbeit gehoben. Um dies sicherzustellen, wurde ein Konzernvorstandsgremium für Technologien gegründet; es definiert die effiziente Entwicklung und Umsetzung von Kerntechnologien im Konzern, die uns langfristig wettbewerbsfähig machen. Dabei handelt es sich insbesondere um strategische Schlüsseltechnologien, die eine Marke allein nur schwer finanzieren kann. Zudem nutzen die einzelnen Marken unsere Modulbaukästen, die gewährleisten, dass Synergieeffekte sowohl zwischen Modellen einer Baureihe als auch baureihen- und markenübergreifend erzielt werden.

Mit Allianzen Kräfte bündeln

Durch eine Zusammenarbeit mit kompetenten Batterieherstellern treibt der Volkswagen Konzern die Erforschung und Weiterentwicklung von Hochvolt-Batteriesystemen für Elektro- und Plug-in-Hybridantriebe konsequent voran. Im Jahr 2013 haben wir diese Kooperationen weitergeführt und intensiviert. Die VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG, die wir 2010 zusammen mit der VARTA Microbattery GmbH in Ellwangen gegründet haben, hat im Berichtsjahr ihre Arbeit erfolgreich fortgesetzt und wichtige Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Traktionsbatterien erarbeitet.

Auch unsere Kooperationen mit der Technischen Universität Budapest und dem Lawrence Berkeley National Lab – wie auch mit weiteren nationalen und internationalen Partnern – dienen der Batterieforschung.

Die bis 2016 bestehende Kooperation mit der Daimler AG bei der Produktion des Crafter haben wir im Geschäftsjahr 2013 weitergeführt.

Einbindung von externem F&E-Know-how

Neben konzerneigenen Ressourcen ist das Fachwissen unserer Lieferanten sehr wichtig für unseren Entwicklungsprozess; es wird uns in den kommenden Jahren dabei helfen, unsere Modelloffensive konsequent fortzusetzen. Durch die frühzeitige und enge Zusammenarbeit interner und externer Kapazitäten stellen wir sicher, dass wir Projekte in der gewünschten Qualität und mit verkürzter Entwicklungszeit erfolgreich abschließen. Auf externes Fachwissen greifen wir insbesondere in kreativen Prozessen sowie auf dem Gebiet der virtuellen Techniken und der Megatrends zurück.

Externe Kapazitäten nutzen wir darüber hinaus bei unterstützenden Dienstleistungen, in nachgelagerten Prozessen wie der Serienbetreuung sowie bei nachbessernden und nicht kundenrelevanten Tätigkeiten. Die Zusammenarbeit mit späteren Serienlieferanten bauen wir konsequent aus, um auf ihre Kompetenz bei der Entwicklung von Modulen und Komponenten zurückgreifen zu können.

Zahlreiche Patentanmeldungen eingereicht

Im Berichtsjahr haben wir 5.948 Erfindungen unserer Mitarbeiter zum Patent angemeldet, davon rund die Hälfte in Deutschland. Die hohe Zahl und die technologische Qualität der eingereichten Ideen bewiesen 2013 erneut die große Innovationskraft unserer Spitzenmannschaft. Die Schwerpunkte der Patentanmeldungen bildeten Innovationen in den Technologiegebieten modulares Infotainment, Fahrerassistenzsysteme, alternative Antriebstechnik und intelligenter Leichtbau.

F&E-Kennzahlen

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile nahmen im Geschäftsjahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 23,4 % zu. Neben neuen Modellen standen im Wesentlichen die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios und die Effizienzsteigerung unserer Motorenpalette im Mittelpunkt; der Anteil alternativer Antriebstechnologien nahm erneut zu. Die Aktivierungsquote erhöhte sich auf 34,2 (27,5) %. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen auf 10,2 (8,9) Mrd. €; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile belief sich auf 5,8 (5,1) %.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2013 – einschließlich der at-equity-konsolidierten Joint-Venture-Gesellschaften in China – konzernweit 43.756 Mitarbeiter (+4,0 %) tätig; das entspricht einem Anteil an der Gesamtbelegschaft von 7,6 %.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2013	2012	2011	2010	2009
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	11.743	9.515	7.203	6.257	5.790
davon aktivierte Entwicklungskosten	4.021	2.615	1.666	1.667	1.947
Aktivierungsquote in %	34,2	27,5	23,1	26,6	33,6
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.464	1.951	1.697	2.276	1.586
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	**10.186**	**8.851**	**7.234**	**6.866**	**5.429**

BESCHAFFUNG

Die Beschaffung hat sich im Berichtsjahr darauf konzentriert, die Fahrzeuganläufe abzusichern, neue Beschaffungsmärkte zu erschließen und eine kontinuierliche Versorgung unserer Produktion sicherzustellen.

Beschaffungsstrategie

Mit seiner Beschaffungsstrategie leistet der Geschäftsbereich einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Konzernstrategie 2018. Die Beschaffung verfolgt nach wie vor vier aus der Konzernstrategie abgeleitete Ziele: erstens marktkonforme Top-Qualität und Innovationen zu wettbewerbsfähigen Preisen bereitzustellen; zweitens die gesteckten Kostenziele zu erreichen und die Wirtschaftlichkeit unserer Produkte über ihren gesamten Lebenszyklus zu gewährleisten; drittens unser weltweites Volumenwachstum durch ständige Verfügbarkeit und gleichbleibend hohe Qualität der Kaufteile abzusichern sowie viertens die Zufriedenheit der Mitarbeiter und die Attraktivität des Geschäftsbereichs Beschaffung weiter zu erhöhen.

Jedem dieser Ziele sind Handlungsfelder mit konkreten Programmen zugeordnet, die genau definierte Maßnahmen und Verantwortlichkeiten umfassen. Diese Strategieelemente werden standardisiert und konzernweit umgesetzt. Dadurch können wir über alle Marken und Regionen hinweg Chancen nutzen, Stärken bündeln und zugleich Schwächen und Risiken minimieren.

Prozessoptimierungsprogramm in der Beschaffung

Kontinuierliche Prozessoptimierungen sind fester Bestandteil der globalen Beschaffungsorganisation. Auch 2013 haben unsere Experten daran gearbeitet, zahlreiche Abläufe im Rahmen unseres Prozessoptimierungsprogramms weltweit zu verbessern und zu vereinheitlichen, insbesondere an den Schnittstellen zu Prozessen anderer Geschäftsbereiche. Dadurch verringern wir Reibungsverluste und schaffen Synergien. Zum Beispiel haben wir die Bedarfsplanung von Ausstattungsvarianten verbessert, so dass Kaufteile-Kapazitäten wesentlich genauer geplant werden können.

Außerdem haben wir im Geschäftsjahr 2013 damit begonnen, die Kennzahlen aller Beschaffungsorganisationen im Rahmen eines Benchmarkings miteinander zu vergleichen. Dadurch sind wir in der Lage, Best-Practice-Prozesse sowie Verbesserungspotenziale schneller zu erkennen und zu nutzen.

Versorgungssituation bei Kaufteilen und Rohmaterialien

Der nach wie vor wachsende Fahrzeugabsatz in China, die stetig steigende Nachfrage nach Fahrzeugen auf Basis des Modularen Querbaukastens (MQB) und der anhaltende Trend zu Fahrzeugen mit hochwertiger Ausstattung kennzeichneten die Versorgungssituation im Jahr 2013. Dadurch stieg unser Bedarf an Kaufteilen. Gemeinsam mit unseren Zulieferern konnten wir jedoch die erforderlichen Kapazitäten für die Versorgung der Komponenten- und Fahrzeugwerke bereitstellen.

Auch 2013 führten außerplanmäßige Ereignisse, beispielsweise Brandunfälle in China, zu Produktionsausfällen bei unseren Lieferanten. Unsere etablierte geschäftsbereichsübergreifende „Task Force“ gewährleistete in Zusammenarbeit mit den Zulieferern jederzeit die Versorgungssicherheit.

Außerdem haben wir weitere Lieferanten an unser integriertes Kapazitätsmanagement INCA angebunden, mit dem wir unsere Versorgung absichern. Bereits 4.100 Zulieferer pflegen im Konzern ihre Kapazitäten online und haben damit für einen Planungshorizont von bis zu 24 Monaten Einsicht in die Bedarfsvorschau für ihre Teile.

Im Jahr 2013 ist die Weltwirtschaft weiter gewachsen, allerdings auf niedrigerem Niveau als im Vorjahr. Die Preise für die meisten Roh- und Einsatzstoffe auf den Spotmärkten fielen geringfügig. Das lag an der verhaltenen Nachfrage aus den Industrieländern und dem vergleichsweise moderaten Wachstum Chinas. Die Rohölpreise blieben volatil und reagierten stark auf Spekulationen und politische Unsicherheiten.

Auch die Preise für Eisenerz, Kokskohle und Seltene Erden waren durch konjunkturelle Effekte beeinflusst. Verglichen mit den historischen Höchstpreisen im Jahr 2011 sind die Preise für diese Rohmaterialien auf einem niedrigeren Stand; im Vergleich zum Jahr 2012 wiesen sie 2013 eine ähnliche Volatilität und Höhe auf. China schöpfte seine staatlich festgelegten Exportquoten für Seltene Erden 2013 nicht annähernd aus, dennoch gab es keine Lieferengpässe für Bauteile, die Seltene Erden enthalten.

Qualitätssicherung durch Kaufteile- und Lieferantenmanagement innerhalb des Lieferprozesses

In den weltweiten Beschaffungsorganisationen der Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns ist das Kaufteilemanagement fest integriert. Unsere Werkzeug- und Prozessexperten unterstützten unter Zuhilfenahme von konzerneinheitlichen Standards die weltweiten Fahrzeugneuanläufe. In Anbetracht der gestiegenen Komplexität in der Automobilindustrie gaben wir den Lieferanten Hilfestellung, um unsere Serienversorgung abzusichern.

Ein besonderer Fokus beim Umsetzen der konzernweiten Wachstumsstrategie liegt auf der Weiterentwicklung des Kaufteilemanagements in den Bereichen Motoren und Getriebe. Auf dieses Handlungsfeld wird das Kaufteilemanagement künftig verstärkt seine Aktivitäten ausrichten.

Darüber hinaus konzentriert sich das Programm „Qualität im Wachstum“ auf die Anlaufabsicherung vor dem Hintergrund der Internationalisierung und auf das Management der Unterlieferantenstruktur. Mit den Lieferanten führen wir geschäftsbereichsübergreifende Gespräche über Best Practices und Lessons Learned.

Weitere Instrumente zur präventiven Anlaufabsicherung sind eine simulierte Serienproduktion bei den Zulieferern im Rahmen der Vorserienfertigung sowie ein geschäftsbereichsübergreifender mehrstufiger Leistungstest. Dadurch können wir Probleme des Lieferanten bei Liefermenge und -qualität rechtzeitig erkennen und eventuellen Risiken entgegenwirken.

Erschließung neuer Beschaffungsmärkte

Um die Kostenziele zu erfüllen, die aus der Konzernstrategie 2018 abgeleitet wurden, erschließen wir im Rahmen des C3-Sourcing Programms (Cost Competitive Country Sourcing) kostengünstige Beschaffungsmärkte.

Im Berichtsjahr ergänzten Maßnahmen zur Marktvernetzung diese Aktivitäten. Darunter ist beispielsweise eine Volumenbündelung zwischen verschiedenen Beschaffungsmärkten (Common Sourcing) zu verstehen. Durch diese gemeinsame, marktumspannende Anfrage gleicher beziehungsweise ähnlicher Bauteile sollen Synergien für die beteiligten Standorte und Projekte generiert werden. Solche überregionalen Vergabestrategien sind eine Win-win-Situation für Volkswagen und seine Geschäftspartner: Diese können dank höherer Volumina günstigere Preise anbieten und sich wettbewerbsfähig in neuen Regionen etablieren.

Ein Beispiel für gezielte Volumenbündelung und Integration lokaler Beschaffungsmärkte und Strukturen sind unsere Common-Sourcing-Aktivitäten in China: Unsere Kostenziele haben wir erreicht, indem wir Anfragevolumina zusammengefasst haben. Gleichzeitig konnten wir 700 Lieferanten neu an unsere Systemlandschaft anschließen. Sie werden sich zukünftig an weltweiten Ausschreibungen beteiligen und bekommen so die Möglichkeit, ihre Produkte über die lokalen Märkte hinaus zu exportieren.

Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Bereits seit 2006 befolgt die Beschaffung die Vorgaben des Konzepts „Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen“ und unterstützt dadurch unser Ziel, bis 2018 der nachhaltigste Automobilhersteller weltweit zu werden. Das Konzept hilft, die globalen Volumenströme zu sichern, da es dazu beiträgt, Ausfälle bei Lieferanten zu vermeiden.

Ein wesentlicher Baustein des Konzepts sind die „Anforderungen zur Nachhaltigkeit in den Beziehungen zu Geschäftspartnern“, auf Basis derer wir die Nachhaltigkeitsbemühungen unserer Lieferanten fordern und fördern. Hierbei werden sowohl Sozial- als auch Umweltstandards berücksichtigt.

Im Berichtszeitraum haben wir zur unterstützenden Kontrolle der Nachhaltigkeitsanforderungen und zur Minimierung von Nachhaltigkeitsrisiken die Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten noch einmal intensiviert: Wir haben sie detailliert zum aktuellen Stand der Umsetzung unserer Anforderungen befragt und gemeinsam etwaige Defizite behoben. Außerdem haben wir sie 2013 verstärkt mit Hilfe unseres internetbasierten Qualifizierungsmoduls weitergebildet.

Indem wir das Konzept „Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen“ konsequent umsetzen und auch unsere eigenen Mitarbeiter intensiv qualifizieren, verringern wir systematisch sowohl beschaffungsrelevante Nachhaltigkeits- als auch Versorgungsrisiken und erfüllen zugleich Anforderungen unserer Kunden und des Kapitalmarktes.

Beschaffungsvolumen

Das Beschaffungsvolumen des Volkswagen Konzerns umfasst im Wesentlichen Produktionsmaterial, Dienstleistungen und Investitionen. Es stieg im Berichtsjahr um 4,9 % auf 135,0 Mrd. € – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Zulieferer in Deutschland machten einen Anteil von 37,3 (38,8) % aus.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN NACH MARKEN UND MÄRKTEN

Mrd. €	2013	2012	%
Volkswagen Pkw	79,0	77,0	+ 2,5
Audi[1]	23,6	22,7	+ 4,3
ŠKODA	6,5	6,6	−1,5
SEAT	3,9	3,7	+ 6,7
Bentley	0,7	0,6	+ 9,7
Porsche[2]	3,7	1,4	x
Volkswagen Nutzfahrzeuge	2,4	2,4	+ 1,3
Scania	6,4	5,2	+ 22,3
MAN	8,8	9,1	−3,4
Volkswagen Konzern	**135,0**	**128,7**	**+ 4,9**
Europa/Übrige Märkte	87,9	88,1	−0,3
Nordamerika	6,3	6,2	+ 2,3
Südamerika	8,9	8,0	+ 12,0
Asien-Pazifik	31,9	26,4	+ 20,6

1 Audi inklusive Lamborghini und Ducati (ab August 2012).
2 Porsche ab August 2012.

Volkswagen elektrisiert!

Offensiv in das Zeitalter der Elektromobilität

Die Automobilindustrie befindet sich im Wandel – dem sukzessiven, aber stetigen Einstieg in die Elektromobilität. Hier findet kein radikaler Umbruch statt, vielmehr wird sich dieser Wandel über die nächsten Jahrzehnte erstrecken. Dabei sind verschiedene Trends und Faktoren zu beobachten, die diesen Prozess unterstützen: allen voran der Klimawandel und das von der internationalen Politik avisierte Ziel, die CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2050 um rund 90 % zu senken. Ein weiterer Faktor ist die Endlichkeit der fossilen Rohstoffe, die Schätzungen zufolge nur noch 40 bis 60 Jahre in ausreichender Menge vorhanden sein werden. Außerdem führt die verstärkte Urbanisierung zu Lärmbelastungen und Luftverschmutzungen der Megacitys und in der Folge zur staatlichen Regulierung von Emissionen.

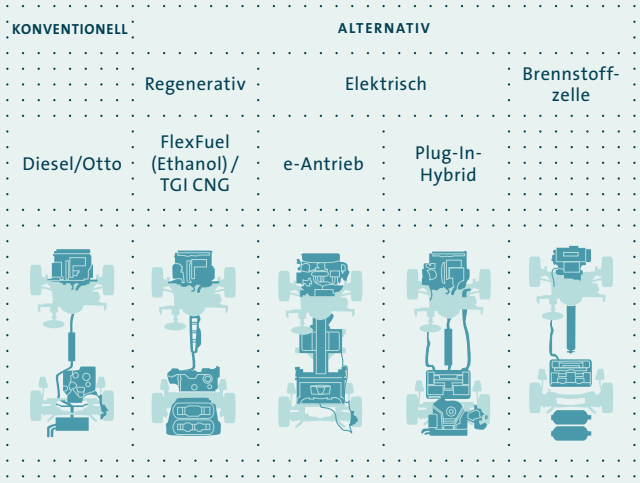
Der Volkswagen Konzern beschäftigt sich seit den siebziger Jahren durchgängig mit dem Thema Elektromobilität. Lange Zeit waren jedoch weder die Technologie noch der Markt reif für die Großserienentwicklung. Anders heute – das Interesse an der Elektromobilität hat sich deutlich erhöht: Neben der stetig verbesserten Batterietechnologie und sinkenden Preisen für Batteriezellen sind staatliche Förderprogramme und eine verstärkte Markterwartung an nachhaltige Fahrzeugkonzepte dafür verantwortlich. Vor diesem Hintergrund rechnet der Volkswagen Konzern damit, dass der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge an der Gesamtproduktion bis zum Jahr 2020 etwa 3 % erreichen wird. In Großstädten wird dieser Marktanteil noch deutlich höher sein.

Die Marke Volkswagen Pkw hat im Juni 2010 mit dem Touareg Hybrid den ersten vollgeländetauglichen Hybrid im europäischen SUV-Segment in Serie gebracht. Es folgten die Hybridversionen von Jetta, Audi Q5, Audi A6, Audi A8, Porsche Cayenne und Porsche Panamera. MAN setzt die Hybridtechnologie bei seinem Bus Lion's City Hybrid ein. Darüber hinaus hat das Unternehmen, ebenfalls im Juni 2010, den ersten Prototyp des Golf mit reinem Elektroantrieb vorgestellt. In den Jahren 2011 und 2012 haben die Marken des Volkswagen Konzerns umfassende Flottenerprobungen mit Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen in Europa, China und den USA durchgeführt und damit sämtliche Aspekte getestet, die für die spätere Serie entscheidend sind, wie Nutzeranforderungen, Alltagstauglichkeit und Technik. Im Jahr 2013 sind wir offensiv in das Zeitalter der Elektromobilität gestartet und haben mit dem e-up! das erste Fahrzeug mit reinem Elektromotor auf den Markt gebracht. Im Frühjahr 2014 wird auch der e-Golf erhältlich sein.

Einen Schwerpunkt bei der Elektrifizierung des Antriebs legt der Volkswagen Konzern auf das Plug-in-Hybridkonzept. Es verbindet die Vorteile zweier Technologien und bietet einem Großteil der Kunden damit das, was sie erwarten: einen attraktiven elektrischen Fahranteil im urbanen Alltagsbetrieb, einen uneingeschränkten verbrennungsmotorischen Aktionsradius, keinerlei Einschränkungen bei Geschwindigkeit, Steigfähigkeit oder Anhängelasten sowie ein hohes CO_2-Minderungspotenzial.

Mit dem Porsche Panamera S E-Hybrid, dem Porsche 918 Spyder und dem in Kleinserie gefertigten XL1, dem Technologieleuchtturm von Volkswagen, haben wir 2013 die ersten Fahrzeuge mit Plug-in-Hybridantrieb auf den Markt gebracht. Im Jahr 2014 gehen mit dem Golf und dem Audi A3 erstmals Modelle mit innovativem Plug-in-Hybrid an den Start, die auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) basieren.

DIE VIELFALT DER ANTRIEBE IM MQB

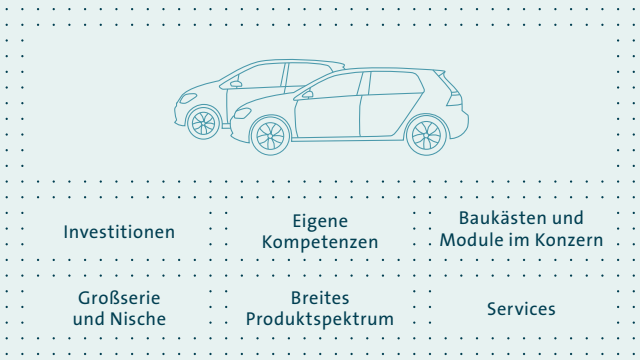


Die Integration der Elektrotraktion in die modulare Baukastenstrategie, insbesondere den MQB, ist für den Konzern unerlässlich und zugleich ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. Mit Hilfe des MQB haben wir die Möglichkeit, verschiedene Elektro- und Hybridfahrzeuge für sämtliche Märkte, inklusive länderspezifischer Ausstattung, kosteneffizient in Großserie zu fertigen. In einen Golf können beispielsweise alle Antriebsarten – von konven-

tionell über regenerativ bis elektrisch und künftig auch mit Brennstoffzelle – integriert und „Stoßfänger an Stoßfänger“ auf einem Band produziert werden. Dabei werden so viele Teile wie möglich aus dem Baukasten übernommen. Durch den MQB sind wir auch in der Lage, das gleiche Konzept in anderen Fahrzeugklassen des MQB einzusetzen, beispielsweise im Passat. Der Leichtbau gewinnt auch in diesem Zusammenhang zunehmend an Bedeutung.

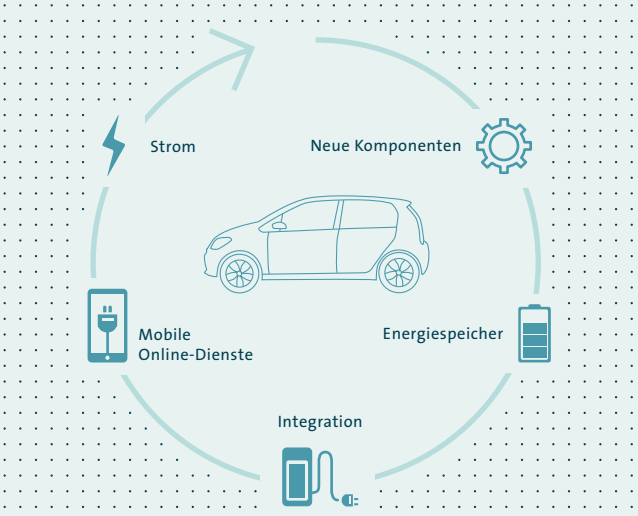
Neben dem Design entscheidet, wie keine andere Komponente, der Antrieb über das Verhältnis des Kunden zu seinem Fahrzeug. Für uns war es von Anfang an wichtig, auch bei den alternativen Antrieben auf Eigenentwicklung und Eigenfertigung zu setzen. Wir haben uns deshalb sehr intensiv mit der Entwicklung von Elektromotoren und Batteriesystemen befasst und hierzu die notwendigen Fertigungskompetenzen in unseren Werken Kassel (Elektroantrieb) und Braunschweig (Batteriesysteme) aufgebaut. Mehr als zwei Drittel des 84,2 Mrd. € umfassenden Investitionsprogramms des Automobilbereichs für die Jahre 2014 bis 2018 wenden wir für effizientere Fahrzeuge, Antriebe, Technologien und eine umweltschonende Produktion auf. Mit zusätzlichen Fachkräften und Experten hat der Konzern sein Know-how auf dem Gebiet der Elektrotraktion bereits gestärkt. Am Stammsitz Wolfsburg wird 2014 auf dem Gelände der Forschung und Entwicklung der Elektromobilitäts-Campus eröffnet; hier bündelt der Konzern seine Elektrokompetenz. Insgesamt werden auf dem Campus rund 1.100 Mitarbeiter an diesem Thema forschen und arbeiten.

UNSERE STRATEGIE ZUR ELEKTROMOBILITÄT



Auf dem Weg zur breiten Elektromobilität müssen von den Beteiligten jedoch noch einige Hürden genommen werden. Trotz erheblicher Fortschritte in den vergangenen Jahren ist die Batterie weiterhin ein großer Kostentreiber bei heutigen Elektrofahrzeugen. Neue Aufgaben und Möglichkeiten ergeben sich jedoch nicht nur aus der Entwicklung der Fahrzeuge selbst, sondern auch aus deren Integration in ihre Umwelt. Zum Gesamtsystem Elektromobilität gehört, dass das Fahrzeug zukünftig intelligent vernetzt ist und mit anderen Fahrzeugen, Gebäuden oder Passanten kommuniziert. Es gibt zum Beispiel via Smartphone Auskunft über Ladezustand und Ladedauer oder kann – eingebunden in ein Carsharing-Modell – lokalisiert, reserviert und bezahlt werden. Weitere Fragen ergeben sich hinsichtlich der Ladestrategie. Ein erster Erfolg ist die Standardisierung der Ladestecker auf den CCS-Standard (Combined Charging System): Über einen solchen Stecker kann das Elektroauto an Schnellladestationen oder auch an Hausinstallationen per Wallbox – einem gesonderten Anschluss, etwa in Carports – geladen werden. Volkswagen fördert

HERAUSFORDERUNGEN DER ELEKTROMOBILITÄT



die Nutzung und den Ausbau regenerativer Energiequellen wie der Wind- oder Wasserkraft, um nicht nur das Elektrofahrzeug selbst, sondern eine vollständig emissionsfreie Mobilität aus einer Hand über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs anzubieten. Bei vielen Fragen ist auch ein hohes Engagement der Politik, der Kommunen und der Energieversorger gefragt. Mit einer intelligenten Vernetzung zwischen Automobil-, Energieversorgungs- und Telekommunikationsbranche wird der Volkswagen Konzern seinen Kunden neue Dienstleistungen und Geschäftsmodelle anbieten, die ihnen den Technologiewechsel erleichtern werden.

Die Elektrofahrzeuge von Volkswagen sind dynamische, hochemotionale Autos, die Spaß machen und Ausdruck einer modernen Lebenseinstellung und hoher Technikaffinität sind. Wir verfolgen das Ziel, alltagstaugliche, sichere und bezahlbare Elektrofahrzeuge für nahezu alle Kundengruppen anzubieten.

WEITERE INFORMATIONEN ZUM THEMA
www.volkswagen.de/emobility

PRODUKTION

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2013 sein Produktionsnetzwerk weiter ausgebaut und sein weltweites Produktionsvolumen um 5,1 % auf 9,7 Mio. Fahrzeuge gesteigert. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen in vielen Märkten verbesserte sich die Produktivität im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 %. Im europäischen Markt beeinträchtigten rückläufige Volumina einiger Fahrzeugsegmente die Produktivitätsentwicklung. Die steigenden Absatzzahlen in China und die konsequente Umsetzung des Konzern-Produktionssystems konnten diese Effekte jedoch mehr als ausgleichen.

Strategie „Produktion 2018“

Der Aufbau der leistungsstärksten und faszinierendsten Automobilproduktion der Welt – das ist das Ziel unserer Strategie „Produktion 2018“, die der Geschäftsbereich Produktion mit allen Marken und Regionen des Konzerns verfolgt. Als Kernziele sind begeisterte Kunden, ein hoher Ergebnisbeitrag, ein globales Produktionsnetzwerk sowie eine hohe Attraktivität für die Mitarbeiter definiert. Diesen Zielen haben wir 13 Herausforderungen zugeordnet und für jede Herausforderung Maßnahmen formuliert, um die Produktionsprozesse zu verbessern und weltweit über alle Marken und Regionen hinweg zu vernetzen. Damit setzen wir unsere Strategie nachhaltig um und bereiten die Organisation auf zukünftige Anforderungen vor.

Produktionsstandorte

Das weltweite Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns ist 2013 von 99 auf 106 Standorte gewachsen. Es umfasste am Ende des Berichtsjahres 61 Pkw-, Nutzfahrzeug- und Motorradfabriken sowie 45 Aggregate- und Komponentenwerke.

Bereits im Frühjahr 2013 eröffnete im mexikanischen Silao der 100. Standort des Konzerns; das Motorenwerk ist die vierte Fertigungsstätte in Nordamerika. Es folgten das MAN Nutzfahrzeugwerk in St. Petersburg sowie mit Urumqi, Foshan und Ningbo gleich drei Fahrzeugfabriken in China. Zusätzlich nahmen wir ein neues Motorenwerk in Changchun sowie zum Jahresende einen Standort zur Fertigung von Achsen und Federbeinen in Foshan in Betrieb, um die lokale Belieferung der chinesischen Werke mit Komponenten sicherzustellen.

Europa bleibt mit 68 Fahrzeug- und Komponentenstandorten das Zentrum unseres Produktionsverbunds, allein 28 Werke sind in Deutschland angesiedelt. Die Region Asien-Pazifik hat mit 22 Standorten – davon 17 in China – weiter an Bedeutung gewonnen. Nordamerika ist inzwischen mit vier Fertigungsstandorten vertreten; in Südamerika (neun Standorte) und Afrika (drei Standorte) blieb die Anzahl der Fertigungsstätten im Berichtsjahr unverändert.

Seit Mai 2013 bauen wir im mexikanischen San José Chiapa die erste eigene Automobilfabrik der Marke Audi auf dem nordamerikanischen Kontinent. Ab Mitte 2016 soll die hocheffiziente Fertigung mit einer jährlichen Kapazität von 150.000 Fahrzeugen an den Start gehen; hier wird die neue Generation des Audi Q5 vom Band laufen.

Ab 2015 wird Audi in Brasilien für den lokalen Markt produzieren und damit die Grundlage für weiteres Wachstum in Südamerika schaffen: Im Werk Curitiba von Volkswagen do Brasil sollen die neue Audi A3 Limousine und der Audi Q3 vom Band laufen. Volkswagen do Brasil erweitert dieses Werk auch für die Produktion des neuen Golf und bringt somit ab 2015 mit dem Modularen Querbaukasten (MQB) unsere fortschrittlichste Produktionstechnologie nach Brasilien.

Im chinesischen Changsha haben im Mai 2013 die Bauarbeiten für ein neues Fahrzeugwerk begonnen. Hier, in der südlichen Zentralregion Chinas, entsteht für das Joint Venture Shanghai-Volkswagen bis 2015 eine vollständige Automobilfertigungsstätte mit einer jährlichen Kapazität von 300.000 Fahrzeugen.

Wir haben im Berichtszeitraum nicht nur unseren Fertigungsverbund ausgebaut, sondern auch unsere Produktionskooperationen erweitert. In Russland etwa produziert unser Partner GAZ an seinem Standort in Nizhny Novgorod seit dem ersten Halbjahr 2013 den Jetta, dem wenig später der ŠKODA Octavia folgte.

Die ASEAN-Region spielt eine wichtige Rolle in unserer Wachstumsstrategie. Sie hat ein hohes Nachfragepotenzial und ist sehr heterogen, was beispielsweise Kultur, Einkommen, Anforderungen an Fahrzeuge sowie Zoll- und Steuergesetzgebung betrifft. Daher haben wir in unserer Strategie für die größten Märkte dieser Region länderspezifische, langfristig ausgerichtete Produktionskonzepte entwickelt, die unsere lokalen Vertriebsaktivitäten unterstützen.

In Indonesien hat sich unser im Jahr 2009 begonnenes Engagement einer lokalen Fahrzeugmontage über die vergangenen Jahre hinweg sehr positiv entwickelt. Wegen des großen Erfolgs in diesem Markt haben wir im Dezember 2013 gemeinsam mit unserem lokalen Partner Indomobil eine neue Montagehalle in Cikampek mit höherer Kapazität eröffnet. Zudem erweiterten wir das Produktportfolio im vergangenen Jahr um den Tiguan und den neuen Golf, so dass vor Ort nun bereits sechs Modelle der Marken Volkswagen Pkw, Audi sowie Volkswagen Nutzfahrzeuge montiert werden.

In Malaysia bauen wir unsere lokale Produktion gemeinsam mit unserem Partner DRB-Hicom laufend aus. Auf dessen Gelände startete 2013 eine neue CKD-Fertigung, in der jährlich bis zu 40.000 Fahrzeuge montiert werden können. Aktuell werden dort die Modelle Polo, Jetta und Passat gefertigt.

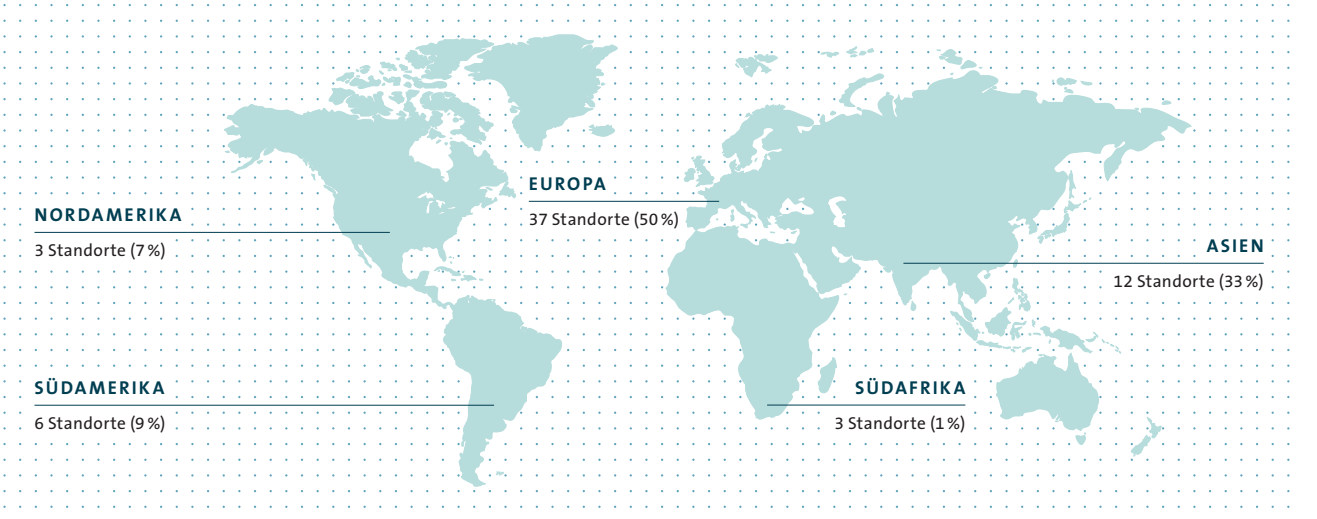
Auch in der übrigen ASEAN-Region prüfen wir mögliche neue Produktionsstandorte, um unsere ehrgeizigen Absatzziele zu erreichen.

Neuanläufe und Produktionsjubiläen

2013 bewältigte der Volkswagen Konzern 27 Neuanläufe, darunter zehn neue Produkte oder Produktnachfolger.

Ein bedeutendes Ereignis für die Marke Volkswagen Pkw war der Produktionsstart des Golf Variant im Mai 2013 am Standort Zwickau. Ein weiterer Meilenstein war der Beginn der Fertigung des ersten vollelektrischen Serienfahrzeugs – des e-up! – im Juli in Bratislava. Audi gab im Mai den Startschuss für die Serienproduktion der Audi A3 Limousine in der ausgebauten Fertigungsstätte

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS
Anteil an der Gesamtproduktion 2013 in Prozent



im ungarischen Györ. Die Marke ŠKODA begann im März in Mladá Boleslav mit der Produktion der siebten Generation des Octavia Combi und erweiterte im August ihre Produktpalette um den Rapid Spaceback. Mit dem Leon ST vervollständigte die Marke SEAT im September die Leon-Familie im spanischen Martorell. Im britischen Crewe startete Bentley die Fertigung der zweiten Generation des Flying Spur.

In China nahmen wir im Juli mit dem neuen Golf erstmals die außereuropäische Produktion der neuen Generation des Bestsellers auf; gleichzeitig ging damit unser neuer Standort Foshan in Betrieb.

Im brasilianischen Taubaté schreibt der Konzern mit der Produktion des up! seit dem vierten Quartal seine Erfolgsgeschichte im südamerikanischen Kleinwagensegment fort. Ende des Jahres 2013 schließlich startete in Leipzig die Fertigung der fünften Baureihe von Porsche: des Macan.

Auch 2013 gab es für den Volkswagen Konzern Jubiläen zu feiern: Im Februar fertigte ŠKODA das 15-millionste Fahrzeug seit der Zugehörigkeit zum Konzern. In Brasilien wurde im März der achtmillionste Gol produziert. Im Juni feierte das Werk Wolfsburg den Meilenstein von weltweit 30 Millionen gefertigten Golf. Im mexikanischen Puebla lief im August das zehnmillionste Fahrzeug vom Band. Im November verließ in Györ der 25-millionste Motor in der Geschichte der Audi Hungaria die Fabrikhallen.

Flexibilität in der Produktion

Unsere Produktionsstandorte gestalten wir möglichst flexibel; bestehende Fahrzeugwerke können wir durch Belegung mit Produkten mehrerer Marken zu Mehrmarkenwerken organisieren. Dadurch können wir leichter auf wechselnde Anforderungen der Märkte reagieren, markenübergreifende Synergieeffekte nutzen, Prozesse verbessern und Investitionen verringern.

Ein Beispiel ist der im September 2013 eröffnete neue Standort im chinesischen Foshan: In diesem hochflexiblen Fahrzeugwerk laufen aktuell die Audi A3 Limousine, der Audi A3 Sportback und der neue Golf vom Band. Steigt die Nachfrage nach einem dieser Modelle, erlauben es die Fertigungsanlagen, dass wir sein Produktionsvolumen erhöhen und im Gegenzug das eines anderen Modells senken.

Unsere Kunden wünschen sich immer individuellere Fahrzeuge. Diesen Wunsch erfüllen wir mit Hilfe eines wachsenden Angebots von Fahrzeug- und Aggregatederivaten. Denn dank unserer selbst entwickelten modularen Baukästen können wir verschiedene Fahrzeug- und Antriebskonzepte in einer einheitlichen Fahrzeugarchitektur mit geringstmöglichem Aufwand produzieren. Die Nutzung der Baukästen über alle Marken hinweg ermöglicht – verbunden mit der daraus resultierenden Standardisierung und den Synergien im Fertigungsprozess – eine effiziente Produktion von unterschiedlichen Modellen auf einer Fertigungslinie.

Wir standardisieren auch Betriebsmittel, Anlagen, Fertigungsbereiche und sogar komplette Fabriken. Das macht uns bei der Belegung unserer Werke auch durch mehrere Marken deutlich flexibler und beschleunigt und sichert die Fahrzeuganläufe.

Das Konzern-Produktionssystem

Unser Konzern-Produktionssystem wurde im Jahr 2007 eingeführt und optimiert die Unternehmensprozesse unter Beteiligung der Beschäftigten. Seitdem haben wir seine Prinzipien und Methoden konsequent auf alle Marken und Bereiche des Konzerns angewendet und dort verankert. In einem kontinuierlichen Verbesserungs-

prozess (KVP) steigern wir erfolgreich die Qualität, Produktivität, Ergonomie sowie die Führung und Zusammenarbeit im Unternehmen. Weitere Prozess- und Organisationsverbesserungen sollen dazu beitragen, dass Volkswagen 2018 bei Kundenzufriedenheit, Arbeitgeberattraktivität, Rendite und Wachstum an der Spitze der Autoindustrie steht.

Mit der Einführung des Konzern-Produktionssystems haben wir einen wichtigen Schritt hin zu einem wertschöpfungsorientierten Unternehmen mit aufeinander abgestimmten Prozessen getan. Weltweit setzen wir diese Prinzipien und Methoden an den Standorten der Marken und Regionen um und entwickeln das Produktionssystem konsequent weiter, um das bislang Erreichte nachhaltig zu festigen.

Unsere ehrgeizigen Wachstumsziele fordern auch die Logistik heraus. Das Neue Logistik Konzept (NLK) bewältigt die Schwierigkeiten, die sich aus dem steigenden Materialvolumen und der zunehmenden Teilevielfalt ergeben. Mit ihm gestalten wir unsere Material- und Informationsflüsse konzernweit noch effizienter. Zunächst haben wir den Fokus darauf gelegt, die Bereitstellung von Material an unseren Montagelinien deutlich zu verbessern. Zukünftig richten wir unser Augenmerk noch stärker auf die vorgelagerten Transport- und Logistikprozesse zwischen den Standorten und unseren Lieferanten, die noch viele Synergiepotenziale bieten. Sie ergeben sich aus geringeren Materialbeständen, mehr Transparenz sowie stabileren und besseren Prozessen und Informationen.

Effiziente Fertigung

Um das Ziel zu erreichen, der nachhaltigste Automobilhersteller weltweit zu werden, haben wir damit begonnen, unsere Produktionsprozesse an allen Standorten ganzheitlich ökologisch umzugestalten. Dabei wollen wir Ökonomie und Ökologie in Einklang bringen. Indem wir Ressourcen effizient einsetzen und Emissionen verringern, sparen wir nachweislich Kosten und schonen die Umwelt. So haben wir 2013 in einem systembasierten Best-Practice-Austausch die Umsetzung von über 1.260 Maßnahmen im Bereich Energie und Umwelt zur Verbesserung der Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen dokumentiert, was einer CO_2-Einsparung von mehr als 229.000 t entspricht. Gleichzeitig lohnt sich dies auch in ökonomischer Hinsicht, da damit Kosteneinsparungen von über 28 Mio. € pro Jahr einhergehen.

Den ökologischen Umbau des Volkswagen Konzerns setzen die Konzernmarken mit eigenen bereichsübergreifenden Strategien um. Zum Beispiel bündeln die Marken Volkswagen Pkw und Nutzfahrzeuge in ihrem ganzheitlichen Programm „Think Blue. Factory." alle ökologischen Maßnahmen zur Ressourceneffizienz und Emissionsverringerung in der Produktion. „Think Blue. Factory." wurde 2011 unter dem Motto „Nachhaltigkeit rauf, Umweltbelastungen runter" gestartet. Durch einen systematischen Wissensaustausch zwischen den Standorten und Gewerken profitieren wir vom gesammelten Know-how unserer Mitarbeiter. „Think Blue. Factory." ist Teil von „Think Blue.", der ganzheitlichen Initiative der Marke Volkswagen für mehr ökologische Nachhaltigkeit.

Weitere Marken haben Initiativen gestartet, mit denen sie Potenziale aufdecken, Strategien und Lösungen entwickeln sowie Maßnahmen ergreifen, um die Nachhaltigkeitsziele des Volkswagen Konzerns zu erreichen. Darunter sind etwa die Marke ŠKODA mit „GreenFuture", die Marke SEAT mit „ECOMOTIVE Factory" sowie die Marke MAN mit ihrer Klimastrategie.

Im Folgenden einige Beispiele aus dem Berichtszeitraum für die erfolgreiche Umsetzung der ökologischen Aktivitäten:

Um vorhandene Energieeinsparpotenziale zu nutzen, wurde im Werk Bratislava als Pilotprojekt eine Energiewertstromanalyse in der Lackiererei und dem Karosseriebau durchgeführt. Dabei wurde zunächst ermittelt, wie viel Energie die Produktion benötigt und an welchen Stellen Einsparungen möglich sind, um im nächsten Schritt den Verbrauch zu verringern. Mit dieser Maßnahme können wir Energie in Höhe von 49.000 MWh und CO_2 in Höhe von 9.800 t sparen, was gleichzeitig eine Kostenreduktion von über 700.000 € pro Jahr bedeutet.

Im Werk Emden wird die Lage des Standorts genutzt, um durch den Einsatz von Geothermie Energie zu sparen. Beim Neubau der Karosseriebauhalle wurden Geothermiepfähle in den Boden eingelassen. Diese machen die Bodenkälte für die Kühlung von Anlagen während des Produktionsprozesses nutzbar. Mit dieser Maßnahme werden wir Einsparungen von 12.000 MWh Energie sowie 25.000 m^3 Wasser erzielen und reduzieren gleichzeitig die Kosten um 70.000 € pro Jahr gegenüber einem anderenfalls erforderlichen Kühlturm.

Dank seiner erfolgreichen Abfallstrategie werden im Werk Pamplona Abfälle reduziert oder vermieden. Es wird eine Liste der Abfallarten erstellt, die wiederverwertet werden können. Zusätzlich wird untersucht, bei welchen Prozessen überhaupt Abfälle entstehen, um dann neue Prozessabläufe zu entwickeln, bei denen weniger Abfälle anfallen oder Abfälle zur Wiederverwertung entstehen. Bereits jetzt haben wir beispielsweise 380 t Lackschlamm reduziert und sparen somit 60.000 € pro Jahr. Auch die anderen Werke der Marken Volkswagen Pkw und Nutzfahrzeuge übernehmen die strukturierte Vorgehensweise der Abfallstrategie, um ihr Abfallaufkommen zu verringern.

Mit einer leitwertgesteuerten Sprühwasserdosierung kann das Werk Braunschweig an den Lackieranlagen 34.380 m^3 Wasser einsparen. Das wirkt sich auch auf die Kosten aus: Die Optimierungsmaßnahme spart rund 232.000 € pro Jahr ein.

SEAT beendete 2013 im spanischen Werk Matorell die dritte und finale Bauphase des Dach-Solarzellenparks „SEAT al sol". Die insgesamt 53.000 Solarpanele erstrecken sich über eine Fläche von 276.000 m^2 und wurden auf Dächern von Produktionsanlagen und Auslieferungsarealen installiert. Bei einer jährlichen Kapazität von 15.000 MWh elektrischer Energie vermeidet SEAT damit 7.000 t CO_2-Emissionen pro Jahr.

Beim ökologischen Umbau des Volkswagen Konzerns gilt es, die Mitarbeiter noch stärker einzubeziehen. Deshalb hat das Trainingscenter Chemnitz 2013 ein Energietraining entwickelt, das allen Mitarbeitern des Konzerns offensteht. Das Training bildet eine reale Produktionsumgebung ab und simuliert verschiedene Energiezustände. Dadurch erlernen Mitarbeiter Grundfähigkeiten

des Energiesparens und sind in der Lage, Energieverschwendung in ihrem unmittelbaren Arbeitsumfeld zu erkennen.

MARKETING UND VERTRIEB

Zwölf erfolgreiche Marken, die Jahr für Jahr weltweit Millionen von Kunden begeistern, bilden das einzigartige Produktportfolio des Volkswagen Konzerns. 2013 haben wir das individuelle und unverwechselbare Image jeder einzelnen Marke gezielt gestärkt und ihre Positionierung im Markt optimiert.

Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns

Der Slogan „Volkswagen – Das Auto." vereint die drei Kernbotschaften innovativ, werthaltig und verantwortungsvoll, welche die Marke Volkswagen Pkw auszeichnen. Weltweit verbinden die Kunden mit Volkswagen Pkw die Attribute Qualität, Zuverlässigkeit und deutsche Ingenieurskunst. Im Mittelpunkt der weltweiten Markenführung stehen die aktuellen und zukünftigen Präferenzen und Wünsche der Kunden. Sie sind der Ausgangspunkt für die Entwicklung bedarfsorientierter und gleichzeitig bezahlbarer Innovationen. Das ist unser Wettbewerbsvorteil; auf dieser Grundlage verfolgt die Marke Volkswagen Pkw das Ziel, mittel- bis langfristig der innovativste Volumenhersteller zu werden und gleichzeitig in jeder Klasse die beste Qualität zu bieten.

Die Marke Audi hat sich mit dem Leitgedanken „Vorsprung durch Technik" zu einer der weltweit stärksten Automobilmarken im Premiumsegment entwickelt. Ihr Ziel ist, die Marktführerschaft in diesem Segment zu übernehmen. Dazu setzt Audi konsequent auf sein Leitbild, das von Progressivität, Hochwertigkeit und Sportlichkeit geprägt ist. Die Markenstrategie mit innovativen technischen Lösungen und emotionaler Designsprache ist die Basis für zahlreiche Preise und Auszeichnungen.

„Simply Clever" – mit diesem Slogan hat sich ŠKODA vor allem in Europa und China zu einer der am stärksten aufstrebenden Marken entwickelt. Ein überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis und ein attraktives Design prägen das Markenbild; hinzu kommen intelligente Raumkonzepte, die technisch einfach sind, aber raffinierte und praktische Details aufweisen.

Die Fokussierung auf die markanten Attribute dynamisch, jung und designorientiert schärft das Profil der spanischen Marke SEAT, die dadurch vor allem in Europa stärker wachsen will. Den Anspruch der Marke, passionierter Perfektionist und emotionaler Technologieträger zu sein, bringt der Marken-Claim „Enjoyneering" treffend zum Ausdruck.

Die Markenwerte des Sportwagenherstellers Porsche zeichnen sich durch Gegensätze aus: Exklusivität und Akzeptanz, Tradition und Innovation, Performance und Alltagstauglichkeit, Design und Funktionalität. „Aus Möglichkeiten das Maximum herausholen", so lautet das Prinzip von Porsche, gepaart mit einem hohen Qualitätsanspruch.

Exklusivität, Eleganz und Stärke – das sind die Eigenschaften, die unsere Marken Bentley, Bugatti und Lamborghini in den oberen Fahrzeugsegmenten auszeichnen. Sie runden die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns im Pkw-Segment ab.

Mit den drei Kernwerten Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Partnerschaftlichkeit steht Volkswagen Nutzfahrzeuge für souveräne Mobilität. Die Marke bietet verschiedenen Kundengruppen eine Reihe unterschiedlicher Transportlösungen auf höchstem technischen Niveau. Die Fahrzeuge orientieren sich an den individuellen Transportanforderungen von Handel und Gewerbe, Behörden und Dienstleistern. Private Kunden schätzen die familienfreundlichen Großraumfahrzeuge und die freizeitorientierten Reisemobile der Marke.

Die schwedische Marke Scania folgt den Leitgedanken „Der Kunde zuerst", „Respekt gegenüber dem Einzelnen" und „Qualität". Seit über 100 Jahren fertigt das erfolgreiche Unternehmen leistungsstarke und technisch hoch innovative Lkw und Busse. Die Marke bietet ihren Kunden effiziente Transportlösungen, die durch Serviceangebote und Finanzdienstleistungen ergänzt werden.

Zuverlässigkeit, Innovation, Dynamik und Offenheit – das sind die Unternehmenswerte und zugleich die wesentlichen Erfolgsfaktoren der Marke MAN, einem führenden europäischen Nutzfahrzeug-, Motoren- und Maschinenbauunternehmen. Neben Lkw und Bussen fertigt das Unternehmen Dieselmotoren, Turbomaschinen, schlüsselfertige Kraftwerke und Spezialgetriebe.

Ducati ist einer der renommiertesten Motorradhersteller im Premiumsegment, der mit seinen Produkten große Emotionen weckt. Ihre Kunden überzeugt die italienische Marke mit höchster Handwerksqualität, Kompromisslosigkeit und herausfordernder Dynamik.

Think Blue.

„Think Blue." ist die Haltung der Marke Volkswagen Pkw zu ökologischer Nachhaltigkeit. Damit widmet sich Volkswagen unter anderem der Frage, wie individuelle Mobilität und nachhaltiges Handeln in Einklang gebracht werden können. „Think Blue." zahlt auf die Zielsetzung des Volkswagen Konzerns ein, bis 2018 der nachhaltigste Automobilbauer der Welt zu sein.

Neben dem internationalen Programm „Think Blue. Factory.", das auf Ressourcenschutz und Emissionssenkung in den Fahrzeug- und Komponentenwerken abzielt, ist ein weiteres Beispiel aus dem Spektrum „Think Blue." eine Initiative in den Volkswagen Autohäusern in Deutschland. Ab 2014 erhalten alle Partnerbetriebe eine Ökoeffizienz-Beratung, die konkrete Maßnahmen für eine umweltfreundliche Gestaltung des Autohauses vorschlägt.

Die Marke Volkswagen Pkw war 2013 Partner des „One Young World"-Gipfels in Johannesburg. Rund 1.300 junge Menschen aus 190 Ländern tauschten sich mit Experten und Prominenten über Themen wie zum Beispiel eine nachhaltige Entwicklung aus. 25 internationale Nachwuchskräfte der Marke Volkswagen Pkw informierten vor Ort über „Think Blue.". Sie nahmen an Diskussionen teil, um Trends und Herausforderungen aufzugreifen und sie in das Unternehmen zu tragen.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten stets darauf aus, seine Kunden zu zufriedenen Kunden zu machen – das hat für uns höchste Priorität. Mit unseren 2013 eingeführten Maßnahmen und Prozessoptimierungen konnten wir unsere Fahrzeugkäufer, unsere Kunden im After-Sales-Bereich und unsere Handelspartner noch zufriedener machen.

Die Konzernmarken ermitteln regelmäßig die Zufriedenheit ihrer Kunden mit einem Fokus auf den Themen Produkt und Service. Aus den Umfrageergebnissen leiten sie Maßnahmen ab, um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen.

Bezogen auf die Zufriedenheit der Kunden mit dem Produkt nehmen die Marken Porsche und Audi auf den europäischen Kernmärkten im Vergleich zu anderen Konzernmarken und zu Wettbewerbern Spitzenränge ein. Auch die übrigen Marken des Konzerns erreichen Werte über Wettbewerbsniveau.

Kunden verhalten sich unseren Marken gegenüber loyal und vertrauen ihnen, wenn sie mit deren Produkten und Dienstleistungen zufrieden sind. Unsere regelmäßig ermittelten Loyalitätswerte zeigen eindrucksvoll, wie groß dieses Vertrauen ist. Zum Beispiel konnte die Marke Volkswagen Pkw die Loyalität ihrer Kunden in den europäischen Kernmärkten bereits mehrere Jahre in Folge auf hohem Niveau halten. Auch die Marken Audi, Porsche und ŠKODA belegen dank ihrer treuen Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze.

Struktur des Konzernvertriebs

Die Mehrmarkenstruktur des Volkswagen Konzerns unterstützt die Eigenständigkeit unserer Marken. Dennoch setzen wir auf markenübergreifende Vertriebsaktivitäten, um Vertriebsvolumina und Marktanteile zu erhöhen, die Effizienz des Vertriebs zu steigern, dabei die Kosten zu verringern und damit die Ergebnisbeiträge zu erhöhen.

Im Berichtsjahr haben wir insbesondere die Profitabilität des Handels gestärkt. Dies geschah zum einen durch Programme zur Kostenreduzierung und zum anderen durch eine Ausweitung des Geschäftsvolumens pro Händler. Die Vertriebsnetzstrategie, die auf die Zusammenarbeit mit starken Partnern und die Ausschöpfung aller Geschäftsfelder ausgerichtet ist, aber auch die schwierige wirtschaftliche Entwicklung in manchen Ländern führten dazu, dass die Vertriebsnetze umstrukturiert wurden. Dabei stehen die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität im Mittelpunkt. Unser Großhandelsgeschäft steuern wir über konzerneigene Gesellschaften in mehr als 20 Märkten. Eine Zentralstelle macht die Vertriebsaktivitäten transparenter und wirtschaftlicher. Sie schafft zudem Synergien zwischen den verschiedenen Marken. Von Best-Practice-Ansätzen einzelner Gesellschaften können die übrigen Großhandelsgesellschaften dadurch schnell und effizient lernen. Die Zentralstelle trägt wesentlich dazu bei, dass wir die Ziele unserer Strategie 2018 erreichen.

Mit der Integration der Porsche Holding Salzburg haben wir die Vertriebsaktivitäten im Volkswagen Konzern neu ausgerichtet, um die speziellen Kompetenzen dieser Gesellschaft voll nutzen zu können. Die konzerneigenen Handelsaktivitäten sind nun weitgehend unter der Management-Verantwortung der Porsche Holding Salzburg zusammengefasst. Dass die Gesellschaft ein sehr wichtiges Element bei der Stärkung unserer Position in aufstrebenden Märkten ist, zeigt sich zum Beispiel daran, dass sie im März 2013 in Chile die Funktion des Importeurs übernommen hat. Auch in China haben wir ihre Präsenz im Berichtsjahr konsequent und zügig ausgebaut.

Großkundengeschäft weiter ausgebaut

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristiger Natur. Bei volatilen Rahmenbedingungen gewährleistet diese Kundengruppe einen stabileren Fahrzeugabsatz als das Segment der Privatkunden. Gerade in Deutschland und im europäischen Ausland besitzt der Volkswagen Konzern einen festen Stamm gewerblicher Großkunden. Unser umfangreiches Produktangebot ermöglicht es uns, ihre individuellen Mobilitätsanforderungen aus einer Hand zu erfüllen. Dadurch konnten wir 2013 unsere fest etablierte Position in Europa weitestgehend verteidigen.

Herausforderung Elektromobilität im Konzernvertrieb

Die Elektromobilitätsstrategie des Volkswagen Konzerns umfasst neben dem Angebot von Elektrofahrzeugen auch die Entwicklung von kundenorientierten Produkten und Geschäftsmodellen rund um das Fahrzeug.

Im Berichtsjahr haben wir Kooperationen mit Ökostrom-Anbietern, zum Beispiel LichtBlick, und Installationsdienstleistern für Ladeinfrastruktur, unter anderem Bosch, geschlossen. Mit Hilfe dieser Partner können wir unseren Kunden umfangreiche Angebote rund um ihr Fahrzeug machen. Bei der Auswahl der Produkte und Kooperationspartner haben wir darauf geachtet, unsere Markenidentitäten beizubehalten und gleichzeitig maximale Synergien für den Konzern zu schaffen.

Darüber hinaus haben wir unseren Elektrofahrzeugkunden weitere Dienstleistungen in den Bereichen Sales und After Sales zur Verfügung gestellt.

Gebrauchtwagengeschäft

Neben dem Neuwagen-, dem Service- und dem Teilegeschäft ist das Gebrauchtwagengeschäft die vierte wesentliche Ertragssäule in unserer Handelsorganisation. Wir sichern seine Profitabilität durch effiziente Prozesse und Systeme, hoch qualifizierte Mitarbeiter sowie klare Richtlinien und Steuerungstools.

Sowohl auf der Großhandels- als auch auf der Einzelhandelsebene setzen wir auf ein professionelles Gebrauchtwagenmanagement. Kundengerechte Finanzdienstleistungen bilden dabei die Grundlage attraktiver Produktpakete. Um sicherzustellen, dass die Angebote für die Kunden auch deren Bedürfnissen entsprechen, wurden darüber hinaus die eigenständigen Gebrauchtwagenmarken weiter gestärkt und international implementiert. Mit markenübergreifenden Aktivitäten setzen wir interne Best-Practice-Beispiele konzernweit um; diese Aktivitäten gewährleisten die Nutzung von Skaleneffekten und heben Synergien.

Auf allen Vertriebsstufen haben wir gebrauchtwagenrelevante Prozesse festgelegt und standardisiert, die unterstützende IT-

Infrastruktur weiterentwickelt und zunehmend harmonisiert sowie einheitliche Steuerungsgrößen eingeführt.

Um den dauerhaften Erfolg unseres Gebrauchtwagengeschäfts zu gewährleisten, messen wir – auch im Interesse unserer Kunden – der Stabilität der Restwerte eine hohe Bedeutung bei. Dafür haben wir systemgestützte Reporting-Funktionen eingerichtet.

QUALITÄTSSICHERUNG

Die Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen hat einen entscheidenden Einfluss auf die Zufriedenheit der Kunden weltweit. Zufrieden und loyal sind Kunden nur dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Zuverlässigkeit, Anmutung und Service bestimmen die vom Kunden wahrgenommene Qualität im gesamten Produkterlebnis. Unser Anspruch ist, unsere Kunden in allen diesen Bereichen zu überraschen, zu begeistern und von unserer hervorragenden Qualität zu überzeugen. Im Jahr 2013 konnten wir unser hohes Qualitätsniveau weiter verbessern und haben damit zum Wachstum und zur Wertsteigerung des Volkswagen Konzerns beigetragen.

Unsere Qualitätssicherung orientiert sich konsequent an den Kundenwünschen und lässt diese in die Produktanforderungen einfließen. Sie sorgt dafür, dass alle gesetzlichen Anforderungen an Volkswagen als Hersteller und an die Produkte erfüllt werden. Sie setzt Qualitätsziele und -standards und überwacht deren Einhaltung. Außerdem ermittelt die Qualitätssicherung Ursachen für Fehler und steuert den Prozess für das Abstellen von Fehlern.

Orientierung am Kundenwunsch

Das weltweite Wachstum des Volkswagen Konzerns bringt für die Qualitätssicherung zusätzliche Herausforderungen mit sich. Neue Fahrzeugprojekte in den verschiedensten Regionen der Welt müssen unterschiedlichste Kundenwünsche erfüllen. Deshalb ist es eine wichtige Aufgabe der Qualitätssicherung, regionale Besonderheiten zu erkennen und zu priorisieren, damit diese anschließend Eingang in neue Produkte finden, aber auch in der Produktion etablierter Fahrzeugmodelle angemessen berücksichtigt werden können. Wichtige Faktoren sind zum Beispiel die verfügbare Kraftstoffqualität, die Straßenverhältnisse, die Verkehrsdichte, das landestypische Nutzungsverhalten und nicht zuletzt die lokale Gesetzgebung. Das starke Wachstum des Volkswagen Konzerns außerhalb Europas hat vor allem die Rahmenbedingungen in den BRIC-Staaten in den Fokus der Qualitätssicherung gerückt.

Die Kundenanforderungen in den verschiedenen Märkten erfassen wir hauptsächlich mit Hilfe von Studien und Kundenbefragungen.

Produkt- und Lieferantenqualität

Auch im Berichtsjahr haben zahlreiche Produktanläufe und die Inbetriebnahme mehrerer neuer Werke hohe Anforderungen an die Qualitätssicherung gestellt. Es ist uns gelungen, das hohe Qualitätsniveau des Vorjahres für den Konzern zu bestätigen und die Anzahl der Schadensfälle weiter zu reduzieren. Dazu trugen auch unsere Lieferanten erheblich bei, von denen wir neben höchster Produktqualität und Liefertreue auch nachhaltiges Handeln erwarten.

Neue Fahrzeugprojekte bringen innovative Technologien mit sich, die ohne Beanstandungen in den Märkten etabliert werden müssen. Die Qualitätssicherung analysiert diese Projekte deshalb schon lange, bevor Kunden das neue Produkt erleben können. Ziel ist es, das Produkt noch besser und zuverlässiger zu machen und zugleich alle Kundenwünsche in den neuen Projekten erfolgreich umzusetzen, ohne dabei regionale Anforderungen und Bedürfnisse außer Acht zu lassen.

Wir haben 2013 den Prozess der Fehlereliminierung weiter standardisiert und können nun noch schneller auf Störungen am Fahrzeug reagieren und unseren Kunden helfen. Das bedeutet für Volkswagen nicht nur eine höhere Kundenzufriedenheit, sondern senkt auch die Gewährleistungs- und Kulanzkosten.

Servicequalität

Auch der Bereich Service will die Qualität seines Angebots weltweit steigern. Dazu haben wir 2013 die Garantie- und Kulanzinstrumente optimiert. Weitere Ansatzpunkte gab es im Handelsbetrieb als direkter Schnittstelle zum Kunden: Hier identifizieren wir frühzeitig Störungen, die während des emotionalen Moments der Fahrzeugübergabe auftreten könnten, und beheben sie systematisch.

Im Jahr 2012 hatten wir damit begonnen, die Prozesse an der Schnittstelle zwischen Märkten und Herstellern zu justieren. Dieses Projekt haben wir 2013 erfolgreich fortgesetzt und unseren Technischen Service noch näher am Markt positioniert. Dadurch können wir Marktstörungen frühzeitig erkennen und priorisieren. Das ist eine wichtige Voraussetzung, um den Prozess für das Abstellen von Fehlern schnellstmöglich zu starten und wirksame Service- und Serienmaßnahmen zu ergreifen, damit die Zufriedenheit unserer Kunden weiter steigt.

MITARBEITER

Exzellente Leistung, daraus resultierender Erfolg und Teilhabe an dessen Ertrag stehen im Mittelpunkt der Personalstrategie von Volkswagen. Nur eine Spitzenmannschaft kann die exzellenten Leistungen erbringen, die notwendig sind, damit Volkswagen die Nummer eins im internationalen Automobilbau wird. Diese personalpolitische Leitlinie gilt konzernweit.

Am 31. Dezember 2013 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen 572.800 Mitarbeiter, das sind 4,2 % mehr als am Ende des Geschäftsjahres 2012. Wesentliche Faktoren für den Anstieg waren der volumenbedingte Personalaufbau in den Wachstumsmärkten, insbesondere in China, sowie die Einstellung von Fachkräften und Experten, unter anderem in Deutschland. Im Jahr 2013 konnten in der Volkswagen AG, der Volkswagen Sachsen GmbH, der AUDI AG und in der Volkswagen Financial Services AG insgesamt 4.828 Zeitarbeitnehmer fest angestellt werden. Bei MAN und bei Porsche in Deutschland wurden 543 Zeitarbeitnehmer in die Stammbelegschaft übernommen.

Die Verteilung zwischen den im Inland und den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern des Konzerns blieb im vergangenen Jahr unverändert: Wie Ende 2012 arbeiteten am Bilanzstichtag 45,4 % der Mitarbeiter in Deutschland.

Berufsausbildung bei Volkswagen

Die Berufsausbildung leistet einen zentralen Beitrag zur Entwicklung einer Spitzenmannschaft bei Volkswagen. Deshalb hat Volkswagen in den vergangenen Jahren sein internationales Engagement für die duale Ausbildung in den Berufsfamilien weiter verstärkt. Im Dezember 2013 bildete der Konzern weltweit 17.703 Auszubildende, davon 12.611 in Deutschland, aus.

An vielen Standorten im Ausland existiert mittlerweile eine duale Berufsausbildung nach deutschem Vorbild, an weiteren ist diese im Aufbau. Beispielsweise bildet Volkswagen an den Standorten Pune in Indien und Kaluga in Russland nach dem dualen Prinzip aus. Hierzu arbeitet Volkswagen mit lokalen Partnern aus Wirtschaft und Lehre zusammen.

Bei Volkswagen in Chattanooga, USA, haben 2013 erstmals 12 Auszubildende ihre Ausbildung zum Mechatroniker erfolgreich abgeschlossen. Lokale Partner sind hier das Tennessee Technology Center, das Chattanooga State Community College, die Tennessee Technology University und die University of Tennessee-Chattanooga.

Bereits im Jahr 2012 stellte SEAT in Spanien seine Berufsausbildung auf das duale Modell um und bindet den Betrieb seitdem als Lernort stärker ein.

Die weltweit besten Auszubildenden des Unternehmens werden jährlich von Konzernvorstand und Welt-Konzernbetriebsrat mit dem Best Apprentice Award ausgezeichnet. Dieser Preis wurde im November 2013 in Braunschweig zum 13. Mal vergeben. 40 Ausgebildete aus 15 Ländern nahmen die Ehrung entgegen.

Im Talentkreis für junge Fachkräfte fördert Volkswagen besonders talentierte Ausgebildete. Er ist ein wichtiges Instrument, um fachlich und persönlich herausragende Mitarbeiter beim Übergang von der Berufsausbildung in die berufliche Praxis zu begleiten. Im Dezember 2013 nahmen 196 junge Talente an diesem zweijährigen Entwicklungs- und Qualifizierungsprogramm teil. 270 Talente haben das Programm bereits abgeschlossen.

Nach ihrer Ausbildung haben Berufsanfänger seit 2006 die Möglichkeit, mit dem Programm Wanderjahre für zwölf Monate zu einer Konzerngesellschaft ins Ausland zu gehen. Inzwischen beteiligen sich 35 Standorte des Volkswagen Konzerns in 19 Ländern an diesem Entwicklungsprogramm.

Der Schwerpunkt der Volkswagen Berufsausbildung liegt auf der fachlichen Entwicklung der Auszubildenden. Darüber hinaus profitieren sie von einer Reihe ergänzender Programme und Angebote. Eine mehr als 20-jährige Tradition hat zum Beispiel das Engagement der Volkswagen Auszubildenden in der Gedenkstätte Auschwitz. Vorbereitet und betreut vom Internationalen Auschwitz Komitee und der Volkswagen Group Academy, reisen sechs Mal jährlich Auszubildende von Volkswagen sowie von Tochter- und Beteiligungsgesellschaften mit polnischen Jugendlichen für je zwei Wochen nach Auschwitz, um dort am Erhalt der Gedenkstätte mitzuarbeiten. Über 2.400 Jugendliche aus Deutschland und Polen haben mittlerweile an dem Programm teilgenommen.

Entwicklung von Hochschulabsolventen

Volkswagen fördert seinen akademischen Nachwuchs mit einem differenzierten Konzept: der Studentischen Talentbank und dem Akademischen Talentpool.

Bereits seit 1998 entwickelt Volkswagen mit der Studentischen Talentbank besonders leistungsstarke Studenten im fachlichen und überfachlichen Bereich. Fast 2.300 Studenten haben sich seitdem durch ihren engagierten Einsatz während eines Praktikums bei Volkswagen für eine Aufnahme in die Studentische Talentbank qualifiziert. Volkswagen begleitet diese ehemaligen Praktikanten während ihres weiteren Studiums und lädt sie beispielsweise zu Fachvorträgen, Seminaren oder Exkursionen zu Volkswagen Standorten ein.

Kurz vor ihrem Studien- oder Promotionsabschluss werden talentierte Studierende in den Akademischen Talentpool aufgenommen. Mit diesem Rekrutierungsinstrument können ausgewählte Potenzialträger im Unternehmen sichtbar gemacht und für einen qualifizierten Berufseinstieg in den Fachbereichen berücksichtigt werden.

Um Hochschulabsolventen einen optimalen Start im Unternehmen zu ermöglichen, bietet Volkswagen das Traineeprogramm StartUp Direct an. Über einen Zeitraum von zwei Jahren lernen die Teilnehmer neben der Arbeit im eigenen Fachbereich nicht nur das Unternehmen Volkswagen eingehend kennen, sondern nehmen zudem an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können alternativ dazu das Programm StartUp Cross durchlaufen. Dieses internationale Programm sieht während seiner 18-monatigen Dauer einen dreimonatigen Auslandseinsatz vor. Über 2.700 Trainees haben seither im Rahmen eines der beiden Programme ihre ersten Erfahrungen bei Volkswagen gesammelt. Allein im Jahr 2013 stellte die Volkswagen AG insgesamt 360 Hochschulabsolventen ein; davon sind rund 30 % Frauen.

Zur internationalen Talentgewinnung bietet der Volkswagen Konzern bereits seit 2012 jungen Ingenieuren aus Südeuropa mit dem Traineeprogramm StartUp Europe die Chance, internationale Berufserfahrung zu sammeln. Volkswagen richtet sich mit diesem Programm zunächst an Hochschulabsolventen aus Spanien und Portugal. Nach einem Einsatz in der jeweiligen Auslandsgesellschaft folgen bis zu 21 Monate in einer deutschen Konzerngesellschaft. Eine Festanstellung ist nach Abschluss des zweijährigen Programms möglich.

Weiterbildung und Qualifizierung für jeden Mitarbeiter

Zur individuellen Personalentwicklung im Unternehmen gehört es, Mitarbeiter zu fördern und ihnen die Chance zu geben, sich Kompetenzen anzueignen und diese weiterzuentwickeln. Die Möglichkeit zur Qualifizierung bietet Volkswagen jedem Einzelnen in den Berufsfamilien an. Zu einer Berufsfamilie zählen alle Mitarbeiter, die Tätigkeiten auf der Basis verwandter Fachkompetenzen ausüben und dabei über Erfahrungs- und Entwicklungsstufen hinweg zusammenarbeiten. Das Lernen und Lehren geschieht unter Einbindung der eigenen Fachexperten im Rahmen bewährter und neuer Qualifizierungsformate.

Der Ansatz des gemeinsamen Lernens wird bei Volkswagen stetig ausgebaut und erweitert: Immer mehr Bereiche des Unternehmens haben Berufsfamilienakademien, in denen sie ihre Kompetenzentwicklung organisieren. Als Dachorganisation aller Akademien im Konzern wurde im Januar 2013 die Volkswagen Group Academy gegründet. Sie entstand durch die Reintegration der Volkswagen Coaching GmbH und den Zusammenschluss mit der AutoUni. Mit dieser Neuorganisation wurde von der beruflichen Ausbildung bis zur wissenschaftlichen Weiterbildung ein Qualifizierungsverbund geschaffen, der Synergien nutzt und konzernweit hohe Qualitäts- und Kompetenzstandards sicherstellt.

Weltweit einheitliche Standards in der Aus- und Weiterbildung forciert der Volkswagen Konzern auch für die Meister, die angehenden Führungskräfte und die angehenden Manager. Diese Standards wurden auf weitere Konzernstandorte im In- und Ausland ausgeweitet. Im Berichtsjahr wurden bei Volkswagen insgesamt 322 Meister qualifiziert, davon 84 im Ausland.

Auch für andere Berufsgruppen im Konzern gibt es eine Vielzahl passgenauer Qualifizierungsangebote. Vor allem die Volkswagen Group Academy der Volkswagen AG bietet ein breites Spektrum von Maßnahmen an. Hierzu gehören Programme zur Personalentwicklung, ein überfachliches Seminar- und Kursangebot sowie spezielle, auf den konkreten Bedarf einzelner Berufsfamilien abgestimmte Weiterbildungsangebote. In insgesamt 10.060 Qualifizierungsmaßnahmen der Volkswagen Group Academy haben sich im Berichtsjahr 86.316 Teilnehmer an insgesamt 213.678 Teilnehmertagen weitergebildet. Im Bereich der fachlichen Kompetenzentwicklung – zum Beispiel Fabrikautomation, Roboter- und Applikationstechnik oder Wirtschaft – nahmen 56.554 Teilnehmer an 7.591 Weiterbildungen und Qualifizierungen mit 126.976 Teilnehmertagen teil. Im Bereich der überfachlichen Kompetenzentwicklung – dazu zählen beispielsweise Mitarbeiterführung und Persönlichkeitsentwicklung – bildeten sich 29.762 Teilnehmer in 2.469 Maßnahmen mit 86.702 Teilnehmertagen weiter. Damit für die Anforderungen des Unternehmens stets ein aktuelles Weiterbildungsangebot bereitsteht, wurden im Berichtsjahr 369 Programme und Maßnahmen neu entwickelt.

Weiterbildung auf wissenschaftlichem Niveau: die AutoUni

Die Verfügbarkeit akademischen Spezialwissens innerhalb des Volkswagen Konzerns gewährleistet die AutoUni unter dem Dach der Volkswagen Group Academy. Hier orientieren sich die Bildungsangebote, die gemeinsam mit kooperierenden Hochschulen erarbeitet werden, an den Bedarfen der Berufsfamilien. Die AutoUni bietet mit ihren acht Instituten eine Vielzahl von Vorträgen, Konferenzen, Programmen und Kooperativen Studienmodulen auf universitärem Niveau an. In Kooperativen Studienmodulen werden wissenschaftliche Themen vertieft bearbeitet und mit einer Prüfung abgeschlossen. Die Aktivitäten der in Wolfsburg ansässigen AutoUni werden seit einigen Jahren international ausgeweitet, 2013 unter anderem auf die Konzernstandorte Bratislava, Mladá Boleslav, Martorell, Shanghai und Peking. Ein inhaltlicher Schwerpunkt lag auf der zukünftigen Mobilität: Elektrotraktion, innovative Antriebe und Leichtbau sowie Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme.

Darüber hinaus ist die AutoUni maßgeblich am Doktorandenprogramm des Konzerns beteiligt. Im Jahr 2013 wurden mehr als 420 Doktoranden in den verschiedenen deutschen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns betreut. Die Doktoranden forschen an anspruchsvollen, für das Unternehmen relevanten Dissertationsthemen. Hierzu arbeiten sie eng mit ihrem jeweiligen Fachbereich im Konzern zusammen, der den Dissertationsbetreuer seitens des Unternehmens stellt. Die AutoUni unterstützt die Doktoranden mit Seminaren zum wissenschaftlichen Arbeiten und bietet mit dem Doktorandenkolloquium die Gelegenheit, den Arbeitsstand einer Dissertation der konzernweiten Öffentlichkeit zu präsentieren und zur Diskussion zu stellen.

Frauenförderung und familienbewusste Personalpolitik

In der Unternehmenskultur von Volkswagen haben sowohl der Beruf als auch die Familie einen sehr hohen Stellenwert. Eine familienbewusste Personalpolitik ist für Volkswagen ein wesentlicher Erfolgsfaktor auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber. Im Frühjahr 2011 legte der Volkswagen Konzern im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung differenzierte Ziele vor, um den Anteil von Frauen bei Volkswagen in Deutschland nachhaltig zu steigern.

Ein wegweisendes Mittel ist die Quotierung bei der Einstellung von Hochschulabsolventen. Volkswagen stellt die besten Hochschulabsolventen eines Jahrgangs in den benötigten Fachrichtungen ein und entwickelt diese konsequent weiter. Hierbei orientiert sich Volkswagen an dem Anteil der Absolventinnen in den jeweiligen Studiengängen. Dieser Systematik folgend müssen rund 10% der eingestellten Absolventen des Studiengangs Maschinenbau Frauen sein. In der Elektrotechnik sind es ebenfalls 10% und in den Wirtschaftswissenschaften 50%. Gemittelt über alle für Volkswagen relevanten Studiengänge ergibt sich aus diesen differenzierten Quoten das Ziel, bei der Einstellung von Hochschulabsolventen einen Frauenanteil von mindestens 30% zu erreichen.

FRAUENANTEILE VOLKSWAGEN KONZERN IN DEUTSCHLAND*

Stand 31. Dezember 2013

%	2013	2012
Auszubildende gesamt	**27,4**	**26,8**
Gewerbliche Auszubildende	21,4	20,9
Kaufmännische Auszubildende	53,2	52,3
Studierende im Praxisverbund	31,4	31,3
Management gesamt	**9,8**	**9,3**
Management	11,2	11,0
Oberes Management	7,9	7,0
Top-Management	4,8	5,5

* Ohne Scania, MAN und Porsche.

Schon frühzeitig geht Volkswagen auf weibliche Studierende zu: Zum Beispiel mit dem bundesweit ausgeschriebenen Woman DrivING Award und dem Woman Experience Day richtet sich Volkswagen an Studentinnen und Absolventinnen der Ingenieurswissenschaften, um sie für technische Berufe bei Volkswagen zu gewinnen.

Dieser erhöhte Anteil neu ins Unternehmen eintretender qualifizierter Frauen ermöglicht es, in den folgenden Jahren den Anteil weiblicher Führungskräfte kontinuierlich zu steigern. Der Volkswagen Konzern strebt in Deutschland langfristig einen Frauenanteil von 30% auf allen Hierarchieebenen im Management an. So konnte der Frauenanteil des Volkswagen Konzerns in Deutschland von 9,3% (2012) auf 9,8% (2013) erhöht werden. 40 Frauen durchliefen 2013 das Mentoring-Programm der Volkswagen AG, das sie auf dem Weg ins Management unterstützt.

Darüber hinaus verfolgt Volkswagen das Ziel, den Anteil der Facharbeiterinnen und Meisterinnen in Deutschland auf 10% anzuheben. 2013 wurden 30 Frauen in der Volkswagen AG durch das Meisterinnen-Mentoring-Programm gefördert.

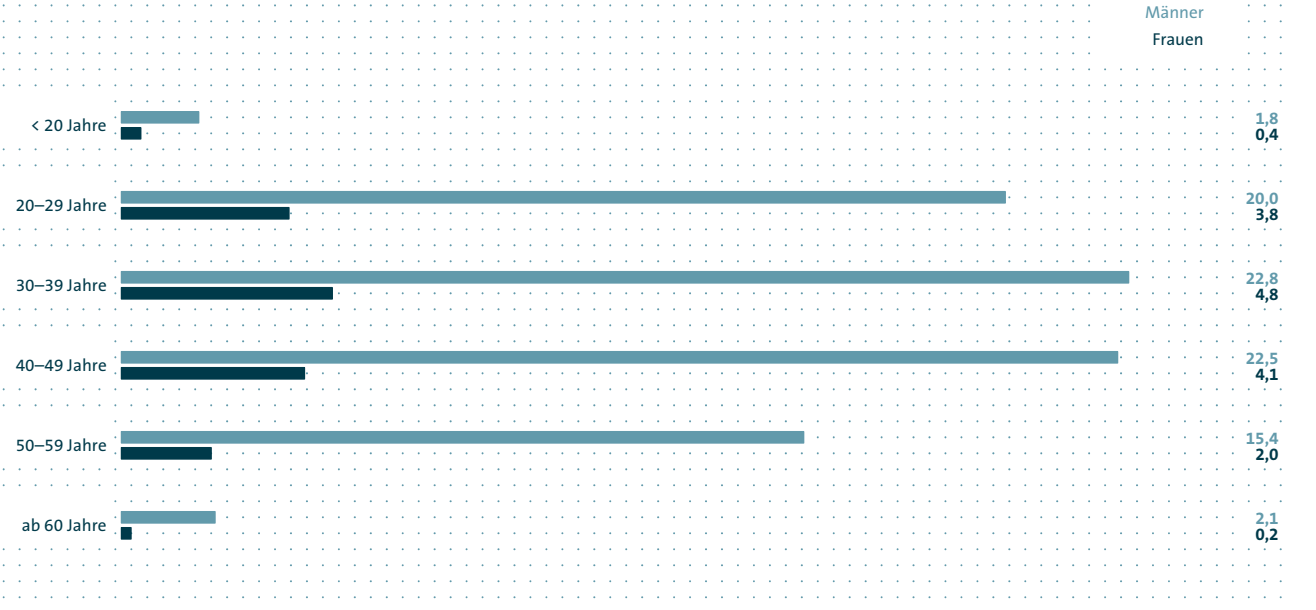
Mit einem Anteil von 27,4% weiblichen Auszubildenden im Jahr 2013, insbesondere von 21,4% im gewerblich-technischen Bereich, nimmt der Volkswagen Konzern in Deutschland einen Spitzenplatz in der Automobilindustrie ein. Dieser Anteil soll in Richtung 30% ausgebaut werden. Daher wirbt Volkswagen gezielt um weibliche Talente, zum Beispiel mit speziellen Informationstagen über die gewerblich-technische Berufsausbildung bei Volkswagen und mit Berufserlebnistagen für junge Frauen. Das Unternehmen beteiligt sich seit Jahren am bundesweiten Girls' Day und bot im Berichtsjahr 2.200 Schülerinnen einen praxisnahen Einblick in die Berufe der Automobilbranche.

Neben der Gewinnung und Förderung weiblicher Talente arbeitet Volkswagen kontinuierlich an der Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Dazu zählen ein hohes Maß an Arbeitszeitflexibilität und eine Vielfalt von Teilzeit- und Schichtmodellen sowie ein qualifizierter Wiedereinstieg nach der Elternzeit. Telearbeit und damit verbunden die Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglichen es den Beschäftigten, Beruf und Familie individuell miteinander zu vereinbaren.

Ein weiterer Schritt in Richtung eines familienfreundlichen Unternehmens ist der kontinuierliche Ausbau von differenzierten Kinderbetreuungsangeboten. Seit 2013 steht erstmals an allen Standorten der Volkswagen AG eine Kinderferienbetreuung zur Verfügung. Auch die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Osnabrück GmbH bieten seit dem Berichtsjahr eine Ferienbetreuung an; bei der AUDI AG wird diese bereits seit 2011 umgesetzt.

Gute Erfahrungen wurden im Volkswagen Konzern mit betriebsnaher Kinderbetreuung gesammelt. MAN beispielsweise bietet an den Standorten München und Augsburg Kinderbetreuung in Betriebskindergärten an. Das Kinderhaus Frech Daxe der Volkswagen Financial Services AG zählt zu den größten Betriebskindergärten in Deutschland. In der Volkswagen Group of America am Standort Chattanooga existiert seit 2012 ein Kinderbetreuungsangebot.

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT DES VOLKSWAGEN KONZERNS*
Anteil zum 31. Dezember 2013 in Prozent



* Ohne Scania und MAN.

Leistungsförderung und Erfolgsbeteiligung

Die systematische Förderung und Honorierung von Leistung und die Umstellung der Vergütungssysteme auf eine nachhaltige Beteiligung der Beschäftigten am erreichten Unternehmenserfolg sind ein weiterer Bestandteil unserer Personalstrategie. Seit 2010 gibt es in der Volkswagen AG durchgängige und einheitliche Kriterien für die Entwicklung von Kompetenz und die Bewertung von Leistung. Diese gelten für die gesamte Belegschaft – vom Auszubildenden bis zum Top-Manager. Die Kriterien sind durch konkrete Anreizsysteme in der Entgeltstruktur unterlegt.

Für die Tarifbeschäftigten der Volkswagen AG gilt ein Entgeltsystem, das aus drei wesentlichen Elementen besteht:

- der Grundvergütung in Gestalt eines wettbewerbsfähigen, monatlichen Entgelts,
- der leistungsorientierten Vergütungskomponente, die zusätzlich die Leistungen jedes Einzelnen honoriert,
- dem tariflich vereinbarten Anspruch auf Erfolgsbeteiligung.

Dieses dreistufige Vergütungssystem hat sich in der Volkswagen AG als Instrument zur Teilhabe der Belegschaft am Erfolg bewährt. Gleichzeitig trägt es zur individuellen Leistungshonorierung bei Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit bei. Im Konzern wird es daher zunehmend als Standard umgesetzt.

Beteiligung der Mitarbeiter

Mit dem Stimmungsbarometer können sich die Mitarbeiter aktiv in das Unternehmensgeschehen einbringen. Diese einheitliche konzernweite Mitarbeiterbefragung erhebt einmal jährlich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Im Anschluss an die Befragung besprechen Vorgesetzte und Mitarbeiter gemeinsam die Ergebnisse. Hierbei kommen Beschwerden und Probleme genauso zur Sprache wie Vorschläge zur besseren Arbeitsgestaltung. Die dabei vereinbarten Verbesserungsmaßnahmen werden bis zur nächsten Befragung umgesetzt. Im Jahr 2013 wurde das Stimmungsbarometer zum sechsten Mal durchgeführt. In die Befragung einbezogen waren 121 Standorte und Gesellschaften in 40 Ländern. Von über 450.000 zur Teilnahme eingeladenen Mitarbeitern nahmen mehr als 400.000 teil. Das entspricht einer Beteiligungsquote von 89 %.

Erstmals dabei waren Mitarbeiter von Porsche, MAN, der Volkswagen Group Retail Deutschland GmbH und der Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. Neben der Beteiligung der Mitarbeiter stellt der Stimmungsindex eine wesentliche Kenngröße des Stimmungsbarometers dar. Der Stimmungsindex lag 2013 bei 79 (79) von 100.

Ein weiteres Instrument ist der Volkswagen-Weg, für dessen Erfolg das Engagement und die Beteiligung der Mitarbeiter große Bedeutung haben. Seit sechs Jahren ist er ein fester Bestandteil bei

Volkswagen mit dem Ziel, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung gleichermaßen zu sichern. Im Mittelpunkt steht ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess mit einer ständigen Weiterentwicklung der Prozesse in Bezug auf Produktivität und Qualität sowie Ergonomie, Führung und Zusammenarbeit. Im Berichtsjahr lag der Fokus insbesondere auf der Optimierung bereichsübergreifender Arbeitsabläufe. Im Konzern gibt es neben dem Volkswagen-Weg ähnliche Programme zur Optimierung der Prozesse und Strukturen. So kommt in der Produktion beispielsweise ein konzernweit für alle Marken einheitliches Produktionssystem zum Einsatz.

Mit ihrer Kreativität, ihrem Wissen und ihrer Initiative übernehmen die Mitarbeiter im Rahmen des Ideenmanagements Verantwortung für die Verbesserung der Prozesse und Produkte. Seit 1949 haben die Mitarbeiter über das damalige betriebliche Vorschlagwesen und das heutige Ideenmanagement fast 2 Mio. Ideen eingereicht und für das Unternehmen circa 3.000 Mio. € Einsparungen an den Standorten der Volkswagen AG und der Volkswagen Sachsen GmbH erzielt. Das Ideenmanagement ist ein wichtiges Führungs- und Motivationsinstrument für betriebliche Vorgesetzte. Darüber hinaus trägt das Ideenmanagement dazu bei, die Arbeit bei Volkswagen sicherer und gesundheitsverträglicher zu machen.

IDEENMANAGEMENT IM VOLKSWAGEN KONZERN*
Stand 31. Dezember 2013

	2013	2012
Eingereichte Verbesserungsideen	532.053	536.532
Umgesetzte Verbesserungsideen	412.795	380.475
Einsparungen in Mio. €	312,5	358,1
Prämien in Mio. €	34,9	34,1

* 31 (30) teilnehmende Produktionsstandorte.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Gesundheitsmanagement bei Volkswagen geht weit über klassische Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz hinaus. Denn das bei Volkswagen praktizierte ganzheitliche Gesundheitsmanagement umfasst auch Aspekte der Arbeitsorganisation, der Ergonomie, der Führung und der Perspektive für jeden Einzelnen.

Mit dem Checkup wurde bei Audi im Jahr 2006 und bei Volkswagen im Jahr 2010 eine kostenlose und umfassende Vorsorgeuntersuchung für alle Mitarbeiter eingeführt. Dieses Instrument trägt dazu bei, die Gesundheit, Fitness und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern. Die hohe diagnostische Qualität wird von den Beschäftigten allgemein anerkannt: Seither wurden fast 61.000 Volkswagen Checkups und beinahe 60.000 Audi Checkups durchgeführt.

Nachdem sich der Checkup an den deutschen Standorten etabliert hat, werden interne und externe Präventions- und Trainingsprogramme, die mit diesem Instrument verknüpft sind, systematisch ausgebaut. Zudem wurde die großflächige Einführung des Volkswagen Checkups an internationalen Standorten fortgeführt. Bestehende Vorsorgeuntersuchungsprogramme wurden an den konzernweiten Standard des Checkups angepasst, 2013 zum Beispiel bei ŠKODA AUTO a.s. Seitdem wurden bereits über 15.000 ŠKODA Checkups durchgeführt.

Parallel dazu gewährleistet Volkswagen mit Verbesserungen entlang des gesamten Produktentstehungsprozesses, dass die Qualität der Arbeitsplätze und die aus der Produktion resultierenden Belastungen für die Mitarbeiter bereits in der Planungs- und Konstruktionsphase der Fahrzeugmodelle berücksichtigt werden. Gemeinsames Ziel ist es, mit Wissenschaft und Praxis einen Einklang zwischen ergonomisch modernen Arbeitsplätzen und innovativen Arbeitsprozessen zu schaffen. Durch den Einsatz von Ergoassistenten an den Produktionslinien können Mitarbeiter direkt an ihrem Arbeitsplatz zu einer ergonomischeren Ausführung der Arbeitsabläufe beraten und angeleitet werden.

Im Rahmen der Führungskräfteentwicklung werden betriebliche Vorgesetzte dafür sensibilisiert, Zusammenhänge zwischen Führung und Gesundheit der Mitarbeiter in ihrer Führungspraxis stärker zu berücksichtigen. Außerdem werden zum Arbeitsschutz seit Anfang 2012 verpflichtende Qualifizierungsmodule für alle angehenden Führungskräfte durchgeführt. In Anlehnung daran wurden 2013 die Qualifizierungsbausteine für angehende Meister standardisiert.

Auf der Grundlage des Konzern-Arbeitsschutz-Managementsystems haben alle einbezogenen Konzerngesellschaften ihre bestehenden Arbeitsschutzorganisationen und -prozesse analysiert. Die Ergebnisse stehen in einem zentralen Datenbanksystem konzernweit zur Verfügung. Dies schließt die systematische Kommunikation über identifizierte Good-Practice-Beispiele im Volkswagen Konzern ein.

Betriebliche Sozialleistungen

Die Volkswagen AG übernimmt Zuschüsse zu Leistungen von Sozialversicherungsträgern, zum Beispiel Krankengeld, und unterstützt im Todesfall eines Mitarbeiters dessen Angehörige. Zudem versichert das Unternehmen jeden Beschäftigten im Rahmen einer Kollektivunfallversicherung gegen Unfälle mit Todes- oder Invaliditätsfolge. In außergewöhnlichen wirtschaftlichen Notlagen gewährt die Volkswagen AG kurzfristige Darlehen.

In den Konzerngesellschaften im In- und Ausland profitieren die Mitarbeiter von weiteren betrieblichen Leistungen. Dazu zählen je nach Standort Transport- und Verpflegungszuschüsse, kostengünstiger Wohnraum, monatliche Kinderbetreuungszuschüsse sowie Vergünstigungen für ausgewählte Freizeitaktivitäten. Zusätzliche Leistungen in der Gesundheitsversorgung oder Rentenzusatzversicherungen runden das Angebot standortspezifisch ab.

Mit einer betrieblichen Altersversorgung leisten die Volkswagen AG sowie ihre Marken- und Tochtergesellschaften einen wichtigen Beitrag zur Absicherung des Einkommens im Alter. Die Direktzusage der Volkswagen AG besteht aus der Grundversorgung und den Beteiligungsrenten I und II. Während Grundversorgung und Beteiligungsrente I arbeitgeberfinanziert sind, bietet die Beteiligungsrente II den Beschäftigten die Möglichkeit, durch Entgeltumwandlung selbst Vorsorge aus dem Bruttoentgelt zu betreiben. Mit der Direktversicherung besteht eine weitere Möglichkeit der arbeitnehmerfinanzierten Vorsorge durch Entgeltumwandlung.

Das Zeit-Wertpapier der Volkswagen AG ist ein Instrument zur Verkürzung der Lebensarbeitszeit. Seit 1998 können Beschäftigte aus ihrem Bruttoentgelt und aus Zeitguthaben Beträge einbringen. Das aufgebaute Zeit-Wertguthaben kann für eine bezahlte Freistellung vor der Altersrente verwendet werden.

PERSONALKENNZAHLEN[1]

Stand 31. Dezember 2013

	2013	2012	2011	2010	2009
Auszubildende im Konzern	17.703	16.714	15.021	10.545	9.846
gewerblich	13.174	12.508	11.249	7.799	7.439
kaufmännisch	4.529	4.206	3.772	2.746	2.407
Passive Altersteilzeit	9.501	7.804	4.488	4.778	7.070
Aktive Konzernbelegschaft	545.596	525.245	482.447	384.058	351.584
Belegschaft	**572.800**	**549.763**	**501.956**	**399.381**	**368.500**
Europa	424.964	410.427	378.030	290.159	278.779
Amerika	61.796	63.193	58.072	54.571	48.529
Afrika	6.356	6.461	6.602	6.546	5.608
Asien	78.672	68.704	58.540	47.607	35.123
Australien	1.012	978	712	498	461
Anteil weiblicher Beschäftigter im Konzern (in %)	15,5	15,2	14,7	14,2	14,2
Anteil Einstellung weiblicher Hochschulabsolventen[2] (in %)	35,3	29,2	30,5	23,6	22,4
Anzahl Betriebsunfälle[3] (in Tsd.)	1,9	1,7	1,8	1,9	1,9
Unfallwert[3]	0,003	0,003	0,003	0,004	0,004

1 Einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.
2 Volkswagen AG
3 Produktionsstandorte ohne Scania, MAN (2012 auch ohne Porsche, 2009 auch ohne Audi Brüssel); Unfallwert = Anzahl der Betriebsunfälle x 1.000 / geleistete Arbeitsstunden.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

Die Kommunikationsgesellschaft, die nahezu durchgängige Unterstützung von Geschäftsprozessen durch Informationstechnologien und der Aufbau neuer Standorte stellen die IT großer Unternehmen vor ständig neue Herausforderungen. Eine technologisch und quantitativ angemessen ausgestattete IT-Infrastruktur bildet die Basis für stabile Systeme und somit für eine optimale IT-Unterstützung.

Ebenso unerlässlich wie eine moderne IT-Infrastruktur ist die effiziente Weiterentwicklung der Anwendungslandschaft an den verschiedenen Unternehmensstandorten, in den Geschäftsabläufen und im Vertriebsnetz. Bei allen Marken des Volkswagen Konzerns programmieren die IT-Mitarbeiter die Systeme nicht nur, sondern sie unterstützen auch die Anwender in der Technischen Entwicklung, in der Produktion und im Vertrieb. Auf diese Weise entstehen Anwendungen, die genau auf die Bedürfnisse der Nutzer zugeschnitten sind. Mit der „Digitalen Fabrik" beispielsweise können die Fabrikplaner bei Volkswagen schon weit vor dem ersten Spatenstich virtuell durch die zukünftigen Werkshallen gehen. Mit FIS – dem konzernweiten Fertigungs-, Informations- und Steuerungssystem – sorgt die IT unterstützend dafür, dass die Mitarbeiter an der Produktionslinie das richtige Fahrzeug zur richtigen Zeit bauen können. Bei all diesen IT-Leistungen gilt: Lokale Kompetenzteams entwickeln weltweite und markenübergreifend einsetzbare Lösungen. So schafft Volkswagen in den Geschäftsbereichen IT-Standards und damit eine der Grundlagen für die Umsetzung von Synergiepotenzialen.

Zudem erwarten Kunden in den Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns Innovationen aus dem Bereich der Kommunikations- und Informationstechnologie, etwa die Vernetzung des Fahrzeugs mit dem Internet sowie Apps, die auf individuelle Bedürfnisse zugeschnitten sind. Das für die Marke Audi entwickelte System „Audi Connect" wurde weiterentwickelt und für andere Konzernmarken modular nutzbar gemacht. So basieren die mit dem Golf GTI eingeführten „Car-Net"-Dienste auf dem gleichen Ansatz. Der Betrieb erfolgt markenübergreifend in regionalen Rechenzentren. Neben der Funktionalität hat die Datensicherheit eine hohe Priorität: Beim Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Rechenzentrum verwendet Volkswagen höchste Sicherheitsstandards.

Durch konsequente Information und Schulung seiner Mitarbeiter sowie durch eine zuverlässige technische Absicherung verringert Volkswagen die Gefahr, dass es zu einem unbefugten Zugriff auf sensible Daten kommt. Die Handhabung sensibler Daten ist bereits seit 2012 Teil einer unternehmensweiten Kampagne zur Informationssicherheit.

UMWELTMANAGEMENT IM KONZERN

Der Volkswagen Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2018 das nachhaltigste Automobilunternehmen der Welt zu werden. Die Konzern-Umweltstrategie bildet den Rahmen, um das Unternehmen in ökologischer Hinsicht an die Spitze zu bringen.

Wir wollen bis zum Jahr 2018 an allen unseren Standorten den Energie- und Wasserverbrauch sowie die Emissionen und Abfälle im Vergleich zum Jahr 2010 fahrzeugbezogen um 25 % verringern. Die Grafiken auf Seite 138 verdeutlichen unsere Fortschritte im Geschäftsjahr 2013. Die Erfassung der wesentlichen umweltrelevanten Verbrauchs- und Emissionsdaten auf Basis der konzernweit geltenden VW-Norm 98.000 unterliegt einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Von diesen Optimierungen sind insbesondere diejenigen Informationen betroffen, die mit Hilfe spezieller Berechnungsalgorithmen ermittelt werden müssen. Zudem erfordert die Integration neuer Konzernmarken und -standorte Anpassungen bei den bereits berichteten Zeitreihen. Die verbesserte und aktualisierte Umweltdatenerfassung hat das Ziel, den Grad der Genauigkeit und die Konsistenz der gewonnenen Informationen zu erhöhen.

Neben der effizienten und ressourcenschonenden Fertigung sowie der Gestaltung intelligenter Mobilitätskonzepte der Zukunft ist die Entwicklung umweltschonender Fahrzeuge eines unserer wichtigsten Handlungsfelder: Die CO_2-Emission unserer europäischen Neuwagenflotte soll bis 2020 auf 95 g CO_2/km reduziert werden. Darüber hinaus soll jede neue Modellgeneration 10 bis 15 % effizienter sein als das jeweilige Vorgängermodell.

Um unsere Umweltstrategie erfolgreich umzusetzen, müssen wir alle umweltrelevanten Aspekte in unseren Organisations- und Entscheidungsprozessen sowohl in der Produktentwicklung als auch der Produktion an allen Standorten darstellen. Dafür sorgt unser ganzheitliches Umweltmanagement, das im Konzern bereits seit vielen Jahren etabliert ist. Tragende Säulen sind dabei die Konzern-Umweltgrundsätze, die weltweit für unsere Produkte und unsere Produktion gelten sowie die Umweltziele der Technischen Entwicklung. Seit 2010 unterstützt uns ein konzernweites Energiemanagementsystem. Aber auch die Schulung unserer Mitarbeiter zu ökologischen Gesichtspunkten ist ein wesentlicher Faktor bei der Zielerreichung. So gibt es weltweit Sachkundige für Umweltschutz und Umweltbeauftragte, die dazu beitragen, den Umweltschutz im Konzern auf eine breite Basis zu stellen.

Volkswagen beteiligt sich seit 1995 mit seinen deutschen Standorten freiwillig am Öko-Audit der EU sowie weltweit am Umweltzertifizierungsverfahren gemäß der internationalen Norm ISO 14001. Seit 1996 wird auch das Umweltmanagementsystem der Technischen Entwicklung von Volkswagen nach ISO 14001 und seit 2009 zusätzlich nach ISO/TR 14062 zertifiziert. Durch Rezertifizierungen und externe Kontrollen konnten wir unsere Vorreiterrolle auch im Berichtsjahr bestätigen.

Unsere Konzern-Umweltstrategie ist ein ganzheitlicher Ansatz, der den Lebenszyklus unserer Produkte berücksichtigt. Wir haben dafür einen modularen Aufbau gewählt, bei dem sich die Module an den Geschäftsbereichen entlang der gesamten Wertschöpfungskette orientieren. Deshalb behandeln wir Umweltthemen nicht nur in der Produktion und bei den Produkten selbst, sondern zum Beispiel auch in der Logistik oder Verwertung. Um diese Themen zu steuern, haben wir eine feste Gremien- und Berichtsstruktur definiert. Die Verantwortlichen sind weltweit vernetzt, sodass ein systematischer Austausch von Best-Practice-Beispielen möglich ist. Im Berichtsjahr 2013 haben wir gemeinsam mit allen Geschäftsbereichen auf einem weltweiten Konzern-Strategie-Workshop ein

ehrgeiziges Maßnahmenpaket zusammengestellt sowie die Verantwortlichkeiten und Berichtsstrukturen festgelegt.

Eine Zusammenfassung unserer ökologischen Aktivitäten sowie einen ergänzenden Blick über unsere Umweltkennziffern finden Sie unter www.volkswagenag.com/nachhaltigkeit.

Klimaschutz

Ausgehend von unserer Umweltstrategie ist der Schutz des Klimas eine der wesentlichen Herausforderungen, denn als Unternehmen, das über 9,7 Mio. Fahrzeuge im Jahr produziert, tragen wir eine besondere Verantwortung. Das gilt nicht nur für die Produktionsbedingungen in unseren eigenen Fertigungsstätten, sondern auch für die Lieferkette und für die Produkte, und zwar über deren gesamten Lebenszyklus.

Den Klimawandel mit den daraus resultierenden Risiken und Chancen berücksichtigen wir bei allen strategischen Entscheidungen. Diese basieren unter anderem auf den Informationen des Steuerkreises CSR & Nachhaltigkeit und des Konzern-CO_2-Steuerkreises. Ein wichtiges Instrument ist zum Beispiel das Management- und Analysetool „CO_2-Registrierkasse“. Es analysiert jedes Fahrzeugprojekt des Konzerns während seines gesamten Entstehungsprozesses hinsichtlich seiner CO_2-Emission. Die Grundlage dafür sind Vorgaben zur CO_2-Einsparung, die in unserer Konzern-Umweltstrategie enthalten sind.

Für den Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen allen Marken und Regionen haben wir das konzernweite „Expertennetzwerk Klima und Energie“ etabliert. Im Mittelpunkt des Netzwerks steht neben dem Austausch von Best-Practice-Ansätzen die Diskussion mit internationalen Experten aus der Wissenschaft (zum Beispiel mit Vertretern der International Energy Agency) und mit anderen Stakeholdern (zum Beispiel dem World Business Council on Sustainable Development).

Wasserwirtschaft

Wasser ist nicht nur Lebensmittel, sondern auch Produktionsmittel und Energielieferant. Doch in vielen Teilen der Welt mangelt es an der lebensnotwendigen Grundversorgung. In der Automobilproduktion lässt es sich allerdings nicht vermeiden, Wasser zu nutzen, zum Beispiel bei Waschprozessen der mechanischen Fertigung oder bei der Prozesskühlung. Volkswagen ist sich seiner Verantwortung bewusst und geht deshalb sparsam mit der wertvollen Ressource Wasser um. Der schonende Umgang ist auch in den Umweltgrundsätzen des Konzerns festgeschrieben: Drei der 22 Umweltgrundsätze für die Produktion befassen sich direkt mit dem Thema Wasser.

Bereits seit 2011 nimmt Volkswagen am Water Disclosure Project (WDP) teil. Diese Non-Profit-Organisation sammelt jährlich in einer umfangreichen Abfrage Informationen zum Wassermanagement, analysiert und bewertet sie. Volkswagen hat als einziger deutscher Automobilkonzern einer Veröffentlichung der Ergebnisse zugestimmt. Wir sind damit Vorreiter, wenn es um die Offenlegung und Transparenz unseres schonenden Umgangs mit der Ressource Wasser sowie neu entwickelter Lösungsansätze zur nachhaltigen Wasserwirtschaft geht. Seit 2013 unterstützt Volkswagen außerdem als erstes Automobilunternehmen weltweit das CEO Water Mandate.

Volkswagen hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Wasserverbrauch pro Fahrzeug bis 2018 in allen Werken im Vergleich zu 2010 um 25 % zu senken. Im Berichtszeitraum haben wir hierfür in den Werken zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die verdeutlichen, dass wir die Gesamtbelastung von Gewässern durch die Fahrzeugproduktion verringern und gleichzeitig eine sichere Wasserversorgung gewährleisten.

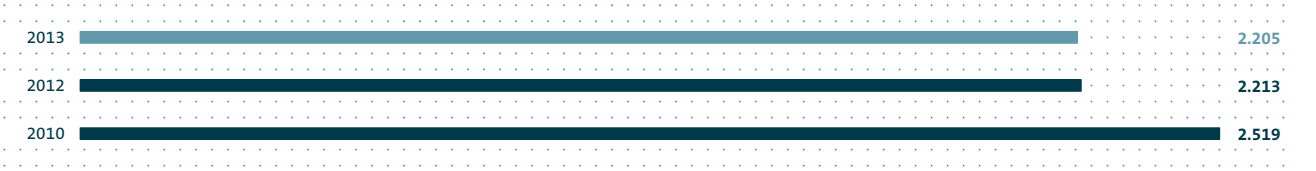
Das Werk Foshan wurde als erste Anlage in China mit dem „Triple-Star Green Building Award“ ausgezeichnet, der staatlichen Bestnote für umweltschonende Fabrikplanung. An dem Standort wird das Abwasser mittels modernster Membrantechnik fast vollständig aufbereitet und wiederverwendet. Auch bei der Motorenproduktion im Werk Salzgitter fallen keine Industrieabwässer an, denn ölhaltige Abwässer werden in Vakuumverdampfern wieder in Öl und Wasser getrennt. Das so gewonnene Wasser wird zum Neuansatz von Emulsionen genutzt. So sparen wir jährlich 30.000 m^3 Wasser. An weiteren Standorten im Konzern, zum Beispiel im slowakischen Werk in Martin oder im Werk Polkowice von VW Motor Polska, setzen wir ebenfalls energieeffiziente Verdampfer ein. Die gewonnenen Destillate verwenden wir als Recyclingwässer und für die Reinigung. Zusätzlich wird die Abfallmenge flüssiger und gefährlicher ölhaltiger Abfälle um bis zu 40 % reduziert.

Der hohe Bedarf an Kühlwasser in der industriellen Produktion von Automobilen bedingt, dass es hier auch große Potenziale für das Einsparen von Wasser gibt. So wurde beim Neubau eines Gas- und Dampf-Kombikraftwerks in Kassel eine Nanofiltrationsanlage in Betrieb genommen, die im Kühlturmbetrieb als Grundlage für Wassereinsparungen dient. Dank dieser Nanofiltrationsanlage können wir den anfallenden salzhaltigen Abwasserstrom so aufbereiten, dass sich das Wasser erneut verwenden lässt, wodurch Frischwasser eingespart wird und bis zu 70 % weniger Abwasser anfällt.

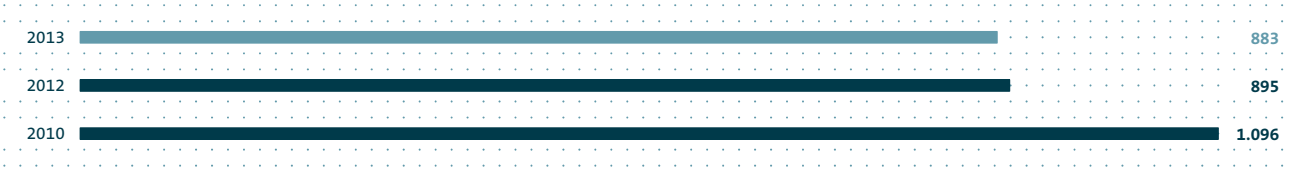
Das in den Volkswagen Kläranlagen gereinigte Abwasser genügt weltweit höchsten Ansprüchen. Das garantieren wir durch den Einsatz modernster biologischer Abwasserreinigungstechnik, zum Beispiel in unserem Werk im indischen Pune. Dort kommt ein Membran-Bioreaktor zum Einsatz: Durch die Kombination aus mikrobiellem Abbau und Filtration durch extrem feine Membranen lassen sich aus dem vorbehandelten Industrieabwasser über 99 % aller biologisch abbaubaren Stoffe entfernen; dank dieses Verfahrens kann das Wasser am Standort wiederverwendet werden.

Die hohe Qualität unserer Kläranlagen und des Abwassers beweisen wir auch in einem Kooperationsprojekt von Volkswagen Slovakia mit der Comenius Universität Bratislava: Gemeinsam haben wir eine Flusskrebszucht aufgebaut, die mit gereinigtem Abwasser aus der Kläranlage von Volkswagen gespeist wird. Das Wasser bietet optimale Lebensbedingungen für die bedrohten Krebse. Volkswagen unterstützt durch die Auswilderung der gezüchteten Tiere die Wiederansiedelung von Krebsen in ihrem natürlichen Lebensraum.

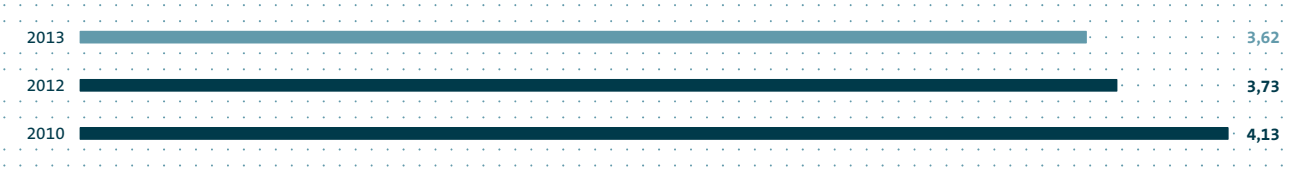
ENERGIEVERBRAUCH*
in Kilowattstunden pro Fahrzeug



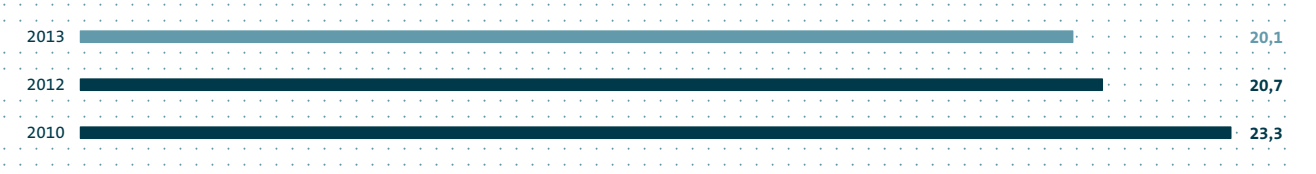
CO_2-EMISSIONEN*
in Kilogramm pro Fahrzeug



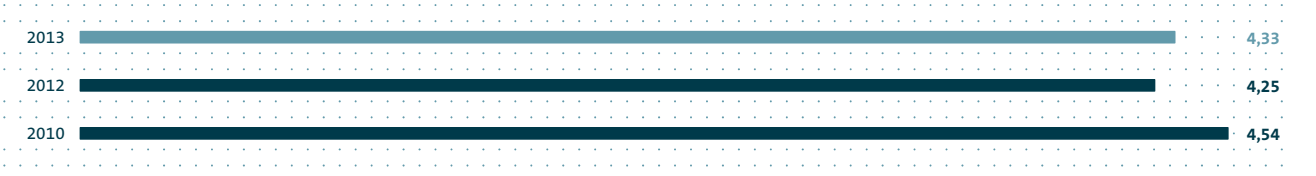
VOC-EMISSIONEN (FLÜCHTIGE ORGANISCHE VERBINDUNGEN)*
in Kilogramm pro Fahrzeug



ZU BESEITIGENDER ABFALL*
in Kilogramm pro Fahrzeug



FRISCHWASSERVERBRAUCH*
in Kubikmeter pro Fahrzeug



* Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Vorjahreswerte angepasst.

Lärmreduktion

Ein verantwortungsvoller Umgang mit der Umwelt verlangt von einem Automobilhersteller, dass er das gesamte Wirkungsspektrum seiner Fahrzeuge betrachtet. Dazu zählt in immer stärkerem Maße auch das Thema Verkehrslärm. Volkswagen stellt sich dieser Verantwortung, nicht nur durch die Entwicklung immer leiserer Fahrzeuge, sondern auch durch umfangreiche Aktivitäten zur Verringerung des Gesamtverkehrslärms. Unser Ziel ist, den Einfluss des Autos auf den Verkehrslärm besser zu verstehen, um daraus abzuleiten, welche Aufgaben der Fahrzeughersteller künftig hat und wo – im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes – die Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten erforderlich ist.

In Kooperation mit der international renommierten Lärmkontor GmbH, Hamburg, haben wir ein sogenanntes Lärmtool entwickelt. Mit diesem Instrument können wir anhand einer Modellstadt Maßnahmen zur Lärmreduzierung quantitativ vergleichen, und zwar sowohl in ihrer Wirkung auf den Lärmpegel insgesamt als auch auf die Anzahl der Betroffenen. Zu den Stellgrößen des Lärmtools gehören unter anderem Verkehrsmenge, Anteil von Pkw und Nutzfahrzeugen, Geschwindigkeit, Fahrbahnbelag sowie Antriebs- und Rollgeräusch. Die Besonderheit des Lärmtools ist, dass es die Immissionsseite darstellt: Es verdeutlicht also, wie viel Lärm bei wie vielen Bewohnern der Stadt „ankommt“. Die reine Betrachtung der Lärmquellen – also der Emissionen – würde ein verzerrtes Bild der Wirksamkeit lärmreduzierender Maßnahmen zeichnen. Unsere Ausrichtung auf die Betroffenen zeigt sich auch darin, dass wir einen kontinuierlichen Austausch mit Vertretern von Kommunen pflegen, den wir 2013 intensiviert haben. Volkswagen ist zum Beispiel an den Maßnahmen der Stadt Wolfsburg zur Lärmminderung beteiligt.

Wir tragen durch solche Aktivitäten dazu bei, dass künftige Schritte zur Lärmreduzierung besser aufeinander abgestimmt und Finanzmittel gezielter eingesetzt werden können.

Lebenszyklusanalyse

Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs und die damit verbundene Reduzierung von Abgasen sind wichtige Maßnahmen, um die Umwelteigenschaften unserer Fahrzeuge zu verbessern. Dies allein reicht jedoch nicht aus, um die Umweltwirkungen eines Automobils auf ein Minimum zu reduzieren. Schließlich treten diese nicht erst während der Nutzung eines Autos beim Kunden auf. Auch die Rohstoffe dafür müssen gefördert, Materialien und Komponenten hergestellt werden – und das lange bevor sich die Räder eines neuen Autos zum ersten Mal drehen.

Um die Umweltwirkungen eines Fahrzeugs auf ein Minimum reduzieren zu können, wird bei der Fahrzeugentwicklung der gesamte Produktlebenszyklus betrachtet. Das bedeutet, dass die Analyse der potenziellen Umweltwirkungen neuer Fahrzeuge, Komponenten und Werkstoffe bereits vor deren Entstehung ansetzt: quasi von den ersten Ideen- und Designskizzen an über die Produktion und anschließende Nutzungsphase bis hin zur Entsorgung. Volkswagen setzt als Instrument dazu die Umweltbilanz – oder auch Lebenszyklusanalyse – gemäß der ISO-Normen 14040 und 14044 ein. Mit Hilfe von Umweltbilanzen ermitteln wir, wo Verbesserungen den größten Effekt haben, und entwickeln so gezielt Innovationen. Diese Vorgehensweise nennen wir Life Cycle Engineering.

Um seine Kunden, Aktionäre und Interessengruppen über die Erfolge der umweltgerechten Fahrzeugentwicklung und Lebenszyklusanalysen zu informieren, veröffentlicht die Marke Volkswagen das sogenannte Umweltprädikat. Umweltprädikate für neue Fahrzeugmodelle belegen ökologische Fortschritte im direkten Vergleich mit dem Vorgängermodell. Für eine glaubwürdige Kommunikation ist es wichtig, dass die Ergebnisse und Bewertungen der Umweltbilanzen international anerkannten Qualitätsansprüchen genügen und transparent, vergleichbar und nachvollziehbar sind. Um dies zu gewährleisten, werden die Ergebnisse der Lebenszyklusanalyse – entsprechend den Vorgaben der ISO-Norm 14040 – von unabhängigen Experten geprüft, bestätigt und zertifiziert.

Externe Umweltauszeichnungen

2013 haben der Volkswagen Konzern sowie seine Marken und Projekte zahlreiche Auszeichnungen für Umweltschutz und Nachhaltigkeit erhalten. Hier einige Beispiele:

Bereits zum zweiten Mal in Folge führt der Volkswagen eco up! die Auto-Umweltliste des Verkehrs Club Deutschland (VCD) an. Er liegt gleichauf mit den Modellen der Konzernschwestern ŠKODA Citigo CNG und SEAT Mii Ecofuel, die im Dreigestirn als umweltfreundlichste Fahrzeuge des Jahres gekürt wurden. Die Bewertung des VCD berücksichtigt die CO_2-Emissionen, die Vorbeifahrgeräusche und die Abgasstufe eines Fahrzeugs.

Die „verkehrsRUNDSCHAU“ hat gemeinsam mit ihrem Schwestermagazin „Trucker“ den Volkswagen Crafter mit dem Umweltpreis „Green Van 2013“ prämiert, was ihn als umweltfreundlichsten Transporter auszeichnet. Neben seinem niedrigen Verbrauch war vor allem die Einstufung in den für alle Leistungsklassen geltende EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) Abgasstandard für den Sieg ausschlaggebend.

Der strategische Stakeholder-Dialog von Volkswagen und dem Naturschutz Bund Deutschland e.V. (NABU) wird auch extern als Best Practice wahrgenommen. Dies zeigten einmal mehr der zweite Platz beim „European Change Communications Award 2013“ in der Kategorie „strategy large“ und die Finalteilnahme bei den PR Report Awards 2013 in der Kategorie „Verantwortung/CSR“.

Der Volkswagen Konzern erhielt schließlich den vom Zeitungsverlag DuMont und vom Vermögensverwalter Deutsche Asset & Wealth Management gestifteten und verliehenen „Deutschen Investorenpreis für verantwortliches Wirtschaften“. Die Jury lobte die Verankerung von Nachhaltigkeit im Kerngeschäft und das verantwortliche Handeln gegenüber allen Stakeholdern und der Natur.

Biodiversität

Der dramatische Verlust an Arten, Ökosystemen und genetischer Vielfalt gehört neben dem Klimawandel – und verbunden mit diesem – zu den größten Herausforderungen unserer Zeit. Die Vereinten Nationen haben deshalb das laufende Jahrzehnt zur „UN-Dekade der biologischen Vielfalt" erklärt.

Die Wertschöpfung jedes Unternehmens hängt von den Leistungen der Natur ab – direkt oder indirekt. Und jedes Unternehmen wirkt auf Natur und Ökosysteme ein – zu ihrem Wohl oder Schaden. Mit dem Verlust an Biodiversität leidet auch die Qualität der „Dienstleistungen", die uns natürliche Ökosysteme kostenlos zur Verfügung stellen. Eine Wirtschaft, die sich für den Erhalt und die nachhaltige Nutzung der Biodiversität engagiert, tut dies deshalb im eigenen langfristigen Interesse.

Im Einklang mit der UN-Konvention für den Schutz der biologischen Vielfalt gehört die Bewahrung des Naturkapitals bei Volkswagen bereits seit 2007 zu den Unternehmenszielen. Im Berichtszeitraum haben wir die Integration des Themas in unsere Prozesse und Systeme weiter vorangetrieben. Als Industrieunternehmen leisten wir unsere Beiträge zum Schutz der Biodiversität vor allem dadurch, dass wir die Emissionen von Treibhausgasen und andere produktionsbedingte Umweltbelastungen verringern. Initiativen im Natur- und Artenschutz sowie zur Förderung und Vernetzung von Biotopen – gemeinsam mit kompetenten Projektpartnern – ergänzen unser Biodiversitätsmanagement.

Volkswagen nutzte die von uns mitgegründete Unternehmensinitiative „Biodiversity in Good Company" wieder aktiv als Lern- und Dialogplattform und unterstützte ihre weitere nationale und internationale Vernetzung. Zum Beispiel beteiligten wir uns an der Auftaktveranstaltung der 2013 vom Bundesumweltministerium initiierten Verbände-Plattform „Unternehmen Biologische Vielfalt", mit deren Geschäftsführung die Initiative „Biodiversity in Good Company" betraut wurde. Der Operationalisierung des Ziels Biodiversitätsschutz aus Unternehmenssicht diente unsere Mitarbeit in dem vom Fraunhofer-Institut für Bauphysik geleiteten und vom Bundesamt für Naturschutz, dem Bundesumweltministerium und dem Umweltbundesamt begleiteten Forschungsprojekt zur „Biodiversitäts-Wirkungsabschätzung von Produktsystemen".

Im Rahmen eines langfristig angelegten strategischen Stakeholder-Dialogs erhielt Volkswagen überdies kompetente Beratung durch die größte Umweltorganisation Deutschlands, den Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), dessen Kernthema der Natur- und Artenschutz ist. Das gemeinsame Anliegen von Volkswagen und dem NABU ist, über den reinen Dialog hinaus in konkreten Projekten Beiträge zum Schutz der biologischen Vielfalt zu leisten. Das verdeutlichen die folgenden Beispiele aus dem Berichtszeitraum:

- Dank des von Volkswagen Leasing GmbH und NABU im Jahr 2011 gegründeten Deutschen Moorschutzfonds konnte die Wiedervernässung von Mooren in Deutschland weiter ausgedehnt werden.
- Die Förderung von Europas größtem Flussrenaturierungsprojekt an der Unteren Havel nahm mit der Übergabe einer Spende für den Wiederanschluss des Altarms Schliepenlanke in Rathenow eine neue Qualität an.
- Die Initiative Willkommen Wolf! wurde mit einer Roadshow durch zoologische Gärten und Tierparks über insgesamt 40 Stationen fortgesetzt.

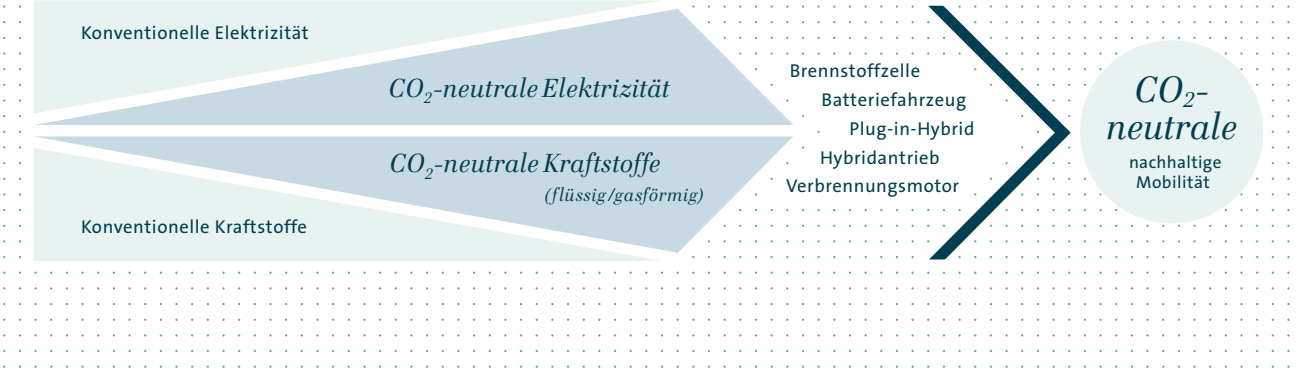
Über diese und weitere Projekte informieren wir kontinuierlich auf der Webseite www.mobil-fuer-mensch-und-natur.de, die die Entwicklung der Kooperation widerspiegelt. Zum Beispiel schützt Volkswagen in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Naturschutz und dem Otterzentrum in Hankensbüttel wasserbezogene Lebensräume im Umfeld des gesamten Allertals.

Nicht nur in Deutschland, sondern auch an weiteren internationalen Standorten des Volkswagen Konzerns und in aller Welt fördert Volkswagen den Schutz der Natur und der Artenvielfalt. Dazu zählen beispielsweise das Programm „Por amor al planeta" von Volkswagen de México, das unter anderem der wissenschaftlichen Erforschung der Biodiversität in Naturschutzgebieten dient, und auch das Public-Private-Partnership-Projekt von Volkswagen do Brasil und dem São Carlos Ecological Park zum Schutz der Lebensräume von bedrohten Arten wie dem Cerrado-Wolf, dem Andenkondor oder dem Brillenbären.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Im Geschäftsjahr 2013 haben wir bei der Umsetzung unserer Vision der nachhaltigen Mobilität weitere Fortschritte gemacht. Effiziente und nachhaltige Antriebe sind für Volkswagen von großer strategischer Bedeutung und Teil der Produktstrategie. Wir arbeiten nicht nur an der kontinuierlichen Optimierung konventioneller Antriebe, sondern verfolgen – nach wie vor – verschiedene alternative Konzepte, allen voran die Elektrotraktion. Unsere Kunden weltweit wählen derzeit überwiegend konventionelle Motoren als Antriebsquellen für ihre Fahrzeuge. Bis die CO_2-neutrale und nachhaltige Mobilität Wirklichkeit ist, wird es daher auch in Zukunft ein Nebeneinander von elektrifizierten Antrieben und konventionellen Verbrennungsmotoren geben. Diese Koexistenz wird begleitet von einer stetigen Zunahme des Anteils CO_2-neutraler Energieträger, etwa in Form regenerativ erzeugten Stroms für Elektrofahrzeuge oder CO_2-neutraler Kraftstoffe wie der Biokraftstoffe der nächsten Generation. Hier sind insbesondere Biomethan, das aus Reststoffen gewonnen wird, und synthetisches Erdgas von Bedeutung. Letzteres entsteht in Elektrolyse- und Methanisierungsanlagen, die mit regenerativ erzeugtem Strom aus Windenergie betrieben werden. Mit nachhaltig erzeugtem Erdgas ist bereits heute eine nahezu CO_2-neutrale Mobilität möglich. Volkswagen hat sein Fahrzeugangebot mit CNG-Antrieben in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Wir befassen uns außerdem mit innovativen, erneuerbaren Kraftstoffen, die in der Herstellung CO_2 binden und die CO_2-neutrale Mobilität in greifbare Nähe rücken lassen.

DER WEG ZUR CO_2-NEUTRALEN MOBILITÄT



Der Verbrennungsmotor wird aus heutiger Sicht auch in den nächsten Jahren die breite Basis für Antriebe bilden. Das gilt insbesondere für Wachstumsmärkte wie Russland, Indien und Fernost. Die weitere Optimierung der Verbrennungsmotoren mit dem Ziel einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität ist deshalb im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen immens wichtig. Wir haben eine völlig neue Generation von Otto- und Dieselmotoren entwickelt, um dieser Herausforderung wirkungsvoll zu begegnen. Diese Aggregate wurden erstmals 2012 in den Nachfolgermodellen von Audi A3 und Golf eingesetzt und werden zukünftig sukzessive in die Fahrzeugpalette des Volkswagen Konzerns Einzug halten.

Die neuen Motoren verfügen ausnahmslos über Turboaufladung, Direkteinspritzung und ein serienmäßiges Start-Stopp-System. Neben einem intelligenten Thermomanagement zur Reduzierung mechanischer und energetischer Verluste nutzen sie darüber hinaus weitere kraftstoffsparende Technologien wie die bedarfsgesteuerte Regelung von Nebenaggregaten sowie eine variable Ventilsteuerung. Zudem wird über die Rekuperation Energie zurückgewonnen. Seit 2012 setzen wir in vielen Konzernfahrzeugen, die mit Ottomotoren betrieben werden, ein aktives Zylindermanagement ein. Es schaltet einzelne Zylinder automatisch und für den Fahrer unbemerkt ab, wenn sie nicht gebraucht werden. Mit dieser innovativen Technologie wird der Kraftstoffverbrauch je nach Motor und Fahrprofil um bis zu 0,5 l pro 100 km gesenkt. Das aktive Zylindermanagement wird in immer mehr neuen Modellen eingesetzt.

Die Fahrprofilauswahl ist eine weitere Möglichkeit, den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Sie wurde 2012 mit der neuen Generation des Golf erstmals in ein Volumenmodell integriert; mittlerweile ist sie auch in anderen Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns verfügbar. Der Fahrer kann dabei je nach Wunsch die Fahrprofile eco, normal und sport wählen. Entsprechend seiner Auswahl werden Motor- und Getriebesteuerung sowie Nebenaggregate und Klimaanlage bedarfsgerecht eingesetzt.

Die Effizienzmodelle des Konzerns zeigen, welche Erfolge mit der Kombination aus effizienten konventionellen Antrieben und fahrzeugseitigen Innovationen – beispielsweise rollwiderstandsoptimierten Reifen oder Aerodynamikmaßnahmen – erzielt werden können. Bei Volkswagen sind sie unter dem Namen „BlueMotion“, bei ŠKODA als „GreenLine“ und bei SEAT als „ECOMOTIVE“ verfügbar. Mit einer Emission von 87 g CO_2/km und einem Verbrauch von nur 3,3 l auf 100 km gehört der Polo BlueMotion zu den umweltfreundlichsten und sparsamsten Fünfsitzern der Welt. Der Golf BlueMotion verbraucht mit seinem neuen 1.6 TDI-Motor durchschnittlich nur 3,2 l auf 100 km, die CO_2-Emission liegt bei lediglich 85 g/km. Der ŠKODA Octavia GreenLine emittiert nur 85 g CO_2/km, der Verbrauch liegt bei 3,2 l Diesel auf 100 km. Der eco up! – seit Ende 2012 erhältlich – emittiert mit seinem 1.0 CNG-Motor nur 79 g CO_2/km.

Die Marken Audi und Porsche stellen eindrucksvoll unter Beweis, dass auch ein Dieselmotor im Premiumsegment dynamisch und sparsam sein kann. Der 3.0 TDI-Motor mit Biturbo-Aufladung im Audi SQ5 TDI verfügt über eine Leistung von 230 kW (313 PS) und verbraucht lediglich 6,8 l Diesel auf 100 km. Porsche bietet den

NACHHALTIGKEIT IM VOLKSWAGEN KONZERN
www.volkswagenag.com/nachhaltigkeit

Cayenne S Diesel mit einem 4.2l V8-Dieselmotor mit Biturbo-Aufladung und einer Leistung von 281 kW (382 PS) an, der lediglich 8,3l Diesel auf 100 km verbraucht.

Die erfolgreichen TSI-, TFSI- und TDI-Motoren, idealerweise kombiniert mit den innovativen Doppelkupplungsgetrieben (DSG) des Konzerns, sind eine gute Basis für einen effizienten Antrieb aktueller und zukünftiger Fahrzeuge, da sie sich modular mit elektrischen Komponenten zu Hybridantrieben kombinieren lassen. Solche Fahrzeuge können als Plug-in-Version an der Steckdose aufgeladen werden und sind – je nach Modell – in der Lage, zwischen 20 und 80 km rein elektrisch zu fahren.

Der Hybrid ist bei der Elektrifizierung des Antriebs ein zentrales Thema für den Volkswagen Konzern, das gilt insbesondere für den Plug-in-Hybrid. Er ist derzeit die beste Ergänzung zum Otto- oder Dieselmotor, da er die Vorteile zweier Technologien vereint und damit gleich mehrere Kundenerwartungen erfüllt: einen uneingeschränkten Aktionsradius dank des Verbrennungsmotors, einen attraktiven elektrischen Fahranteil im urbanen Alltagsbetrieb, keinerlei Einschränkungen bei Geschwindigkeit, Steigfähigkeit oder Anhängelasten sowie ein hohes CO_2-Minderungspotenzial. Der Volkswagen Konzern treibt diese Technologie mit einer großen Offensive voran. Ein wesentliches Element dabei ist die Integration in die modulare Baukastenstrategie. Sie unterstreicht den Stellenwert der Elektromobilität im Konzern, die damit langfristig einen festen Platz in der Konzern-Produktstrategie einnimmt. Mit den Hybridversionen der Modelle Jetta, Touareg, Audi Q5, Audi A6, Audi A8, Porsche Cayenne S und Porsche Panamera S sind bereits heute in vielen Fahrzeugklassen kombinierte Antriebe verfügbar.

Im Jahr 2013 haben wir mit der Markteinführung des e-up! das Zeitalter der reinen Elektromobilität im Konzern eingeläutet. Im Frühjahr 2014 wird der e-Golf in den Markt eingeführt. Die Marken des Konzerns haben im Berichtsjahr umfassende Erprobungen, auch unter Einbindung des Kunden, mit reinen Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden durchgeführt und damit Technik, Alltagstauglichkeit und Nutzeranforderungen für den späteren Serieneinsatz weiter optimiert.

Neben den reinen Elektrofahrzeugen werden in den kommenden Jahren eine Reihe von Plug-in-Hybridfahrzeugen vieler Marken des Konzerns weltweit eingeführt.

Die Massenmobilität mit Elektrofahrzeugen steht allerdings noch vor einigen Herausforderungen. Im Bereich der Batteriechemie sind die Weiterentwicklung von leistungsfähigen Batterien und der Aufbau von Technologiekompetenz unerlässlich, um die Reichweite und damit die Attraktivität von Elektrofahrzeugen zu steigern. Eine weitere Herausforderung ist die Integration des Elektroautos in die bestehende Infrastruktur. Noch sind Fragen offen rund um die Themen vernetzte Ladestrategie (Smart Grid), Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur, insbesondere mit Schnellladestationen, Buchung der Ladestationen und Abrechnung von Strom; sie sind gemeinsam mit Politik, Kommunen und Energieversorgern zu beantworten. In der intelligenten Vernetzung von Automobil-, Energieversorgungs- und Telekommunikationsbranche sehen wir die Chance, unseren Kunden den Wechsel zur Elektromobilität zu erleichtern beziehungsweise attraktiv zu gestalten. Dabei kann ein breites Spektrum neuer Dienstleistungen, wie die mobilen Online-Dienste oder das intelligente Laden, eine wichtige Rolle spielen.

Volkswagen wird nicht nur die Karosserie, sondern auch die Kernkomponenten des Elektroautos fertigen: den Elektromotor und das Batteriesystem. Die Produktion des Motors erfolgt im Werk Kassel, die Batteriemodule werden im Werk Braunschweig zu einem Batteriesystem montiert.

Dank unserer konventionellen und alternativen Technologien sowie der modularen Baukastenstrategie, die eine schnelle Übernahme der Innovationen in verschiedene Fahrzeuge erlaubt, ist der Volkswagen Konzern für die Herausforderungen der Zukunft bestens gerüstet.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2013 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

Prognosebericht

Sowohl die Weltwirtschaft als auch viele Automobilmärkte werden im Jahr 2014 ihr Wachstum voraussichtlich fortsetzen. Motor der weltweiten Konjunktur sind vor allem die aufstrebenden, schnell wachsenden Wirtschaftsnationen. Mit seiner Markenvielfalt, seinen wegweisenden Technologien und seiner globalen Präsenz will der Volkswagen Konzern von dieser Entwicklung profitieren.

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche künftige Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken, stellen wir im Risiko- und Chancenbericht dar.

Wir erstellen unsere Prognosen auf Basis aktueller Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

WELTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Unsere Planungen basieren auf der Annahme, dass die Weltwirtschaft 2014 etwas stärker wachsen wird als im Berichtsjahr. Die größte Dynamik erwarten wir auch zukünftig in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens. Für die großen Industrieländer gehen wir zwar von einer Konjunkturbelebung aus, die Expansionsraten werden mittelfristig aber moderat bleiben.

Wir erwarten auch für die Jahre 2015 bis 2018 ein weiteres Wachstum der Weltwirtschaft.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa sollte sich die im Berichtsjahr begonnene wirtschaftliche Erholung 2014 festigen. Die Entwicklung bleibt aber von der Lösung struktureller Probleme – insbesondere in Südeuropa – abhängig.

In den zentral- und osteuropäischen Ländern, deren Konjunktur stark von der wirtschaftlichen Lage Westeuropas beeinflusst wird, halten wir im Vergleich dazu ein deutlich höheres Wachstum auf dem Vorjahresniveau für wahrscheinlich. Wir erwarten, dass die russische Wirtschaft eine leicht höhere Expansionsrate als 2013 erreicht.

Die Wirtschaft Südafrikas bleibt 2014 von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt, vor allem aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit. Das Wachstum sollte sich aber wieder leicht beschleunigen.

Deutschland

Für Deutschland gehen wir davon aus, dass im Jahr 2014 der Aufwärtstrend bei steigenden Zuwachsraten anhält. Auch die Lage auf dem Arbeitsmarkt dürfte positiv bleiben.

Nordamerika

Wir rechnen für 2014 damit, dass sich die wirtschaftliche Aktivität in Nordamerika weiter belebt. Das Wachstum in den USA, in Kanada und in Mexiko wird sich aus unserer Sicht gegenüber dem Vorjahr verstärken.

Südamerika

Für Brasilien erwarten wir im Jahr 2014 eine Expansionsrate auf dem Niveau des Vorjahres. Die Wirtschaft Argentiniens sollte weiter wachsen, jedoch mit verringerter Dynamik und bei weiterhin hoher Inflation, die das Geschäftsklima belastet.

Asien-Pazifik

Das Wachstum Chinas bleibt auf hohem Niveau und wird voraussichtlich auch 2014 die Zielvorgabe der Regierung erreichen. Nach einer zuletzt unterdurchschnittlichen Entwicklung gehen wir für Indien von einem weiterhin moderaten Zuwachs aus. In Japan sollte sich das Wirtschaftswachstum vor dem Hintergrund der anhaltend expansiven Geldpolitik auf dem Niveau des Vorjahres fortsetzen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW

Für das Jahr 2014 erwarten wir, dass sich die Pkw-Märkte in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich etwas langsamer steigen als im Berichtsjahr.

Der Volkswagen Konzern ist für eine heterogene Entwicklung der Automobilmärkte gut gerüstet. Unsere breite Produktpalette mit verbrauchsoptimierten Motoren der neuesten Generation verschafft uns weltweit einen Wettbewerbsvorteil. Unser Anspruch ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen nach seinem Bedarf anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Auch für die Jahre 2015 bis 2018 erwarten wir, dass sich das Wachstum der weltweiten Pkw-Nachfrage fortsetzt.

Europa/Übrige Märkte

Nach vier Jahren des Rückgangs rechnen wir für 2014 in Westeuropa erstmals wieder mit einem Anstieg der Automobilnachfrage. Da die anhaltende Schuldenkrise die Konsumenten in vielen Ländern der Region weiterhin verunsichert und ihre finanziellen Möglichkeiten für einen Neuwagenkauf einschränkt, erwarten wir allerdings ein nur leichtes Wachstum. Zudem beeinträchtigen gerade in Hauptmärkten wie Spanien und Italien umfangreiche staatliche Sparmaßnahmen die Nachfrage.

In den zentral- und osteuropäischen Märkten wird die Automobilnachfrage 2014 voraussichtlich moderat über dem Vorjahreswert liegen. Der russische Markt, der diese Region dominiert, wird den Nachfragerückgang des Jahres 2013 kurzfristig nicht kompensieren können und sich 2014 nur wenig erholen.

Auf dem südafrikanischen Automobilmarkt rechnen wir 2014 mit einem etwas langsameren Wachstum als im Vorjahr.

Deutschland

Nach anfänglichen Verlusten hat sich der deutsche Automobilmarkt im Lauf des Jahres 2013 zunehmend stabilisiert. Dieser Trend wird sich 2014 voraussichtlich fortsetzen und zu einem leichten Marktwachstum führen.

Nordamerika

Obwohl sich die Unsicherheit über die US-amerikanische Fiskalpolitik in den letzten Monaten des Jahres 2013 nachteilig auf das Konsumentenvertrauen ausgewirkt hat, profitiert der Markt weiterhin von einem aufgestauten Ersatzbedarf. Für das Jahr 2014 erwarten wir, dass sich dieser Trend abgeschwächt fortsetzt. Im kanadischen Pkw-Markt gehen wir von einer Nachfrage auf Vorjahresniveau aus, während wir im mexikanischen Pkw-Markt für 2014 mit einer positiven Tendenz rechnen.

Südamerika

Aufgrund ihrer Abhängigkeit von der Rohstoffnachfrage werden die südamerikanischen Märkte stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst. Darüber hinaus belasten zunehmende protektionistische Tendenzen die Fahrzeugmärkte in der Region, insbesondere in Brasilien und Argentinien, wo Restriktionen für den Import von Fahrzeugen bestehen. In Brasilien, dem größten Markt Südamerikas, konnte die Fahrzeugnachfrage 2013 trotz anhaltender Steuererleichterungen den hohen Vorjahreswert nicht mehr erreichen. Für das Jahr 2014, in dem die Steuererleichterungen voraussichtlich weiterhin gewährt werden, gehen wir von einem Marktvolumen aus, das nur unwesentlich über dem des Vorjahres liegt. Aufgrund der anhaltend hohen Inflation und der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Situation erwarten wir für Argentinien im Jahr 2014 eine deutlich rückläufige Marktentwicklung.

Asien-Pazifik

Die Märkte der Region Asien-Pazifik werden im Jahr 2014 voraussichtlich weiter wachsen, jedoch weniger dynamisch. Vor allem in China wird der steigende Bedarf an individueller Mobilität die Nachfrage erhöhen. In Indien ist nach einem schwachen Jahr 2013 ein Marktvolumen auf Vorjahresniveau wahrscheinlich. Dies ist aber vom allgemeinen wirtschaftspolitischen Umfeld abhängig. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung der japanischen Wirtschaft lag der dortige Fahrzeugmarkt im Jahr 2013 auf dem Niveau des Vorjahres, das durch Kaufanreize und Nachholeffekte positiv beeinflusst war. Eine bereits angekündigte Steuererhöhung führte im Berichtsjahr zu Vorzieheffekten, weshalb sich der Gesamtmarkt im Jahr 2014 voraussichtlich deutlich rückläufig entwickeln wird.

Die Märkte im Raum ASEAN sollten 2014 ihren Wachstumskurs fortsetzen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen im Jahr 2014 unterschiedlich entwickeln. Insgesamt rechnen wir auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten mit einer leicht steigenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen, die sich in den Jahren 2015 bis 2018 fortsetzen wird.

Auf Basis der für 2014 in Westeuropa erwarteten Entspannung der Wirtschaftslage dürfte sich die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen in vielen Märkten moderat erholen.

Für Zentral- und Osteuropa gehen wir davon aus, dass sich der Markt im Jahr 2014 besser entwickelt als im Vorjahr. In Russland wird sich die Nachfrage über dem Niveau des Jahres 2013 einpendeln.

Der nordamerikanische Markt für leichte Nutzfahrzeuge wird sein Wachstum im Jahr 2014 fortsetzen.

In Südamerika rechnen wir für 2014 damit, dass die Nachfrage – bedingt durch die Inflation und die wachsende Verschuldung – nur leicht über dem Vorjahreswert liegt. Getrieben wird das Wachstum des Marktes für leichte Nutzfahrzeuge hauptsächlich von der wachsenden Popularität privat genutzter SUV, die in diesen Märkten als leichte Nutzfahrzeuge berichtet werden. Anhaltende protektionistische Tendenzen wirken sich weiterhin negativ auf das Marktwachstum aus. Das gilt insbesondere für Brasilien und Argentinien, wo Restriktionen für den Import von Fahrzeugen bestehen. In Brasilien belasten steigende Zinsen und ein geringes Verbrauchervertrauen den Markt, obwohl die Steuer-

erleichterungen für Neuwagenkäufe wohl vorerst weiterbestehen werden. Aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Situation erwarten wir für Argentinien im Jahr 2014 nur ein marginales Marktwachstum.

Die Region Asien-Pazifik wird 2014 voraussichtlich wieder ein geringes Wachstum erzielen. In China erwarten wir im Jahr 2014 ein Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Unter der Voraussetzung, dass sich das wirtschaftliche Umfeld stabilisiert, ist 2014 in Indien, nach dem schwächeren Jahr 2013, ein Ende des Abwärtstrends wahrscheinlich. Japan profitierte im Berichtsjahr von der starken Erholung infolge der expansiven Wirtschaftspolitik. Im Jahr 2014 erwarten wir in Japan ein Marktvolumen für leichte Nutzfahrzeuge leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Für die Mehrheit der asiatischen Automobilmärkte, darunter auch die ASEAN-Märkte, rechnen wir ab 2014 mit weiterem Wachstum.

Nach einer leicht steigenden Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw im Jahr 2013, gehen wir auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten auch für das Jahr 2014 von einem geringen Anstieg des Gesamtvolumens aus, wobei der Wachstumsschwerpunkt im zweiten Halbjahr liegen wird. Für die Jahre 2015 bis 2018 erwarten wir, dass sich das Wachstum fortsetzt.

In Westeuropa wird sich die konjunkturelle Lage verbessern, die Marktentwicklung wird jedoch durch die Einführung der neuen Abgasnorm Euro-6 bestimmt, da ein nennenswerter Teil der Nachfrage bereits auf 2013 vorgezogen wurde. Für 2014 ist demnach mit einer Umkehr dieses Effekts und – daraus resultierend – einem spürbar rückläufigen Marktniveau zu rechnen.

In Russland erwarten wir im Jahr 2014 ein deutliches Nachfragewachstum. Nach einer überwiegend schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in 2013 wird sich diese im Folgejahr voraussichtlich positiver entwickeln. Wir rechnen mit einer steigenden Lkw-Nachfrage, wobei die weitere Ausgestaltung der Recycling-Gebühr darauf wesentlichen Einfluss nehmen kann.

Trotz des unsicheren Geschäftsklimas wird sich 2014 in den USA voraussichtlich ein merklich erhöhter Bedarf an Lkw ergeben.

Mit einer leicht erhöhten Nachfrage rechnen wir 2014 auf dem brasilianischen Markt. Gestützt wird diese Prognose durch einen hohen Ersatzbeschaffungsbedarf sowie durch weitere staatliche Investitions- und Finanzierungsprogramme bei einer weiterhin nur moderaten Konjunkturentwicklung.

Das Marktvolumen in China, dem weltweit größten Lkw-Markt, wird 2014 voraussichtlich erheblich unter dem Vorjahresniveau liegen. Gründe für diese Entwicklung sind primär die wegen der geänderten Emissionsstandards eingetretenen Vorzieheffekte im Jahr 2013 sowie die allmählich auslaufenden Infrastrukturmaßnahmen der Regierung, die weitestgehend zu einer Sättigung des Ersatzbeschaffungsbedarfs im Jahr 2014 führen können. Für Indien erwarten wir, dass der Markt deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Die Nachfrage nach Bussen wird sich im Jahr 2014 voraussichtlich in nahezu allen Regionen spürbar über dem Niveau des Jahres 2013 bewegen. Gründe dafür sind die zunehmende Urbanisierung und der höhere Bedarf an Reisebussen. In Westeuropa erwarten wir 2014 einen stabilen Busmarkt. Außerdem gehen wir davon aus, dass sich der größte Busmarkt China im Jahr 2014 leicht positiv entwickeln wird.

Für die Jahre 2015 bis 2018 erwarten wir, dass sich das Wachstum der weltweiten Nachfrage nach Bussen insgesamt fortsetzt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Die Einzelmärkte im Segment Power Engineering werden sich auch im Jahr 2014 unterschiedlich entwickeln.

Im Handelsschiffbau rechnen wir aufgrund der anhaltenden Überkapazitäten mit einem Bestellvolumen auf dem Niveau des Vorjahres. Energieeffizienz und Schadstoffreduzierung werden das Schiffsdesign in Zukunft maßgeblich beeinflussen. Bei Spezialschiffen rechnen wir 2014 mit hohen Verkaufszahlen. Hierzu zählen Schiffe für Offshore-Anwendungen, LNG-Tanker, Kreuzfahrtschiffe sowie Behördenschiffe.

Die Entwicklung des Marktes für Energieerzeugung wird durch die gesamtwirtschaftliche Situation, insbesondere in den Schwellenländern, bestimmt, für die wir 2014 wieder eine leichte Erholung erwarten. Wichtige Einflussfaktoren sind neben der wachsenden Weltbevölkerung vor allem der steigende Energiebedarf sowie der Trend zu einer stärker dezentralen Energieversorgung. Erdgasbetriebene Kraftwerke werden eine zunehmend größere Rolle spielen. Ferner ergeben sich Potenziale aus der wachsenden Nachfrage nach Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen sowie aus der Notwendigkeit, die Netze durch Spitzenlastkraftwerke zu stabilisieren, vor allem auch im Zusammenhang mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien.

In der Prozessindustrie gehen wir für 2014 nicht von einer Verbesserung der Rahmenbedingungen aus. Trotz der langfristig hohen Nachfrage nach Grundstoffen werden sich die Neuvergaben von Aufträgen auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Der Preisdruck wird unvermindert anhalten.

Positiv ist der Marktausblick in der Öl- und Gasindustrie. In die Erschließung neuer Tiefsee-Ölvorkommen und die Fördertechnik wird stark investiert. Die Entwicklung, Erdgas als Alternative zum Erdöl einzusetzen, wirkt sich grundsätzlich in allen bedeutenden Regionen positiv aus. Im Jahr 2014 erwarten wir in der Öl- und Gasindustrie deshalb ein leichtes Wachstum.

Die weitere Entwicklung des Offshore-Windmarktes in Deutschland ist mit vielen Unsicherheiten behaftet. Positive Perspektiven sind erst nach Klärung der infrastrukturellen und politischen Rahmenbedingungen zu erwarten; für 2014 ist dies unwahrscheinlich. Absatzchancen können sich zukünftig verstärkt auch in anderen Regionen der Welt ergeben.

Für die Jahre 2015 bis 2018 erwarten wir, dass die Nachfrage auf den Märkten für Power Engineering insgesamt weiter wächst.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Wir erwarten, dass der Stellenwert automobilbezogener Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2014 weltweit zunehmen wird. Auf den Schwellenmärkten mit gegenwärtig niedriger Marktdurchdringung wie China gehen wir von einer stärker steigenden Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzmärkten wird sich das Angebot weiter in Richtung Mobilität zu überschaubaren Gesamtkosten verlagern. Dabei gewinnen integrierte Gesamtlösungen, die Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete beinhalten, sowie neue Mobilitätsangebote wie das Carsharing zunehmend an Bedeutung. Auch für die Jahre 2015 bis 2018 erwarten wir die Fortsetzung dieses Trends.

Für die Finanzdienstleistungsmärkte im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge rechnen wir mit einer stärker steigenden Nachfrage in den Schwellenländern. Dort sind Finanzierungslösungen zur Unterstützung des Fahrzeugabsatzes ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten sehen wir 2014 einen erhöhten Bedarf für kostenoptimierte Serviceleistungen. Auch für die Jahre 2015 bis 2018 wird sich diese Entwicklung fortsetzen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Die weltwirtschaftliche Dynamik hat im Jahr 2013 abgenommen. Die Ankündigung der US-Notenbank, ihr Anleiheankaufprogramm in absehbarer Zeit zu reduzieren, führte zu erhöhten Kapitalabflüssen vor allem aus Ländern mit Hochzinswährungen. Dies wirkte sich in hohem Maße auch auf die Währungsrelationen aus, sodass die Wechselkurse stark schwankten. Der Euro gewann in den ersten vier Wochen des Jahres 2013 gegenüber dem US-Dollar an Wert, schwächte sich jedoch bis Juli wieder ab. Im weiteren Jahresverlauf war dann eine erneute Aufwertung des Euro zu verzeichnen. Für das Jahr 2014 rechnen wir – bei anhaltend hoher Volatilität an den Finanzmärkten – mit einem relativ stabilen Euro im Verhältnis zum US-Dollar, britischen Pfund, chinesischen Renminbi und weiteren wesentlichen Währungen. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko aus nicht vorhersehbaren Marktentwicklungen – ist jedoch nach wie vor vorhanden. Für die Jahre 2015 bis 2018 gehen wir derzeit von einer Fortsetzung dieser Entwicklung aus.

ZINSENTWICKLUNG

Die anhaltend expansive Geldpolitik und die schwierigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das sehr niedrige Zinsniveau im Geschäftsjahr 2013 bestehen blieb. Einige Länder senkten die Zinsen im Laufe des Jahres sogar weiter. Für 2014 halten wir sowohl in Europa als auch in den USA eine restriktivere Geldpolitik und damit Zinserhöhungen für unwahrscheinlich. Lediglich für den Fall einer deutlich steigenden Inflation rechnen wir mit einer wesentlichen Erhöhung der kurz- und langfristigen Zinsen. Für die Jahre 2015 bis 2018 gehen wir von sukzessiv steigenden Zinsen aus.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Im Jahr 2013 fielen die Rohstoffnotierungen. Nach Preisspitzen im ersten Quartal gingen die Kurse im weiteren Jahresverlauf zurück. Grund dafür waren vor allem schwächere Konjunktursignale aus China und Angebotsüberhänge. Beim unterstellten Wachstum der Weltwirtschaft gehen wir für die meisten börsennotierten Rohstoffe im Jahr 2014 von schwankenden Preisen auf dem derzeitigen Niveau aus. In Abhängigkeit von einer weiteren Belebung der Weltkonjunktur erwarten wir für die Jahre 2015 bis 2018 steigende Rohstoffpreise.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2014

Im Jahr 2014 werden wir unsere Modelloffensive konsequent fortsetzen, unsere Angebotspalette modernisieren und um attraktive neue Modelle erweitern. Dabei stehen die Wünsche unserer Kunden stets im Vordergrund. Außerdem bauen wir das Produktportfolio von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen von Gas bis Elektro sukzessive aus.

Nachdem wir 2013 mit dem e-up! unser erstes Serien-Elektrofahrzeug auf den Markt gebracht haben, werden wir 2014 neben dem e-Golf – der Elektro-Variante unseres Bestsellers – den Golf GTE mit Plug-in-Hybridantrieb auf den Markt bringen. Die Marke Volkswagen Pkw wird die Golf-Familie zudem um den Golf Sportsvan, den Nachfolger des Golf Plus, erweitern. Darüber hinaus geht die neue Generation der Passat Limousine und des Passat Variant an den Start.

Die Marke Audi bringt 2014 die sportlichen Derivate S1, S3 Limousine, A3 beziehungsweise S3 Cabrio sowie den neuen TT Coupé auf den Markt. Dazu erhalten zahlreiche Modelle, darunter der A8 Hybrid, eine umfangreiche Produktaufwertung. Mit dem A3 e-tron wird 2014 der erste Plug-in-Hybrid der Marke Audi erhältlich sein.

ŠKODA erweitert mit dem Scout und der erdgasbetriebenen Version des Octavia die neue Generation der Octavia-Familie. Die Neuauflage des Fabia wird – sowohl als Kurzheck als auch als Fabia Combi – mit neuem, modernem Design punkten und in seiner Klasse erneut Maßstäbe beim Raumangebot setzen.

Die Marke SEAT bietet ab 2014 die effizienten CNG-Modelle des Leon und des Leon ST an.

Mit dem Macan – einem SUV unterhalb des Cayenne – führt die Marke Porsche 2014 eine fünfte Baureihe ein. Der Macan wird neben der Basisversion als S-, Diesel S- oder Turbo-Version erhältlich sein. Die Baureihe 911 ergänzen wir um den GT3 RS sowie um eine Targa-Variante. Weitere Highlights für 2014 sind die GTS-Versionen des Cayman und des Boxster sowie die Erneuerungen der Baureihen Cayenne und Panamera. Der Cayenne S Hybrid erfährt eine Produktaufwertung.

Bentley bringt 2014 vier dynamische Modelle auf den Markt: den Flying Spur V8, den Continental GT V8 S, das Cabriolet Continental GTC V8 S sowie den Mulsanne Speed.

Die Supersportwagenschmiede Lamborghini führt 2014 mit dem Huracán den Nachfolger des Gallardo Coupé ein. Er verfügt über eine Karosserie aus Karbonfasern und Aluminium sowie über ein neues, effizientes Benzin-Einspritzsystem.

GEPLANTE PRODUKTMASSNAHMEN

Ziel des Volkswagen Konzerns ist es, eine stetig verbrauchs- und CO_2-optimierte Mobilität auch auf Basis alternativer Antriebstechnologien anzubieten und damit seiner Verantwortung in puncto Nachhaltigkeit gerecht zu werden. Beim Automobilkauf hat der CO_2-Ausstoß eines Fahrzeugs für Kunden einen immer höheren Stellenwert, da Abgas- und Emissionsvorschriften zunehmend strenger und Fahrzeuge CO_2-abhängig besteuert werden. Volkswagen arbeitet deshalb weiterhin intensiv an der Entwicklung effizienter Antriebstechnologien und baut so seine Position als Innovationsführer bei umweltschonender Mobilität aus.

Die Themen „Downsizing“ und „Null-Emission“ werden wir bei unseren Produkten in den kommenden Jahren weiter vorantreiben. Beim Downsizing-Ansatz erhöhen wir die Material- und Energieeffizienz, indem wir die Baugröße der Aggregate verringern, dabei jedoch ihre ursprüngliche Leistung beibehalten. Auf der Grundlage unserer intensiven Forschungsarbeiten bauen wir den Bereich Elektromobilität aus – sowohl mit Plug-in-Hybrid- als auch mit reinen Elektroantrieben. Mit unseren aktuellen und zukünftigen Projekten verbessern wir die Umweltbilanz des Volkswagen Konzerns fortlaufend.

Der Volkswagen Konzern unterstreicht mit seinen vielen unterschiedlichen Konzepten die hohe Entwicklungs- und Diversifikationskompetenz der einzelnen Marken. Als erster Hersteller setzen wir mit dem Zylindermanagement bereits seit Anfang 2012 eine verbrauchssenkende Technologie in einem aufgeladenen Vierzylinder-Motor in der Großserie ein. Unter dem Begriff „Think Blue.“ fasst die Marke Volkswagen Pkw ihre ganzheitliche Haltung zur ökologischen Nachhaltigkeit zusammen. Diese Grundeinstellung umfasst nicht nur innovative Technologien und Lösungen wie die BlueMotion Technologies, sondern auch Empfehlungen zur Reduktion von Emissionen und Kraftstoffverbrauch, beispielsweise Spritspartipps und -trainings. Neben den BlueMotion-Fahrzeugen setzen effizienzoptimierte Technologien wie BlueTDI- und TSI-EcoFuel-Antriebe (CNG) Maßstäbe bei Verbrauch und CO_2-Emission. Sie greifen auf Innovationen wie Hybrid-/Elektroantrieb, Start-Stopp-System und Bremsenergierückgewinnung (Rekuperation) zurück. Dieser Technologien bedienen sich auch andere Marken des Konzerns, etwa ŠKODA mit der Modellreihe GreenLine und SEAT mit seinen ECOMOTIVE-Modellen. Bei Audi sind Effizienztechnologien serienmäßig erhältlich. Zudem entwickelt die Marke Produkte wie die vollelektronisch fahrenden e-tron-Fahrzeuge und den A3 g-tron mit Erdgasantrieb, die auf nachhaltigen Versorgungskonzepten basieren.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG IM VERTRIEB

Die Mehrmarkenstruktur mit weitgehend eigenständigen Marken unter größtmöglicher Nutzung von Synergien ist charakteristisch für den Volkswagen Konzern. Die geschaffenen Strukturen sind für die Führung einer Mehrmarkenorganisation ausgelegt.

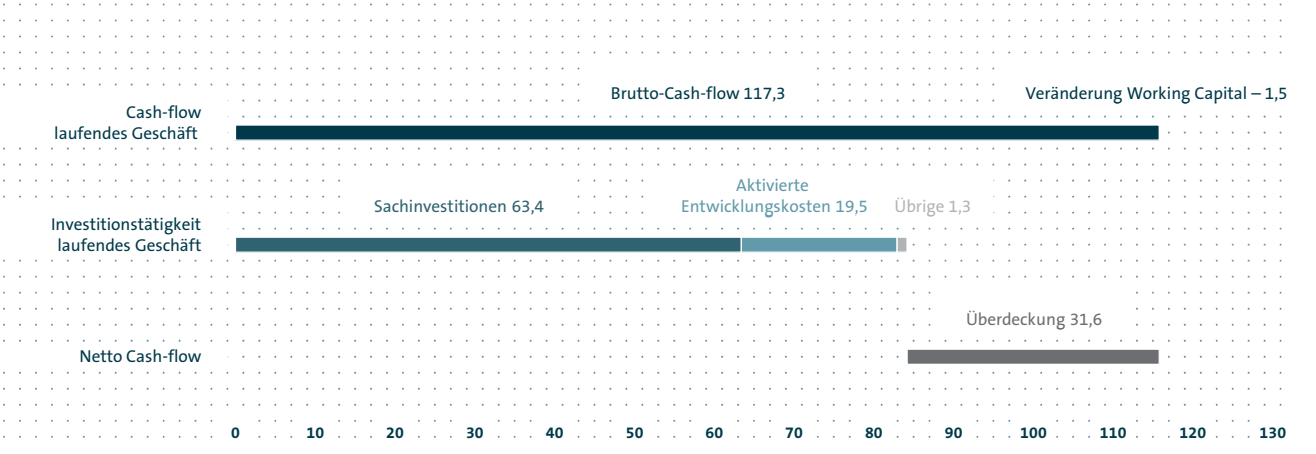
Um zusätzlichen Konzernmarken den Eintritt in neue Märkte zu erleichtern, werden wir die Mehrmarkenstrukturen insbesondere in Wachstumsregionen weiter ausbauen. Außerdem werden wir auf allen Ebenen im Vertrieb und im Service die Kundenorientierung stärken. Um dies zu erreichen, erhöhen wir laufend die Qualifizierung der Mitarbeiter; darüber hinaus optimieren wir unsere Prozesse und Systeme im Hinblick auf sich wandelnde Kundenanforderungen und Marktveränderungen. Das Hauptaugenmerk unserer Vertriebsstrategie liegt weiterhin auf einer integrierten Vermarktung von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Finanz- und sonstigen Dienstleistungen sowie Originalteilen und -zubehör.

ENTWICKLUNG DER SPITZENMANNSCHAFT

Nur eine Spitzenmannschaft kann die exzellenten Leistungen erbringen, die notwendig sind, damit Volkswagen die Nummer eins im internationalen Automobilbau wird. Mehr denn je werden wir deshalb die Talente in allen Bereichen fördern.

Die hohe Fachkompetenz und Problemlösefähigkeit weiter auszubauen – das ist unser Ziel für die kommenden Jahre. Ausbildung und Studium sind der Grundstein für eine fachliche Entwicklung in den Berufsfamilien bei Volkswagen. Im Anschluss qualifizieren sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr Berufsleben lang weiter. Ein wesentliches Prinzip ist dabei der Wissenstransfer, die Weitergabe von Wissen und Erfahrung durch die eigenen Experten. Die Qualifizierung erfolgt nach dem dualen Prinzip und beinhaltet die enge Verzahnung von theoretischen und praktischen Lernformen.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2014 BIS 2018 IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE
in Mrd. €



INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG

Die Investitionstätigkeit im Konzernbereich Automobile wird sich nach unserer aktuellen Planung in den Jahren 2014 bis 2018 auf insgesamt 84,2 Mrd. € belaufen, davon entfallen 63,4 Mrd. € auf Sachinvestitionen. Mit rund 60 % tätigen wir mehr als die Hälfte der Sachinvestitionen allein in Deutschland. Von 2014 bis 2018 wird sich die Sachinvestitionsquote (Investitionen in Sachanlagen in Prozent vom Umsatz) auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von 6 bis 7 % bewegen. Die Investitionstätigkeit umfasst neben den Sachinvestitionen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten in Höhe von 19,5 Mrd. €. Die Investitionen in neue Werke und Modelle sowie in die Entwicklung alternativer Antriebe und modularer Baukästen schaffen für Volkswagen die Voraussetzungen für profitables, nachhaltiges Wachstum. Darin enthalten sind auch verpflichtende Umfänge, die auf Entscheidungen aus abgeschlossenen Geschäftsjahren beruhen.

Der wesentliche Anteil der Sachinvestitionen des Automobilbereichs entfällt mit 41,2 Mrd. € beziehungsweise rund 65 % auf die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette unserer Marken. Das hohe Investitionsniveau resultiert unter anderem aus Vorleistungen im Rahmen der Abgasnorm Euro-6, die eine umfangreiche Erneuerung der Fahrzeug- und Motorenpalette notwendig machen. Dabei stehen neue Fahrzeuge und Nachfolgemodelle in nahezu allen Fahrzeugklassen auf Basis der modularen Baukastentechnologie im Mittelpunkt; hinzu kommen die entsprechenden Komponenten. Wir setzen damit unsere Modelloffensive konsequent fort, um neue Märkte und Segmente zu erschließen. Im Bereich Aggregate führen wir neue Motorengenerationen mit verbesserter Leistung und geringeren Verbrauchs- und Emissionswerten ein, dabei bilden Hybrid- und Elektromotoren einen Schwerpunkt.

In den kommenden fünf Jahren wird Volkswagen darüber hinaus 22,2 Mrd. € produktübergreifend investieren, darin enthalten sind auch Kapazitätserweiterungen. Aufgrund unserer hohen Qualitätsziele und unseres Anspruchs, die Fertigungsprozesse kontinuierlich zu verbessern, sind außerdem Investitionen in unsere Presswerke und Lackieranlagen erforderlich. Außerhalb der Produktion investieren wir im Wesentlichen in die Bereiche Entwicklung, Qualitätssicherung, Vertrieb, Originalteileversorgung und Informationstechnologie.

Wir haben den Anspruch, die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft zu finanzieren und erwarten, dass sich der Cashflow aus dem laufenden Geschäft im Planungszeitraum 2014 bis 2018 auf 115,8 Mrd. € belaufen wird. Die erwirtschafteten Mittel werden damit den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile voraussichtlich um 31,6 Mrd. € übertreffen und unsere Liquiditätssituation weiter verbessern. Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile wird voraussichtlich moderat unter dem Vorjahresniveau liegen, aber dennoch deutlich zur finanziellen Stärkung des Konzerns beitragen.

Diese Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns. Die mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE einhergehende mögliche Abfindung an andere Aktionäre ist nicht berücksichtigt. Unsere Gemeinschaftsunternehmen in China sind nicht im Konsolidierungskreis und damit auch nicht in den oben genannten Zahlen enthalten. Von 2014 bis 2018 werden diese Joint Ventures insgesamt 18,2 Mrd. € in neue Werke und Produkte investieren, wobei die Gesellschaften diese Investitionen aus eigenen Mitteln finanzieren werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir von 2014 bis 2018 Investitionen in Höhe von 2,6 Mrd. €. Im Working Capital gehen wir davon aus, dass sich aus dem Anstieg des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen eine Mittelbindung von 81,8 Mrd. € ergeben wird. Den Kapitalbedarf von insgesamt 84,5 Mrd. € wollen wir zu etwa 43 % aus dem Brutto-Cash-flow finanzieren. Der verbleibende Mittelbedarf soll – wie in der Branche üblich – vor allem durch Daueremissionsprogramme, die im Geld- und Kapitalmarkt etabliert sind, und durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft gedeckt werden.

ZIELGRÖSSE DER WERTORIENTIERTEN STEUERUNG

Basierend auf den vom Kapitalmarkt abgeleiteten langfristigen Zinssätzen und der Zielkapitalstruktur (Marktwert des Eigenkapitals zu Fremdkapital = 2:1) liegt der für den Konzernbereich Automobile definierte Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen unverändert bei 9 %. Den Mindestverzinsungsanspruch konnten wir auch im Berichtsjahr mit 14,5 % deutlich übertreffen (siehe dazu auch die Seiten 104 und 108). Ein höheres investiertes Vermögen, resultierend aus dem größten Investitionsvolumen in der Geschichte des Konzerns, wird in Bezug auf die zukünftige Rendite dämpfende Effekte mit sich bringen. Dennoch erwarten wir, dass die Rendite weiterhin oberhalb des Mindestverzinsungsanspruchs liegen wird. Mittelfristig streben wir im Rahmen unserer Strategie 2018 auch nachhaltig im Konzernbereich Automobile eine deutlich über dem Mindestverzinsungsanspruch liegende Kapitalrendite (RoI) von mehr als 16 % an.

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 hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen US-Dollar, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Schweizer Franken, mexikanischer Peso, schwedische Krone, polnischer Zloty und australischer Dollar. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn die in diesem Bericht dargestellten Einschätzungen sich anders entwickeln als derzeit von uns erwartet.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass die weltweite Konjunktur 2014 trotz einiger Unsicherheiten etwas stärker wachsen wird als im Vorjahr. Risiken gehen unverändert von den Finanzmärkten aus, vor allem aufgrund der angespannten Verschuldungssituation vieler Länder. Die Industrieländer werden voraussichtlich moderate Expansionsraten erzielen, die größte Dynamik sehen wir weiter in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Die Automobilbranche bleibt abhängig von der Entwicklung der Weltwirtschaft. Wir erwarten auf den internationalen Automobilmärkten eine weiterhin steigende Wettbewerbsintensität. Die Märkte, auf denen sich der Konzern mit seinen Marken bewegt, stellen sich insbesondere in Westeuropa weiterhin herausfordernd dar.

Für das Jahr 2014 rechnen wir damit, dass sich die Pkw-Märkte in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich etwas langsamer steigen als im Berichtsjahr. In Westeuropa erwarten wir eine leichte Erholung der Automobilnachfrage und auch das Volumen des deutschen Marktes sollte 2014 wieder leicht steigen. Die Pkw-Märkte in Zentral- und Osteuropa werden das Vorjahresniveau nur knapp übertreffen. Die Aufwärtsbewegung in Nordamerika wird sich voraussichtlich abschwächen, während die südamerikanischen Pkw-Märkte auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Auf den für den Volkswagen Konzern strategisch wichtigen Märkten in der Region Asien-Pazifik erwarten wir für 2014 weiteres Wachstum, das jedoch weniger dynamisch eingeschätzt wird als im Vorjahr.

Die weltweiten Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden 2014 voraussichtlich insgesamt leicht wachsen, dabei werden sich die einzelnen Regionen heterogen entwickeln.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für Lkw und Busse rechnen wir 2014 mit einem geringen Anstieg des Gesamtvolumens im Vergleich zum Vorjahr, wobei der Wachstumsschwerpunkt im zweiten Halbjahr erwartet wird.

Wir erwarten, dass die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2014 weltweit zunehmen wird.

Der Volkswagen Konzern ist für eine heterogene Entwicklung der Automobilmärkte gut gerüstet. Zu unseren Stärken zählen wir das einzigartige Markenportfolio, die von Motorrädern über Kleinwagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen nahezu alle Segmente bedienende Modellpalette, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt und das vielfältige Finanzdienstleistungsangebot. Wir verfügen über ein in der Branche einmaliges umfangreiches Angebot an umweltfreundlichen, technologisch führenden und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen für jeden Markt und jede Kundengruppe. Der Volkswagen Konzern wird im Jahr 2014 seine Produktoffensive über alle Marken hinweg fortsetzen, die Angebotspalette modernisieren und um attraktive neue Modelle erweitern. Unser Anspruch ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen nach seinen Bedürfnissen anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Wir rechnen damit, dass der Volkswagen Konzern 2014 in einem unverändert herausfordernden Marktumfeld die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr moderat steigern wird. Einen wesentlichen Beitrag dazu werden die neuen Produktionsstandorte unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen leisten. Außerdem werden wir auf allen Ebenen im Vertrieb und im Service die Kundenorientierung stärken.

Herausforderungen ergeben sich für den Volkswagen Konzern aus dem schwierigen Marktumfeld, dem intensiven Wettbewerb sowie aus volatilen Zins- und Wechselkursverläufen und schwankenden Rohstoffpreisen. Positive Effekte auf die Kostenstruktur des Konzerns erwarten wir zunehmend aus dem modularen Baukastensystem, das wir kontinuierlich ausweiten.

In Abhängigkeit von den konjunkturellen Rahmenbedingungen gehen wir davon aus, dass sich die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche im Jahr 2014 in einer Bandbreite von 3 % um den Vorjahreswert bewegen werden.

Für das Operative Ergebnis des Konzerns erwarten wir angesichts des herausfordernden wirtschaftlichen Umfelds eine operative Rendite im Jahr 2014 zwischen 5,5 und 6,5 %, dies gilt gleichermaßen für den Bereich Pkw. Im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering gehen wir davon aus, den Vergleichswert 2013 moderat zu übertreffen. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit einer operativen Rendite zwischen 8,0 und 9,0 %. Wir streben auf Konzernebene eine Umsatzrendite vor Steuern an, die spätestens 2018 nachhaltig mindestens 8 % betragen soll.

Im Konzernbereich Automobile wird sich 2014 die Sachinvestitionsquote auf einem wettbewerbsfähigen Niveau zwischen 6 und 7 % bewegen. Die Kapitalrendite (RoI) wird aufgrund des umfangreichen Investitionsprogramms unter dem Vorjahr, aber deutlich über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 % liegen. Der Netto-Cash-flow wird voraussichtlich moderat unter dem Vorjahresniveau liegen, aber dennoch deutlich zur finanziellen Stärkung des Konzerns beitragen. Darüber hinaus ist es unser Ziel, das im Branchenvergleich gute Rating zu halten und unsere solide Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Mit dem Aufbau neuer Werke und der Entwicklung neuer Technologien und Baukästen arbeiten wir daran, die Stärken unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen. Die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen werden wir mit einer Spitzenmannschaft erfolgreich meistern, die exzellente Leistungen erbringt und die Innovations- und Produktqualität auf höchstem Niveau sicherstellt. Die konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung unserer Prozesse bleiben wesentliche Bestandteile der Strategie 2018 des Volkswagen Konzerns.

Risiko- und Chancenbericht

(ENTHÄLT DEN BERICHT NACH § 289 ABS. 5 HGB)

Der nachhaltige Erfolg unseres Unternehmens hängt auch davon ab, wie frühzeitig wir die Risiken und Chancen, die sich aus unserer operativen Tätigkeit ergeben, erkennen und wie vorausschauend wir sie steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem unterstützt.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) und des Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreiben das System im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Im Anschluss daran stellen wir die Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben.

ZIELSETZUNG DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS BEI VOLKSWAGEN

Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns und die konsequente Umsetzung der Strategie 2018 können wir nur sicherstellen, indem wir die Risiken und Chancen aus unserer Geschäftstätigkeit frühzeitig identifizieren, zutreffend bewerten und effektiv steuern. Das RMS/IKS des Volkswagen Konzerns zielt darauf ab, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten gegensteuernden Maßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den transparenten und angemessenen Umgang mit Risiken. Dazu zählen unter anderem die

- Förderung einer offenen Risikokultur,
- Ausrichtung des RMS/IKS an den Unternehmenszielen,
- Abwägung von Risiken und Chancen, um Chancen nutzen zu können, denen überschaubare und steuerbare Risiken gegenüberstehen,
- Einhaltung von Regeln (Compliance, siehe auch Seite 57),
- Angemessenheit des RMS/IKS in Bezug auf Art, Umfang, Komplexität und Risikogehalt der konkreten Geschäftstätigkeit und des Geschäftsumfelds,
- regelmäßige Überprüfung des RMS/IKS auf Effektivität und Effizienz.

AUFBAU DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS BEI VOLKSWAGEN

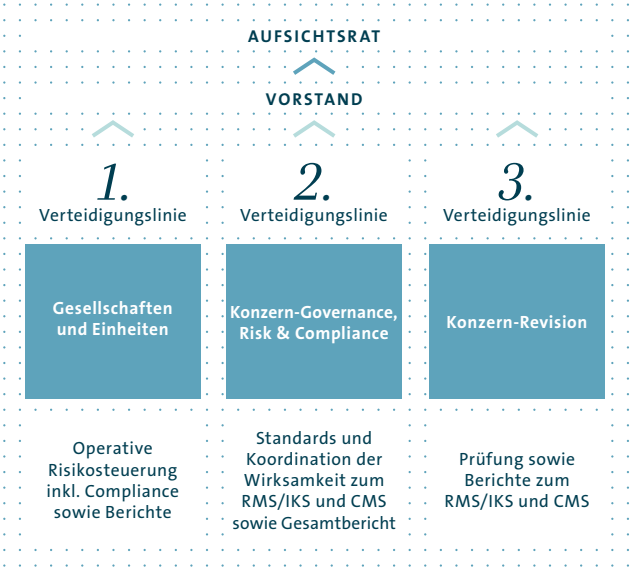
Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). In diesem Zusammenhang hat Volkswagen einen ganzheitlichen, integrativen Ansatz gewählt, der die Themen Risikomanagementsystem, Internes Kontrollsystem und Compliance-Managementsystem in einem Management-Ansatz (Governance, Risk & Compliance-Ansatz) vereint. Der Aufbau des RMS/IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk gewährleistet eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche; Chancen werden nicht erfasst.

Neben der Erfüllung der rechtlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess, ermöglicht uns dieser Ansatz die Steuerung der wesentlichen Risiken für den Konzern aus ganzheitlicher Sicht, das heißt unter Einbeziehung materieller und immaterieller Kriterien.

Ein weiteres zentrales Element des RMS/IKS bei Volkswagen ist das Konzept der drei Verteidigungslinien, das unter anderem vom Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) als Grundelement gefordert wird. Diesem Konzept folgend, verfügt das RMS/IKS des Volkswagen Konzerns über drei Verteidigungslinien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen.

Gegenüber dem Vorjahr wurden keine wesentlichen Änderungen am RMS/IKS vorgenommen.

KONZEPT DER DREI VERTEIDIGUNGSLINIEN



Erste Verteidigungslinie: Operatives Risikomanagement

Die vorderste Verteidigungslinie bilden die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -einheiten. Das RMS/IKS ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, ihre Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen.

Parallel dazu fließen die Ergebnisse der bereits getroffenen Maßnahmen zur Bewältigung des Risikos zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Die Mindestanforderungen an das operative Risikomanagement- und Interne Kontrollsystem sind konzernweit in einer einheitlichen Richtlinie festgelegt. Diese umfasst auch einen Prozess zur zeitgerechten Meldung von wesentlichen Risiken.

Zweite Verteidigungslinie: Erfassung systemischer Risiken durch den Governance, Risk & Compliance-Regelprozess

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement der Einheiten richtet die Abteilung Konzern-Governance, Risk & Compliance (GRC) jährlich standardisierte Anfragen zur Risikosituation und zur Wirksamkeit des RMS/IKS an die wesentlichen Konzerngesellschaften und -einheiten weltweit (GRC-Regelprozess). Anhand dieser Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert und die Wirksamkeit des Systems beurteilt.

Jedes wesentliche systemische Risiko wird anhand der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit und verschiedener Risikokriterien (finanziell und nicht finanziell) einer Bewertung unterzogen. Zudem werden die getroffenen Maßnahmen zur Risikosteuerung und -kontrolle auf Management-Ebene dokumentiert. Bewertet werden die Risiken somit unter Berücksichtigung von Risikosteuerungsmaßnahmen, das heißt im Rahmen einer Nettobetrachtung. Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken. Wesentliche Maßnahmen zur Risikosteuerung und -kontrolle werden zudem auf ihre Wirksamkeit getestet; hierbei identifizierte Schwachstellen werden berichtet und behoben.

Im Geschäftsjahr 2013 durchliefen alle anhand von Wesentlichkeits- und Risikokriterien aus dem Konsolidierungskreis ausgewählten Konzerngesellschaften und -einheiten einschließlich der 2012 vollkonsolidierten Ducati Motor Holding S.p.A. den GRC-Regelprozess. Ausgenommen waren nur die Marken Scania, MAN und Porsche.

Die seit dem 22. Juli 2008 vollkonsolidierte Marke Scania ist wegen verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts derzeit nicht in das Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns einbezogen. Laut dem Corporate Governance Report von Scania sind Risikomanagement und Risikobewertung integrale Bestandteile der Unternehmensführung. Risikofelder werden dort vom Controlling bewertet und innerhalb der finanziellen Berichterstattung berücksichtigt.

Die MAN SE und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hatten bereits zum Zeitpunkt der Vollkonsolidierung eigene zentrale Prozesse zur Erfassung von Risiken implementiert und sind in die jährliche Berichterstattung des Volkswagen Konzerns eingebunden.

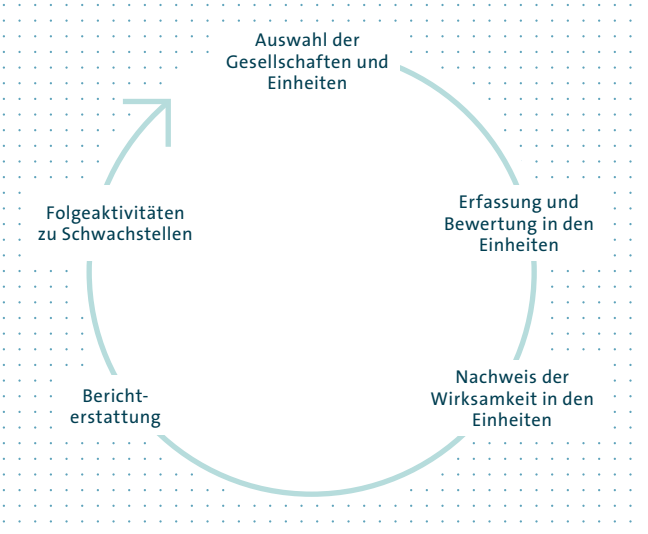
Dritte Verteidigungslinie: Prüfung durch die Konzern-Revision

Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand bei der Überwachung der verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern. Das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS/IKS überprüft die Konzern-Revision regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen.

RISIKOFRÜHERKENNUNGSSYSTEM GEMÄSS KONTRAG

Die Risikolage des Unternehmens wird gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Verteidigungslinie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die

JÄHRLICHER GOVERNANCE, RISK & COMPLIANCE-REGELPROZESS



Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbezug des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer hat unser Risikofrüherkennungssystem auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt und kommuniziert wurden. Das Risikofrüherkennungssystem erfüllt die Anforderungen des KonTraG.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus turnusmäßigen Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung sowie nicht turnusmäßigen Prüfungen im Sinne des § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und Kontrollen durch den Prüfungsverband deutscher Banken.

Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems

Das RMS/IKS wird im Rahmen unserer kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse regelmäßig optimiert. Dabei wird internen und externen Anforderungen – zum Beispiel den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) – gleichermaßen Rechnung getragen. Externe Gutachter begleiten fallweise die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS/IKS. Ziel der Überwachung und der Verbesserung ist, die Wirksamkeit des RMS/IKS sicherzustellen. Die Ergebnisse münden in eine sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

RISIKOMANAGEMENT- UND INTEGRIERTES INTERNES KONTROLLSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS/IKS umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitgerechte Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Konzernlageberichts notwendig sind. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des Risikomanagement- und integrierten Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr, oder sie werden an Shared-Service-Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und dem Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch aufgestellten und vom Abschlussprüfer bestätigten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und von deren Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, zu dessen Erstellung auch externe Expertenmeinungen herangezogen werden, gewährleistet eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen anzuwendenden Vorschriften. Sie umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung von gesetzlichen Vorschriften und branchenspezifischen Sachverhalten. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die vom Abschlussprüfer vorgelegten Berichte und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt; in den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG Anwendung finden.

Die Erstellung des Konzernlageberichts erfolgt – im Rahmen der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) können im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidiert und analysiert werden. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine zukunftssichere technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

RISIKEN UND CHANCEN

In diesem Abschnitt stellen wir die einzelnen Risiken und Chancen dar, die wir in Kategorien zusammengefasst haben. Sofern nicht explizit erwähnt, ergaben sich hinsichtlich der Einzelrisiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfassen wir nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung unserer Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und unsere Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen wir erwarten, dass sie eintreten, haben wir in unserer Mittelfristplanung und unserer Prognose bereits berücksichtigt. Im Folgenden berichten wir daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die zu einer negativen beziehungsweise positiven Abweichung unserer Prognose führen können.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken für eine Fortsetzung des Weltwirtschaftswachstums sehen wir derzeit vor allem in den weiterhin bestehenden strukturellen Defiziten der entwickelten Volkswirtschaften. Zu nennen sind hier insbesondere die offenen Fragen zur wirtschaftlichen und institutionellen Stabilisierung im Euroraum sowie die ungelöste Verschuldungsproblematik in zahlreichen Industrieländern. Im Euroraum wirkt auch die Situation vieler Finanzinstitute, deren Stabilität und Krisenfestigkeit weiterhin zweifelhaft sind, einer nachhaltigen wirtschaftlichen Erholung entgegen.

Das Wachstum vieler Schwellenländer wird ebenfalls von strukturellen Defiziten gefährdet. Überschuldung, Abhängigkeit von Kapitalimporten, gewaltsame Auseinandersetzungen oder Korruption sind einige wesentliche Gefahren für die weitere Entwicklung dieser Länder.

Aufgrund zunehmender weltwirtschaftlicher Verflechtungen wirken sich Wachstumsrückgänge in wichtigen Staaten und Regionen oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und stellen somit ein zentrales Risiko dar. Insbesondere die Entwicklung in den großen Volkswirtschaften Europas, USA und China ist für das globale Wachstum von Bedeutung.

Geopolitische Risiken bestehen vor allem aufgrund der angespannten Lage im Nahen Osten und in Nordafrika; sie können sich negativ auf die globalen Energie- und Rohstoffpreise auswirken. Darüber hinaus stellt eine Vielzahl territorial beschränkter Konfliktherde eine Gefahr für die Entwicklung einzelner Volkswirtschaften, aber auch ganzer Regionen dar.

Insgesamt schätzen wir die Wahrscheinlichkeit einer weltweiten Rezession als gering ein. Aufgrund der aufgeführten Risikofaktoren ist jedoch ein Rückgang des Weltwirtschaftswachstums oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Zuwachsraten nicht auszuschließen.

Aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld können sich für den Volkswagen Konzern auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Branchenrisiken und Marktchancen

Mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Pkw- und Nutzfahrzeugnachfrage sind die Wachstumsmärkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa von besonderer Bedeutung für den Volkswagen Konzern. Diese Märkte haben ein großes Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen. Beispiele hierfür sind hohe Zollbarrieren oder Mindestanforderungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung. Nachdem bereits unter anderem in Peking die Zulassungsquote reduziert wurde, könnten künftig auch in weiteren chinesischen Ballungsgebieten Zulassungsbeschränkungen in Kraft treten. Weiterhin könnte eine mögliche Abkühlung der Weltkonjunktur das Vertrauen der Verbraucher in einigen dieser Länder negativ beeinflussen. Darüber hinaus können wir nicht vollständig ausschließen, dass Gütertransporte vom Lkw auf andere Verkehrsmittel verlagert werden und dass in der Folge die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Konzerns sinkt.

Gleichzeitig bestehen über die aktuelle Planung hinaus Chancen aus einem – sollten die wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen dies zulassen – schnelleren Wachstum der aufstrebenden Märkte mit aktuell noch niedrigen Motorisierungsraten. Die in Krisenzeiten aufgestaute Nachfrage in etablierten Märkten könnte dort ebenfalls zu einer stärkeren Erholung dieser Märkte führen, sollte sich das wirtschaftliche Umfeld rascher entspannen.

Eine besondere Herausforderung für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen ist der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten infolge der hohen Marktabdeckung. Durch die weiterhin angespannte Weltwirt-

schaftslage ist künftig mit einem unverändert hohen Wettbewerbsdruck zu rechnen. Einzelne Hersteller werden mit Verkaufsfördermaßnahmen reagieren, um ihre Absatzziele zu erreichen, und damit die gesamte Branche – vor allem in Westeuropa, USA und China – weiter unter Druck setzen.

Westeuropa ist einer unserer Hauptabsatzmärkte. Ein konjunkturbedingter Preisverfall im Zuge eines Nachfragerückgangs in dieser Region würde das Ergebnis des Unternehmens in besonderem Maße belasten. Mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik treten wir diesem Risiko entgegen. Außerhalb Westeuropas ist das Auslieferungsvolumen weltweit breit gestreut. Ein steigender Anteil entfällt auf den chinesischen Markt. In zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten sind wir entweder bereits stark vertreten oder arbeiten zielstrebig darauf hin. Mit Hilfe strategischer Partnerschaften erhöhen wir darüber hinaus unsere Präsenz in diesen Ländern und Regionen und werden den dortigen Anforderungen gerecht.

Im Geschäftsjahr 2013 trübte sich das Klima der Weltwirtschaft spürbar ein. Die Herausforderungen, die sich daraus ergeben – beispielsweise ein effizientes Lagermanagement und ein wirtschaftliches Händlernetz – sind für unsere Handels- und Vertriebsgesellschaften erheblich. Diese begegnen den Herausforderungen mit entsprechenden Maßnahmen. Die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite bleibt jedoch schwierig. Über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften bieten wir den Händlern attraktive Finanzierungsmöglichkeiten an, um ihre Geschäftsmodelle zu stärken und das Betriebsrisiko zu reduzieren. Wir haben ein umfassendes Liquiditätsrisikomanagement installiert, um händlerseitigen Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenzuwirken.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Aus zwei Gründen kann Volkswagen in Anschlussmärkten einem erhöhten Wettbewerb ausgesetzt sein: erstens aufgrund der Regelungen der neuen Gruppenfreistellungsverordnungen, die für den Bereich After Sales seit Juni 2010 gelten, und zweitens durch die in der EU-Verordnung Nr. 566/2011 vom 8. Juni 2011 enthaltenen Erweiterungen bezüglich des Zugangs unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen.

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

Nachfolgend stellen wir die Marktchancen für den Volkswagen Konzern dar. Dabei sehen wir die größten Wachstumspotenziale auf den Märkten der Region Asien-Pazifik sowie in Nordamerika.

China

China, der größte Markt der Region Asien-Pazifik, setzte sein Marktwachstum 2013 fort. Hier wird die Nachfrage nach Fahrzeugen wegen des Bedarfs an individueller Mobilität auch in den nächsten Jahren weiter steigen. Voraussichtlich wird sich dieses Wachstum jedoch von den großen Metropolen an der Küste ins Landesinnere verlagern. Wir erweitern laufend unsere Produktpalette mit speziell für diesen Markt entwickelten Modellen, um an den erheblichen Chancen dieses Marktes teilhaben und unsere starke Marktposition in China dauerhaft verteidigen zu können. Mit zusätzlichen Fertigungsstätten bauen wir unsere Produktionskapazitäten in diesem wachsenden Markt weiter aus.

Indien

Im Geschäftsjahr 2013 war in Indien das Marktvolumen aufgrund schwieriger Rahmenbedingungen geringer als im Vorjahr. Insbesondere die hohe Inflation und gestiegene Treibstoffpreise beeinträchtigten die Nachfrage. Wir gehen aber davon aus, dass sie sich in den kommenden Jahren stabilisieren wird. In diesem schwierigen Umfeld konsolidiert der Konzern derzeit seine Aktivitäten. Trotz der aktuellen Situation bleibt Indien ein strategisch wichtiger Zukunftsmarkt für den Konzern.

ASEAN

Die Automobilmärkte im Wirtschaftsraum ASEAN weisen insgesamt ein großes Wachstumspotenzial auf. Der Volkswagen Konzern arbeitet schrittweise an der nachhaltigen Erschließung dieser Märkte. Aufgrund der hohen Preissensitivität ist eine lokale Fertigung in dieser Region die Voraussetzung für ein wettbewerbsfähiges Angebot. Neben dem Passat produzieren wir seit 2013 zusätzlich die Modelle Polo Kurz- und Stufenheck sowie den Jetta. Des Weiteren untersuchen und bewerten wir Möglichkeiten einer lokalen Fahrzeugmontage in zusätzlichen Ländern dieser Region. Unabhängig davon arbeiten wir intensiv an der Verbesserung der lokalen Vertriebsstrukturen.

Nordamerika

Die Regierungskrise in den USA hatte 2013 relativ geringe Auswirkungen auf den Fahrzeugmarkt. Der Nachholbedarf sowie verfügbare Autokredite trieben den Gesamtmarkt 2013 trotz der politischen Unsicherheit über den Wert des Vorjahres. Für 2014 erwarten wir, dass sich der Wachstumstrend mit abgeschwächter Dynamik fortsetzt. In Kanada und Mexiko war das Marktwachstum 2013 moderat; es wird sich 2014 voraussichtlich fortsetzen. Nordamerika bleibt eine der Wachstumsregionen für den Volkswagen Konzern. In den USA verfolgen wir konsequent die Strategie, zu einem vollwertigen Volumenanbieter aufzusteigen. Mit dem Aufbau zusätzlicher Produktionskapazitäten in der Region für die Fertigung der Modelle Golf und Audi Q5 sowie mit einem Motorenwerk können wir in Zukunft den Markt besser bedienen. Daneben arbeiten wir intensiv daran, in den USA weitere, speziell für den Markt entwickelte Produkte anbieten zu können, wie beispielsweise einen großen SUV.

Brasilien

Die brasilianische Regierung stützte 2012 die lokale Industrie, einschließlich der Automobilindustrie, mit Steuererleichterungen. Diese Unterstützung wurde im Januar 2013 teilweise zurückgenommen, was die Entwicklung des Automobilmarktes bremste. Die Marktentwicklung wurde im ersten Halbjahr zudem von steigenden Zinsen und einer anziehenden Inflation beeinflusst. Um einen weiteren Rückgang des brasilianischen Gesamtmarktes zu verhindern, werden diese Steuererleichterungen in abgeschwächter Form in 2014 vorerst fortgesetzt. Mit der wachsenden Zahl lokal produzierender Automobilhersteller hat die Preis- und Wettbewerbsintensität stark zugenommen. Für den Volkswagen Konzern spielt der brasilianische Markt eine wichtige Rolle. Um unsere Wettbewerbsposition hier zu stärken, bieten wir speziell für diesen Markt entwickelte und lokal produzierte Fahrzeuge an, wie zum Beispiel den Gol oder den Fox.

Russland

Wir erwarten weiterhin, dass Russland das Potenzial hat, sich zu einem der größten Automobilmärkte der Welt zu entwickeln. Eine hohe Abhängigkeit von den derzeit stagnierenden Öleinnahmen verlangsamt allerdings das Wirtschaftswachstum. Das Ende von Kreditsubventionen im Jahr 2014 hemmt die Nachfrage nach Fahrzeugen zusätzlich. Der Markt ist für den Volkswagen Konzern weiterhin von strategischer Bedeutung und wird deshalb intensiv bearbeitet. Neben der lokalen Produktion in Kaluga haben wir mit der Auftragsfertigung bei dem lokalen Hersteller GAZ weitere Kapazitäten aufgebaut, um den Markt besser bedienen zu können. Darüber hinaus prüfen wir zusätzliche Chancen, um unsere Marktposition weiter zu stärken.

Nahost

Trotz des wirtschaftlich und politisch instabilen Umfelds birgt die Region Nahost Wachstumspotenzial. Mit einem Fahrzeugangebot, das auf diesen Markt zugeschnitten ist, nutzen wir unsere Chance, dort nachhaltig zu wachsen, ohne eigene Produktionsstätten zu betreiben. Optimierte Vertriebswege sollen ebenfalls dazu beitragen, unseren Marktanteil zu erhöhen.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Um bei der Entwicklung unserer Produkte die Bedürfnisse unserer Kunden ausreichend zu berücksichtigen, führen wir umfangreiche Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten durch. Damit stellen wir sicher, dass wir Trends frühzeitig erkennen und ihre Relevanz für unsere Kunden rechtzeitig überprüfen.

Dem Risiko, dass Produkte oder Module nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, begegnen wir, indem wir kontinuierlich und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte überprüfen und Schutzrechte Dritter zunehmend auch im Hinblick auf Kommunikationstechnologien analysieren. Die Ergebnisse gleichen wir regelmäßig mit den Zielvorgaben des jeweiligen Projektes ab; bei Abweichungen leiten wir rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen ein. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche; sie stellt sicher, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und dass die Umsetzung dieser Anforderungen rechtzeitig eingeplant wird.

Chancen aus dem Modularen Querbaukasten

Mit dem Modularen Querbaukasten (MQB) und dem Modularen Produktionsbaukasten (MPB) sind wir in der Lage, sowohl die Entwicklungskosten als auch den erforderlichen Einmalaufwand und die Fertigungszeiten zu senken sowie eine Nutzung über mehrere Fahrzeuggenerationen hinweg möglich zu machen. Darüber hinaus können wir dank der Baukästen in einem Werk auf denselben Anlagen verschiedene Modelle produzieren, in unterschiedlicher Stückzahl und sogar von verschiedenen Marken. Das ermöglicht uns, unsere Kapazitäten im ganzen Konzern flexibler zu nutzen und Effizienzvorteile zu erzielen.

Der MQB eröffnet uns die Chance, neben konventionellen Benzin- und Dieselmotoren auch alternative Aggregate, zum Beispiel Gas-, Hybrid- oder Elektroantriebe, zu integrieren. Bislang waren für jedes Fahrzeug Anpassungen notwendig, die einzeln erbracht werden mussten. Mit dem MQB ist eine hochflexible Fahrzeugarchitektur entstanden, bei der konzeptbestimmende Abmessungen wie Radstand, Spurbreite, Rädergröße und Sitzposition konzernweit abgestimmt sind und variabel zum Einsatz kommen. Andere Abmessungen, zum Beispiel der Abstand der Pedale zur vorderen Radmitte, sind immer gleich und gewährleisten eine einheitliche Systematik des Vorderwagens, sodass Synergieeffekte generiert werden können.

Risiken und Chancen aus der Beschaffung

Im Berichtsjahr verstetigte sich die europäische Fahrzeugnachfrage, allerdings bestehen noch immer erhebliche wirtschaftliche Unterschiede in den regionalen Märkten. Davon sind unsere Lieferanten betroffen, insbesondere diejenigen mit Schwerpunkt in Süd- und Westeuropa. Diese Situation trug auch 2013 zur Zurückhaltung bei den Investoren bei. In der Folge wurden Vergabeentscheidungen unter verstärkter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten der Zulieferer getroffen. Das Risikomanagement in der Beschaffung des Volkswagen Konzerns ist auf die bestehenden Rahmenbedingungen eingestellt: Veränderungen bei Lieferanten werden kontinuierlich überwacht; bei Fehlentwicklungen greift ein System aus verschiedenen Maßnahmen. Damit minimieren wir Versorgungsrisiken und die finanziellen Folgen von Krisen und Insolvenzen von Lieferanten.

Unsere Baukästen sind durch ihren modularen Aufbau die ideale Ausgangsbasis für die Anfrage von gebündelten Teilevolumen sowie für synchronisierte Anfrage- und Vergabeprozesse. Mit dem Modularen Querbaukasten in der A0-Fahrzeugklasse werden wir diese Strategie konsequent weiterentwickeln und die weltweiten Volumen in einer Anfrage zusammenführen. Dabei betrachten wir sowohl Marktanforderungen als auch Standortgegebenheiten mit dem Ziel einer weltweit harmonisierten Lieferantenstrategie. Dieses Vorgehen schafft die Voraussetzungen, um regionale und

überregionale Synergien auszuschöpfen. Weiterhin werden Anlaufrisiken im Volkswagen Konzern minimiert, Einmalaufwendungen optimiert und Planungs- und Versorgungssicherheit auf globaler Ebene gewährleistet.

Produktionsrisiken

Die Schwäche des europäischen Automobilmarktes war 2013 auch in der Produktion des Volkswagen Konzerns spürbar. Die veränderten Nachfragebedingungen – unter anderem als Folge schwacher Heimatmärkte – führten bei einigen Fahrzeugmodellen in einzelnen Werken zu Stückzahlschwankungen. Um diese marktbedingten Schwankungen auszugleichen, stehen uns unterschiedliche Werkzeuge zur Verfügung, etwa flexible Arbeitszeitmodelle oder die dynamische Belegung unserer Standorte. Mittels sogenannter Drehscheibenkonzepte wird die Auslastung unserer Fertigungsstandorte auf gleichbleibend hohem Niveau gehalten. Zudem können Nachfrageschwankungen an Mehrmarken-Standorten, deren Zahl im Konzern stetig steigt, besser ausgeglichen werden.

Kurzfristige Veränderungen der Nachfrage nach speziellen Ausstattungsmerkmalen beziehungsweise Komponenten unserer Produkte sowie ihre abnehmende Prognostizierbarkeit können zu Lieferengpässen führen. Dieses Risiko minimieren wir unter anderem in einem revolvierenden Prozess, der unterschiedliche zukünftige Nachfrageszenarien nach Fahrzeugausstattungen auf deren Machbarkeit hin prüft. Bei sich abzeichnenden Materialengpässen können mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf gegensteuernde Maßnahmen eingeleitet werden.

Mit regelmäßigen vorbeugenden Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen stellen wir eine hohe Anlagenverfügbarkeit und eine stabile Ausbringung in unseren Produktionsstätten sicher.

Neue Standorte für Fahrzeug- oder Aggregatewerke wählen wir anhand eines transparenten und für alle Marken des Konzerns einheitlichen Prozesses aus. Innerhalb dieses Prozesses werden neben den wirtschaftlichen, geologischen und technischen Faktoren auch Umweltfaktoren, Umweltgesetzgebungen sowie Compliance-Anforderungen genau bewertet und berücksichtigt.

Risiken aus langfristiger Fertigung

Bei der Abwicklung von Großprojekten können Risiken auftreten, die oft erst im Laufe des Projekts erkannt werden. Diese können sich insbesondere aus Mängeln in der Vertragsgestaltung, Fehlern in der Auftragskalkulation, veränderten wirtschaftlichen und technischen Bedingungen nach Vertragsabschluss sowie Schwächen in der Projektsteuerung und unzureichenden Leistungen der Sublieferanten ergeben. Mit einem weiter optimierten Projektcontrolling-Prozess, der sämtliche Projektphasen umfasst, und einem Lessons-Learned-Prozess versuchen wir, diese Risiken noch früher zu erkennen und bereits im Vorfeld durch entsprechende Maßnahmen auszuschließen beziehungsweise zu minimieren.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Neben realen Einflussgrößen wie dem verfügbaren Einkommen bestimmen auch nicht planbare, psychologische Faktoren das Nachfrageverhalten der Konsumenten.

Eine unerwartete Kaufzurückhaltung, möglicherweise verstärkt durch Medienberichte, kann zum Beispiel aus gestiegenen Kraftstoff- und Energiepreisen resultieren. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltedauer zurückgehen. Im Berichtsjahr haben die Eurokrise und ihre Folgen für die weltweite wirtschaftliche Entwicklung und für die gesamte Automobilindustrie die Wirkung der nicht planbaren, psychologischen Nachfragefaktoren zusätzlich verstärkt. Einige Automobilmärkte, insbesondere in Südeuropa, konnten sich von ihren historischen Tiefständen im Berichtszeitraum nicht erholen und sind zum Teil sogar noch weiter geschrumpft. Mit unserer attraktiven Modellpalette und einer intensiven Kundenorientierung treten wir dieser Kaufzurückhaltung entgegen.

Die krisenbedingte Kaufzurückhaltung und teilweise angehobene Kraftfahrzeugsteuern, die – wie in einigen europäischen Ländern bereits ausgestaltet – auf dem CO_2-Ausstoß basieren, führen in einzelnen Märkten zu einer Verschiebung der Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren. Dem Risiko, dass eine solche Verschiebung das finanzielle Ergebnis des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt, begegnen wir, indem wir stetig neue verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickeln. Unsere Antriebs- und Kraftstoffstrategie bildet die Grundlage dafür. Durch staatliche Eingriffe wie Steuererhöhungen, die den privaten Konsum einschränken, ergeben sich Risiken für Automobilmärkte weltweit.

Der Nutzfahrzeugmarkt ist durch einen hohen zyklischen Verlauf geprägt, der sich aus der Abhängigkeit der Nutzfahrzeuge als sogenannte Industriegüter von der allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ergibt. Die bereits sehr hohe Komplexität des Produktangebots im Pkw-Bereich ist bei Lkw und Bussen noch um ein Vielfaches höher, weil sie auf die Kundenanforderungen maßgeschneidert werden; das Produktionsvolumen ist dabei jedoch deutlich geringer. Schlüsselfaktoren für die Kunden im Nutzfahrzeuggeschäft sind die Gesamtbetriebskosten, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs und der zur Verfügung stehende Service.

Die Zwei-Takt-Motoren von MAN Power Engineering werden ausschließlich von Lizenznehmern insbesondere in China und Korea gefertigt. Aufgrund einer schwächeren Nachfrage können Überkapazitäten bei den Lizenznehmern entstehen und in der Folge Risiken aus rückläufigen Lizenzeinnahmen oder Forderungsausfällen bis hin zum Verlust von Lizenznehmern eintreten. Diesen Risiken begegnen wir durch eine stetige Beobachtung der Märkte, eine intensive Betreuung der Geschäftsbeziehungen mit den Lizenznehmern sowie, soweit erforderlich, die Vereinbarung von Zahlungsplänen.

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Im Geschäftsjahr 2013 ist der Anteil der gewerblichen Großkunden an den Gesamtzulassungen in Deutschland auf 12,5 (12,7)% gesunken. Der Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment ging auf 47,2 (47,7)% zurück.

Trotz seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung konnte der Volkswagen Konzern seine Position in diesem Kundensegment in Europa nicht weiter ausbauen: Die Zulassungen bei gewerblichen Großkunden waren um 2,2% niedriger als im Vorjahr, der Anteil des Konzerns sank auf 28,8 (29,4)%. Das Großkundengeschäft ist weiterhin von einer zunehmenden Konzentration und Internationalisierung geprägt. Angesichts der wachsenden Bedeutung der CO_2-Thematik und des Trends zum Downsizing ist der Konzern mit seinem breiten Produktportfolio gut aufgestellt. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Schon bei der Entwicklung unserer Produkte streben wir an, Qualitätsprobleme möglichst frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen, um einer eventuellen Verzögerung des Produktionsstarts vorzubeugen. Der zunehmende Einsatz von Modulteilen macht es notwendig, beim Auftreten von Störungen in Fahrzeugen möglichst schnell die Fehlerursache zu identifizieren und abzustellen. Um den damit verbundenen Risiken zu begegnen, haben wir im Berichtsjahr den Prozess der Fehlerbeseitigung bei unseren Marken weiter optimiert und organisatorisch gestärkt.

Mit den wachsenden Produktionsstückzahlen, der zunehmenden Komplexität und dem Einsatz des Baukastensystems im Konzern steigt zudem der Bedarf an hochwertigen und qualitativ einwandfreien Zulieferteilen. Die termingerechte Versorgung durch eigene Werke und durch unsere Lieferanten ist für eine gesicherte Produktion und somit für die Erfüllung der Kundenerwartungen von großer Bedeutung. Die Einführung eines intern erprobten Risikomanagementsystems bei Lieferanten ist ein wichtiger Schritt, um schon früh in der Lieferkette dafür zu sorgen, dass Qualität und Lieferbereitschaft auf Dauer gewährleistet sind. Damit trägt die Qualitätssicherung dazu bei, dass Kundenerwartungen erfüllt werden und in der Folge die Reputation, die Verkaufszahlen und das Ergebnis unseres Unternehmens steigen.

Für die Qualitätssicherung ergeben sich auch aus der anhaltend hohen Nachfrage auf den wichtigen Märkten des Volkswagen Konzerns besondere Herausforderungen. Insbesondere in den automobilen Wachstumsregionen Brasilien, Russland, Indien und China, für die wir eigene Fahrzeuge entwickeln und in denen sich lokale Fertigungen und Zulieferer etabliert haben, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung. Wir analysieren die spezifischen Gegebenheiten jedes Marktes und sichern damit das Wachstum in diesen Regionen. Um den identifizierten lokalen Risiken entgegenzuwirken, entwickeln wir in Zusammenarbeit mit der zentralen Qualitätssicherung kontinuierlich wirksame Maßnahmen und setzen sie vor Ort um; damit minimieren wir Qualitätsmängel von Beginn an.

Die Kriterien für die Zulassung und den Betrieb von Fahrzeugen werden durch nationale und teilweise internationale Behörden festgelegt und überwacht. Zusätzlich gelten in einigen Ländern auch besondere, zum Teil neue Regeln zum Schutz der Kunden gegenüber Fahrzeugherstellern. Daher stellen wir systematisch sicher, dass die Marken des Volkswagen Konzerns und ihre Produkte alle jeweils geltenden Anforderungen erfüllen und die lokalen Behörden fristgerecht über alle berichtspflichtigen Sachverhalte informiert werden. So reduzieren wir das Risiko von Kundenbeschwerden, Bußgeldern oder anderen für Volkswagen negativen Konsequenzen.

Personalrisiken

Die individuellen Fähigkeiten und die fachliche Kompetenz der Belegschaft tragen wesentlich zum Erfolg des Volkswagen Konzerns bei. Mit unserem Ziel, Top-Arbeitgeber der Automobilindustrie zu werden, verbessert sich für Volkswagen die Perspektive, die besten Talente ins Unternehmen zu holen und dort dauerhaft zu halten.

Unsere strategisch ausgerichtete und ganzheitlich angelegte Personalentwicklung eröffnet allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen. Dabei spielt die Stärkung der Fachkompetenz in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens eine besondere Rolle. Durch den kontinuierlichen Ausbau unserer Rekrutierungsinstrumente und die Intensivierung von Qualifizierungsprogrammen, vor allem an den internationalen Standorten, sind wir in der Lage, den Herausforderungen des Wachstums personalseitig angemessen zu begegnen.

Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgen wir mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund dafür, dass hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter nachrücken. Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnen wir durch intensive und fachbereichsspezifische Qualifizierung. Darüber hinaus haben wir den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut und stellen damit den Transfer des wertvollen Erfahrungswissens unserer altersbedingt ausscheidenden Mitarbeiter sicher.

Mitwirkung und Mitbestimmung sind Erfolgsfaktoren des Volkswagen Konzerns. Partizipation und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter sind zwei Seiten derselben Medaille. Auch international wollen wir bei Volkswagen eine Kultur der Partizipation leben. Die Herausforderung liegt darin, weltweit mit der Vielzahl der Gewerkschaften und Interessenvertretungen die Arbeitsbeziehungen zu gestalten. Mit der Charta der Arbeitsbeziehungen haben wir einen Rahmen geschaffen und uns dazu verpflichtet.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichtetem Unternehmen kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnologie (IT) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen hier im Hinblick auf den unbefugten Zugriff auf sensible elektronische Unternehmensdaten sowie auf die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen.

Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs auf Unternehmensdaten begegnen wir mit dem Einsatz von Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen sowie der doppelten Absicherung der Zugriffe. Zusätzlich wird die Sicherheit durch die restriktive Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie durch das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände erhöht. Dazu setzen wir im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards die am Markt bewährten technischen Mittel ein. Mit einer redundanten Auslegung unserer IT-Infrastrukturen sichern wir uns gegen Risiken ab, die im Störungs- oder Katastrophenfall entstehen.

Darüber hinaus werden schon während der Softwareentwicklung, bei der Absicherung der IT-Infrastruktur und auch bei der Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Datenbestände fortlaufend Maßnahmen gegen identifizierte und antizipierte Risiken ergriffen. Dies geschieht vorbeugend, um einer wachsenden Intensität und Qualität von Angriffen auf unsere IT-Systeme und Datenbestände frühzeitig entgegenzuwirken.

Die zuverlässige technische Absicherung gegen unbefugte Zugriffe auf sensible Daten ergänzt Volkswagen durch konsequente Information und Schulung seiner Mitarbeiter. Bereits 2012 startete dazu eine unternehmensweite Kampagne zur Informationssicherheit, die unter anderem den Umgang mit sensiblen Daten thematisiert.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die seit April 2009 geltende EU-Verordnung zu CO_2-Emissionen von Pkw (443/2009/EG) und die seit Juni 2011 geltende EU-Verordnung für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t (510/2011/EU) legen die spezifischen Emissionsgrenzen für alle neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeugmodelle sowie die aus den Einzelfahrzeugwerten ermittelten Flottenzielwerte von Marken und Konzernen in den 28 EU-Mitgliedstaaten bis 2019 fest. Sie sind wesentlicher Bestandteil der europäischen Klimaschutzregulierung und bilden damit den entscheidenden ordnungspolitischen Rahmen für die Gestaltung und Vermarktung von Produkten aller auf den europäischen Märkten tätigen Fahrzeughersteller.

Seit 2012 dürfen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der europäischen Pkw-Neuwagenflotte eines Herstellers den Wert von 130 g CO_2/km nicht überschreiten. Diese Bedingung ist schrittweise zu erfüllen: Im Jahr 2013 galt sie für 75 % der Flotte, im Jahr 2014 müssen 80 % den Grenzwert einhalten und im Jahr 2015 gilt sie für die gesamte Flotte. Eine weitere erhebliche Reduktion der europäischen Pkw-Flottenemissionen ab 2020 auf 95 g CO_2/km ist ebenfalls festgelegt.

Die CO_2-Regulierung der EU für leichte Nutzfahrzeuge schreibt die Einhaltung von Grenzwerten ab 2014, mit einer schrittweisen Umsetzung bis 2017 vor: Die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Neuzulassungen in Europa dürfen den Wert von 175 g CO_2/km nicht überschreiten, im Jahr 2014 betrifft dies 70 % der Flotte. Das Langfristziel wurde, vorbehaltlich der laufenden Revision durch die EU-Kommission, ebenfalls festgelegt: Ab 2020 soll der Grenzwert bei 147 g CO_2/km liegen. Die Regulierung sieht – ähnlich wie die bei der CO_2-Regulierung für Pkw – Ausnahmen vor, beispielsweise Entlastungsmöglichkeiten durch ökologische Innovationen.

Die EU-Kommission hat die Absicht, bis Ende 2014 das CO_2-Regime für die Zeit nach 2020 festzulegen. Politisch diskutiert werden bereits Reduktionsziele für den Verkehrssektor bis 2050, etwa die im EU-Weißbuch für Verkehr vom März 2011 genannte Senkung des Ausstoßes von Klimagasen um 60 % gegenüber 1990. Diese langfristigen Ziele können nur durch den zusätzlichen umfangreichen Einsatz nichtfossiler Energieträger erreicht werden – vor allem in Form regenerativer elektrischer Energie.

Gleichzeitig werden CO_2- oder Kraftstoffverbrauchsregulierungen auch außerhalb von Europa weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Japan, China, Südkorea, Indien, Brasilien, Mexiko und Australien. In den USA werden wegen einer neuen Verbrauchsregulierung auch im Zeitraum von 2017 bis 2025 einheitliche Kraftstoffverbrauchs- und Klimagasvorgaben in allen Bundesstaaten gelten. Das Gesetz wurde Mitte 2012 vom US-Präsidenten unterzeichnet.

Infolge der zunehmenden CO_2- beziehungsweise Verbrauchsregulierungen werden auf allen wichtigen Märkten weltweit die neuesten Mobilitätstechnologien verlangt. Zudem werden elektrifizierte und auch rein elektrische Antriebsformen mehr und mehr Verbreitung finden.

Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen bei den Emissionsgrenzen, die mit erheblichen Sanktionen verbunden wären, zu vermeiden. Die EU-Gesetzgebung lässt prinzipiell Flexibilitäten zu, zum Beispiel die

- Verrechnung von Emissionsüberschreitungen und -unterschreitungen zwischen den Fahrzeugmodellen,
- die Bildung von Emissionsgemeinschaften,
- Entlastungsmöglichkeiten durch Credits, die für zusätzliche ökologische Innovationen am Fahrzeug gewährt werden und außerhalb des Testzyklus wirken,
- Sonderregelungen für Kleinserien- und Nischenhersteller.

Entscheidend für die Zielerreichung ist jedoch die technologische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Konzerns, die sich unter anderem in unserer Antriebs- und Kraftstoffstrategie (siehe Seite 140) widerspiegelt.

Zu den wesentlichen weiteren Regulierungen der EU, von denen die Automobilindustrie betroffen ist, zählen beispielsweise die

- EU-Richtlinie 2009/33/EG: Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („Green Procurement"-Direktive),
- EU-Richtlinie 2006/40/EG: Emissionen aus Klimaanlagen in Kraftfahrzeugen,
- Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie 1999/94/EG (Labeling),
- Kraftstoffqualitätsrichtlinie 2009/30/EG: Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,
- Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2009/28/EG: Einführung von Nachhaltigkeitskriterien,

› Revision der Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EG: Aktualisierung der Mindestbesteuerungssätze für alle Energieprodukte und Strom.

Die Umsetzung der vorgenannten Richtlinien durch die EU-Mitgliedstaaten flankiert die CO_2-Regulierungen in Europa. Adressaten sind neben den Fahrzeugherstellern weitere Stakeholder, etwa die Mineralölindustrie. Eine ähnliche Wirkung hat die Kfz-Besteuerung auf Basis des CO_2-Ausstoßes; viele EU-Mitgliedstaaten haben bereits CO_2-Kriterien in ihre Regelwerke zur Kfz-Besteuerung aufgenommen.

Ab 2014 in Betrieb genommene schwere Nutzfahrzeuge unterliegen bereits den verschärften Emissionsanforderungen nach der Euro-6-Norm gemäß EU-Verordnung 595/2009/EG. Parallel zur CO_2-Gesetzgebung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bereitet die EU eine weiterführende CO_2-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge vor, wobei eine reine Grenzwertsetzung wie bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bei diesen Fahrzeugen durch die Variantenvielfalt (Zugfahrzeug mit diversen Anhängern oder Aufbauten) äußerst komplex ist. Derzeit erarbeitet die EU-Kommission mit Unterstützung der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) ein simulationsbasiertes Verfahren, mit dem die CO_2-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge über 7,5 t entsprechend ihren typischen Einsatzgebieten (Kurz- und Langstreckentransporte, Baustellenverkehr beziehungsweise Stadt- und Reisebus) bestimmt werden können. Dieses Verfahren soll die Basis für konkrete Regulierungsvorschläge der EU-Kommission sein, die bis Ende 2014 erwartet werden und 2017/2018 in Kraft treten dürften.

Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge setzen sich für eine allen zugängliche Quantifizierung der CO_2-Werte ein, die das Gesamtfahrzeug und nicht nur den Motor oder das Zugfahrzeug betrachtet, um die Transparenz und damit den Wettbewerb im Markt zu erhöhen.

Im Rahmen der Bemühungen um die Reduktion des CO_2-Ausstoßes schwerer Nutzfahrzeuge plant die EU-Kommission auch, die Vorschriften über die höchstzulässigen Abmessungen von Lkw (Richtlinie 1996/53/EG: „Maße und Gewichte") zu überarbeiten. Durch die Lockerung der gesetzlichen Längenbeschränkungen könnten die Fahrzeuge aerodynamisch gebaut werden, ohne dass Laderaum verloren geht. Ein abgerundetes und stromlinienförmiges Design senkt den Kraftstoffverbrauch, da der Luftwiderstand geringer ist. Bei einer Gesamtzugbetrachtung können durch aerodynamische Bauweise von Zugfahrzeug und Trailer sowie weiteren technischen Innovationen (zum Beispiel rollwiderstandsoptimierte Reifen, Hybridisierung) bis zu 25 % Kraftstoff eingespart werden.

Im Segment Power Engineering hat die Internationale Maritime Organisation (IMO) im Rahmen des internationalen Übereinkommens zur Reduzierung der Meeresverschmutzung die Umweltschutzregelung MARPOL (MARine POLlution) für Schiffsmotoren festgelegt, die stufenweise die zulässigen Emissionen im Abgas reguliert. Darüber hinaus gelten zum Beispiel Emissionsgrenzwerte nach EU-Richtlinie 1997/68/EG sowie US-EPA (Environmental Protection Agency)-Schiffsvorschrift. Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit nationale Regelwerke, die lokal anzuwenden sind. Die Weltbankgruppe hat am 18. Dezember 2008 in den „Environmental, Health and Safety Guidelines for Thermal Power Plants" Grenzwerte für Gas- und Dieselmotoren festgelegt, die dann verbindlich sind, wenn einzelne Staaten keine oder weniger strenge nationale Vorschriften erlassen haben. Zudem haben die Vereinten Nationen bereits 1979 die „Convention on Long-range Transboundary Air Pollution" verabschiedet und Obergrenzen für die Gesamtemission sowie Stickoxid-Grenzwerte für die Vertragsstaaten (unter anderem alle EU-Staaten, weitere Länder Osteuropas sowie die USA und Kanada) festgelegt. Bei der Fortentwicklung des Produktprogramms im Segment Power Engineering liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Effizienz von Anlagen und Systemen.

Um für die dritte Handelsperiode des Emissionshandels ab 2013 optimal vorbereitet zu sein, haben wir entsprechend der Datenerhebungsverordnung (DEV 2020) den zu meldenden Bedarf an CO_2-Emissionen in unseren deutschen Werken ermittelt und gemeldet. Für alle Werke haben wir die entsprechenden Anträge auf Zertifikatzuteilung bei der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) eingereicht. Auch unsere übrigen Werke in der Europäischen Union wurden nach den Vorgaben der dort jeweils geltenden nationalen Gesetze überprüft, und eine fristgerechte Antragstellung bei den jeweiligen nationalen Behörden wurde sichergestellt.

Das Zuteilungsverfahren für Emissionszertifikate hat sich mit Beginn der dritten Handelsperiode (2013 bis 2020) grundlegend geändert. Seit 2013 werden grundsätzlich alle Emissionsberechtigungen für Stromerzeuger kostenpflichtig versteigert. Für das produzierende Gewerbe und bestimmte Energieerzeugungsanlagen (zum Beispiel Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen) wird auf Basis von EU-weit geltenden Benchmarks eine Teilmenge von Zertifikaten kostenlos zugeteilt. Die kostenfreie Zuteilung nimmt mit Voranschreiten der Handelsperiode stetig ab: Die benötigten Restmengen an Zertifikaten müssen kostenpflichtig ersteigert werden. Weiterhin ist es möglich, dass Anlagenbetreiber ihre Verpflichtung zur Vorhaltung von Emissionsberechtigungen zum Teil auch durch Zertifikate aus Klimaschutzprojekten (sogenannte Joint Implementation und Clean Development Mechanism Projects) erfüllen können.

Für bestimmte (Teil-)Industriesektoren, in denen aufgrund der geänderten Vorgaben des Emissionshandels eine Produktionsverlagerung in das außereuropäische Ausland droht („Carbon Leakage"), wird für den Zeitraum von 2013 bis 2020 auf Basis der EU-weit geltenden Benchmarks eine konstante Zertifikatsmenge kostenlos zugeteilt. Der Automobilsektor ist in dieser Liste nicht enthalten, da er in der Vergangenheit die hierfür geprüften Kriterien nicht erfüllt hat. Ob er bei der künftigen Aktualisierung in die Carbon-Leakage-Liste aufgenommen wird, ist derzeit unklar.

Die EU-Kommission hat 2013 beschlossen, eine Teilmenge der zu versteigernden Zertifikate zunächst zurückzuhalten und erst zu einem späteren Zeitpunkt innerhalb der dritten Handelsperiode zur Versteigerung freizugeben („Backloading"). Diese temporäre Verknappung von Zertifikaten innerhalb der Handelsperiode kann eine Steigerung der Zertifikatpreise nach sich ziehen.

Neben der Europäischen Union überlegen auch andere Länder, in denen der Volkswagen Konzern Produktionsstandorte hat, ein Emissionshandelssystem einzuführen. In China beispielsweise sind sieben entsprechende Pilotprojekte angelaufen, von denen der Volkswagen Konzern bisher aber nicht betroffen ist. Die chinesische Regierung plant, diese Pilotprojekte zu einem nationalen Emissionshandelssystem auszubauen.

Rechtsfälle

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, 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, Arbeitnehmern oder Investoren auftreten. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus 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 und hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken ergeben sich auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Soweit überschaubar 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 durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, erhob Klage aus an sie vermeintlich abgetretenen Ansprüchen auf Schadensersatz in Höhe von circa 1,8 Mrd. € gegenüber der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und der Volkswagen AG. Die Klägerin behauptet, dass diese Ansprüche auf vermeintlichen Verstößen der Beklagten gegen Vorschriften zum Schutz des Kapitalmarktes beim Erwerb von Volkswagen Aktien durch Porsche im Jahr 2008 beruhen. Wegen anderer vermeintlicher Ansprüche, unter anderem gegen die Volkswagen AG, in Höhe von insgesamt circa 4,6 Mrd. €, die ebenfalls die damaligen Vorgänge betreffen, beantragten Investoren seit 2010 in verschiedenen Fällen die Einleitung von Güteverfahren. Volkswagen hat jeweils die geltend gemachten Ansprüche zurückgewiesen und den Beitritt zu den Güteverfahren abgelehnt.

Im Jahr 2011 wurde von der Europäischen Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, eingeleitet. Im Geschäftsjahr 2013 dauerten die Ermittlungen an. Zum Berichtszeitpunkt kann noch nicht beurteilt werden, inwiefern aus diesen Untersuchungen Risiken für Gesellschaften des Volkswagen Konzerns entstehen. Ein ebenfalls 2011 von der koreanischen Kartellbehörde (KFTC) eingeleitetes Kartellverfahren gegen mehrere Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, wurde im Geschäftsjahr 2013 mit Bußgeldbescheiden gegen sämtliche involvierten Hersteller abgeschlossen. MAN und Scania prüfen derzeit rechtliche Schritte gegen den Bußgeldbescheid.

MAN hat darüber hinaus untersucht, inwiefern Unregelmäßigkeiten bei der Übergabe von Viertakt-Schiffsdieselmotoren vorgekommen sind, insbesondere ob technisch ermittelte Kraftstoffverbrauchswerte von außen beeinflusst wurden. MAN hat die Staatsanwaltschaft München I über die laufende Untersuchung informiert. Das Verfahren wurde an die Staatsanwaltschaft Augsburg übergeben. Das Amtsgericht Augsburg hat in dieser Sache einen Bußgeldbeschluss im einstelligen Millionenbereich gegen die MAN Diesel & Turbo SE erlassen. Mit der Zahlung dieses Betrags sind die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Augsburg gegen die MAN Diesel & Turbo SE beendet.

Die Hauptversammlung der MAN SE hat im Juni 2013 dem Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der MAN SE und der Truck & Bus GmbH, einer Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zugestimmt. Im Juli 2013 ist ein Spruchverfahren eingeleitet worden, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wird. Die Einleitung eines solchen Spruchverfahrens durch Minderheitsaktionäre ist nicht ungewöhnlich. Volkswagen hält die ermittelten Bewertungsergebnisse nach wie vor für richtig. Die Angemessenheit der Wertfindung wurde durch die von den Parteien beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und den gerichtlich bestellten Vertragsprüfer bestätigt.

Die Suzuki Motor Corporation hat die Volkswagen AG vor einem Schiedsgericht in London auf Rückübertragung der an Suzuki gehaltenen 19,9 % der Anteile sowie auf Schadensersatz verklagt. Volkswagen hält die Ansprüche für unbegründet und macht seinerseits Gegenansprüche geltend. Mit der Entscheidung des Schiedsgerichts wird im Jahr 2014 gerechnet.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit können Finanzrisiken entstehen – durch Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondspreisen. Das Management von Finanz- und Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern-Treasury, der diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente minimiert. In regelmäßigen Abständen wird der Vorstand über die aktuelle Risikosituation informiert.

Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten sichern wir durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten betrags- und fristenkongruent ab. Das gilt auch für Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Währungsrisiken reduzieren wir insbesondere durch das „Natural Hedging“, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten flexibel anpassen, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufbauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen – aktuell zum Beispiel in Russland, China und Mexiko. Das verbleibende Währungsrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen und kombinierte Zins-Währungs-Swaps. Mit diesen Geschäften begrenzen wir das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und aus konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren haben. Wir sichern damit unsere wesentlichen Fremdwährungsrisiken aus erwarteten Zahlungsströmen ab, hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen US-Dollar, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Schweizer Franken, mexikanischer Peso, schwedische Krone, polnischer Zloty und australischer Dollar.

Beim Rohstoffeinkauf gibt es Risiken hinsichtlich der Rohstoffverfügbarkeit und der Preisentwicklung. Diese Risiken begrenzen wir insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps. Einen Teil unseres Bedarfs an Rohstoffen, wie Aluminium, Kupfer, Blei, Platin, Rhodium, Palladium und auch Kohle, haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu sieben Jahren abgesichert. Ähnliche Geschäfte wurden zur Ergänzung und Optimierung der Zuteilungen von CO_2-Emissionszertifikaten abgeschlossen.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Konzernanhang auf den Seiten 254 bis 261. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 dar.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital hätte einen negativen Einfluss auf die Ergebnisrechnung und auf die Liquidität des Volkswagen Konzerns. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, das wir im Abschnitt Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements ab Seite 97 näher erläutern. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten kommen zu den Kontrahentenrisiken noch bilanzielle Risiken hinzu, die wir durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzen.

Mit der Diversifizierung bei der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss sichernder Finanzinstrumente gewährleisten wir, dass der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig ist, selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen sollten.

Risiken, die im Zusammenhang mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entstehen, und Risiken aus Finanzdienstleistungen werden im Konzernanhang ab Seite 254 weiterführend erläutert.

Liquiditätsrisiken

Die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens zu jeder Zeit gewährleisten wir durch ausreichende Vorhalteliquidität, bestätigte Kreditlinien sowie durch unsere bewährten Geld- und Kapitalmarktprogramme. Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft decken wir überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft. Im Berichtsjahr herrschten gegenüber 2012 nahezu unveränderte Finanzierungsbedingungen vor.

Insofern und dank der breit diversifizierten Refinanzierungsstruktur waren wir jederzeit in der Lage, uns in den verschiedenen Märkten ausreichend Liquidität zu beschaffen.

Kreditlinien von Banken werden im Konzern grundsätzlich nur für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital in Anspruch genommen. Für Projektfinanzierungen nutzen wir unter anderem zinsgünstige Darlehen, die uns von Förderbanken wie der Europäischen Investitionsbank (EIB), der International Finance Corporation (IFC) und der European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) oder von nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und der Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) zur Verfügung gestellt werden. Dank dieser umfangreichen Maßnahmen ist das Liquiditätsrisiko des Volkswagen Konzerns äußerst gering.

Die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns könnten durch eine Herabstufung des Unternehmensratings beeinträchtigt werden. Angesichts der finanziellen Stabilität und Flexibilität von Volkswagen insgesamt, die durch die gute Entwick-

lung des operativen Geschäfts gestützt wurde, haben jedoch sowohl Standard & Poor's als auch Moody's Investor Service die bestehenden Ratings des Konzerns mit jeweils positivem Ausblick bestätigt. Informationen zum Rating der Volkswagen AG, der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH erhalten Sie auf Seite 92 dieses Berichts.

Zur weiteren Stärkung der Liquiditäts- und Kapitalbasis im Hinblick auf das künftige globale Wachstum und die konsequente Umsetzung der Strategie 2018 wurde im Berichtsjahr eine Hybridanleihe über 2,0 Mrd. € begeben. In Ergänzung zu der im November 2012 in Höhe von 2,5 Mrd. € begebenen Pflichtwandelanleihe hat die Volkswagen AG im Juni 2013 eine weitere Pflichtwandelanleihe zum Bezug von Volkswagen Vorzugsaktien im Volumen von 1,2 Mrd. € erfolgreich platziert. Diese Transaktionen erhöhten nicht nur die Netto-Liquidität, sondern nach den internationalen Rechnungslegungsvorschriften auch das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns.

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Im Finanzdienstleistungsgeschäft verpflichten wir uns selektiv, Fahrzeuge zu einem bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert vom Kunden zurückzunehmen. Die Setzung der Restwerte erfolgt realistisch, damit wir sich bietende Marktchancen nutzen können. Die zugrunde liegenden Leasingverträge bewerten wir in regelmäßigen Abständen und treffen bei der Identifikation von Risikopotenzialen die nötige Vorsorge.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Neben einem professionellen Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird. Mit Hilfe von Restwertprognosen überprüfen wir im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge und das Restwertrisikopotenzial. Dabei werden den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten ermittelt werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt.

Weitere Informationen zu Restwertrisiken und anderen Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft wie Adressenausfall-, Marktpreis- oder Liquiditätsrisiko finden Sie im Geschäftsbericht 2013 der Volkswagen Financial Services AG.

Sonstige Einflüsse

Über die zuvor beschriebenen Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir insbesondere Naturkatastrophen, Epidemien und Terroranschläge.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKO- UND CHANCENSITUATION

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und Chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, haben wir ein umfangreiches Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken für den Konzern können sich aus einer negativen Absatz- und Marktentwicklung von Fahrzeugen und Originalteilen, einer nicht bedarfsgerechten Produktentwicklung und -entstehung sowie aus Qualitätsproblemen ergeben. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Aussichten für das Jahr 2014

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass die weltweite Konjunktur 2014 trotz einiger Unsicherheiten etwas stärker wachsen wird als im Vorjahr. Risiken gehen unverändert von den Finanzmärkten aus, vor allem aufgrund der angespannten Verschuldungssituation vieler Länder. Die Industrieländer werden voraussichtlich moderate Expansionsraten erzielen, die größte Dynamik sehen wir weiter in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Für das Jahr 2014 rechnen wir damit, dass sich die Pkw-Märkte in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich etwas langsamer steigen als im Berichtsjahr. In Westeuropa erwarten wir eine leichte Erholung der Automobilnachfrage und auch das Volumen des deutschen Marktes sollte 2014 wieder leicht steigen. Die Pkw-Märkte in Zentral- und Osteuropa werden das Vorjahresniveau nur knapp übertreffen. Die Aufwärtsbewegung in Nordamerika wird sich voraussichtlich abschwächen, während die südamerikanischen Pkw-Märkte auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Auf den für den Volkswagen Konzern strategisch wichtigen Märkten in der Region Asien-Pazifik erwarten wir für 2014 weiteres Wachstum, das jedoch weniger dynamisch eingeschätzt wird als im Vorjahr.

Die weltweiten Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden 2014 voraussichtlich insgesamt leicht wachsen, dabei werden sich die einzelnen Regionen heterogen entwickeln.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für Lkw und Busse rechnen wir 2014 mit einem geringen Anstieg des Gesamtvolumens im Vergleich zum Vorjahr, wobei der Wachstumsschwerpunkt im zweiten Halbjahr erwartet wird.

Wir erwarten, dass die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2014 weltweit zunehmen wird.

Der Volkswagen Konzern ist für eine heterogene Entwicklung der Automobilmärkte gut gerüstet. Zu unseren Stärken zählen wir das einzigartige Markenportfolio, die von Motorrädern über Kleinwagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen nahezu alle Segmente bedienende Modellpalette, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt und das vielfältige Finanzdienstleistungsangebot. Wir verfügen über ein in der Branche einmaliges umfangreiches Angebot an umweltfreundlichen, technologisch führenden und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen für jeden Markt und jede Kundengruppe. Der Volkswagen Konzern wird im Jahr 2014 seine Produktoffensive über alle Marken hinweg fortsetzen, die Angebotspalette modernisieren und um attraktive neue Modelle erweitern. Unser Anspruch ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen nach seinen Bedürfnissen anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Wir rechnen damit, dass der Volkswagen Konzern 2014 in einem unverändert herausfordernden Marktumfeld die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr moderat steigern wird.

Herausforderungen ergeben sich für den Volkswagen Konzern aus dem schwierigen Marktumfeld, dem intensiven Wettbewerb sowie aus volatilen Zins- und Wechselkursverläufen und schwankenden Rohstoffpreisen. Positive Effekte auf die Kostenstruktur des Konzerns erwarten wir zunehmend aus dem modularen Baukastensystem, das wir kontinuierlich ausweiten.

In Abhängigkeit von den konjunkturellen Rahmenbedingungen gehen wir davon aus, dass sich die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche im Jahr 2014 in einer Bandbreite von 3 % um den Vorjahreswert bewegen werden.

Für das Operative Ergebnis des Konzerns erwarten wir angesichts des herausfordernden wirtschaftlichen Umfelds eine operative Rendite im Jahr 2014 zwischen 5,5 und 6,5 %, dies gilt gleichermaßen für den Bereich Pkw. Im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering gehen wir davon aus, den Vergleichswert 2013 moderat zu übertreffen. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit einer operativen Rendite zwischen 8,0 und 9,0 %. Die konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung unserer Prozesse bleiben wesentliche Bestandteile der Strategie 2018 des Volkswagen Konzerns.

Wolfsburg, 11. Februar 2014
Der Vorstand

4

Konzernabschluss

OPERATIVES ERGEBNIS DES VOLKSWAGEN KONZERNS *(in Mrd. €)*

4

KONZERNABSCHLUSS

169 Gewinn- und Verlustrechnung
170 Gesamtergebnisrechnung
172 Bilanz
174 Eigenkapitalentwicklung
176 Kapitalflussrechnung

177 **Anhang**
177 Allgemeine Angaben
177 Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
180 Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
181 Konzernkreis
190 Konsolidierungsgrundsätze
191 Währungsumrechnung
192 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
201 Segmentberichterstattung
205 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
205 1. Umsatzerlöse
205 2. Kosten der Umsatzerlöse
205 3. Vertriebskosten
206 4. Verwaltungskosten
206 5. Sonstige betriebliche Erträge
206 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen
207 7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen
207 8. Finanzierungsaufwendungen
208 9. Übriges Finanzergebnis
208 10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
211 11. Ergebnis je Aktie
213 Erläuterungen nach IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
213 Erläuterungen nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)
215 Erläuterungen zur Bilanz
215 12. Immaterielle Vermögenswerte
218 13. Sachanlagen
220 14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
222 15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen
224 16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen
225 17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte
226 18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen
227 19. Ertragsteueransprüche
227 20. Vorräte
227 21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
228 22. Wertpapiere
228 23. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen
229 24. Eigenkapital
231 25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden
231 26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
232 27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
233 28. Ertragsteuerverpflichtungen
233 29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen
240 30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
241 31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
241 Erläuterungen nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)
251 Sonstige Erläuterungen
251 32. Kapitalflussrechnung
252 33. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
260 34. Kapitalmanagement
261 35. Haftungsverhältnisse
262 36. Rechtsstreitigkeiten
263 37. Sonstige finanzielle Verpflichtungen
264 38. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
264 39. Gesamtperiodenaufwand
265 40. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter
265 41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
266 42. Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
271 43. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz
282 44. Deutscher Corporate Governance Kodex
282 45. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats
283 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
284 Bestätigungsvermerk

Gewinn- und Verlustrechnung

DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	Anhang	2013	2012*
Umsatzerlöse	**1**	**197.007**	**192.676**
Kosten der Umsatzerlöse	2	−161.407	−157.522
Bruttoergebnis		**35.600**	**35.154**
Vertriebskosten	3	−19.655	−18.850
Verwaltungskosten	4	−6.888	−6.220
Sonstige betriebliche Erträge	5	9.956	10.484
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	−7.343	−9.070
Operatives Ergebnis		**11.671**	**11.498**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	3.588	13.568
Finanzierungsaufwendungen	8	−2.366	−2.546
Übriges Finanzergebnis	9	−465	2.967
Finanzergebnis		**757**	**13.989**
Ergebnis vor Steuern		**12.428**	**25.487**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	−3.283	−3.606
tatsächlich		−3.733	−4.196
latent		449	589
Ergebnis nach Steuern		**9.145**	**21.881**
davon entfallen auf			
Minderheiten		52	169
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		27	–
Aktionäre der Volkswagen AG		9.066	21.712
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	**11**	**18,63**	**46,41**
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	**11**	**18,63**	**46,41**
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	**11**	**18,69**	**46,47**
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	**11**	**18,69**	**46,47**

* Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 und des geänderten IAS 19 angepasst.

Gesamtergebnisrechnung

ENTWICKLUNG DES GESAMTERGEBNISSES VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012[1]

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der VW AG	Anteile der Hybridkapital-geber der VW AG	Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	**21.881**	**21.712**	**–**	**169**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	−5.589	−5.480	–	−109
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	1.632	1.603	–	29
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	−3.957	−3.877	–	−81
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern[2]	−72	−72	–	–
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**−4.029**	**−3.948**	**–**	**−81**
Währungsumrechnungsdifferenzen				
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	−212	−207	–	−5
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	–	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	−212	−207	–	−5
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	−212	−207	–	−5
Cash-flow-Hedges				
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	1.570	1.565	–	5
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	951	951	–	–
Cash-flow-Hedges vor Steuern	2.521	2.516	–	5
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	−719	−719	–	0
Cash-flow-Hedges nach Steuern	1.802	1.797	–	5
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	493	493	–	–
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	−32	−32	–	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	461	461	–	–
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	−13	−13	–	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	448	448	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern[2]	150	150	–	−1
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**2.187**	**2.188**	**–**	**−1**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	−2.742	−2.631	–	−110
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	900	871	–	29
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**−1.842**	**−1.760**	**–**	**−81**
Gesamtergebnis	**20.039**	**19.952**	**–**	**87**

1 Die Darstellung wurde aufgrund des geänderten IAS 1 und die Werte aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
2 Einschließlich aufgrund der geänderten Einbeziehung der Porsche Holding Stuttgart (−316 Mio. €) realisierter Aufwendungen.

ENTWICKLUNG DES GESAMTERGEBNISSES VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der VW AG	Anteile der Hybridkapital-geber der VW AG	Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	**9.145**	**9.066**	**27**	**52**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	2.367	2.303	–	64
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	−664	−651	–	−14
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.703	1.653	–	50
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	−6	−6	–	–
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**1.697**	**1.647**	**–**	**50**
Währungsumrechnungsdifferenzen				
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	−2.387	−2.240	–	−147
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	–	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	−2.387	−2.240	–	−147
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	1	1	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	−2.387	−2.239	–	−147
Cash-flow-Hedges				
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	2.268	2.270	–	−1
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	−118	−118	–	0
Cash-flow-Hedges vor Steuern	2.150	2.152	–	−1
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	−650	−651	–	1
Cash-flow-Hedges nach Steuern	1.500	1.501	–	−1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	141	141	–	–
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	−34	−34	–	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	107	107	–	–
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	−7	−7	–	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	100	100	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	−164	−164	–	−1
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**−951**	**−802**	**–**	**−149**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	2.067	2.152	–	−86
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	−1.321	−1.308	–	−13
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**746**	**844**	**–**	**−99**
Gesamtergebnis	**9.891**	**9.910**	**27**	**−47**

Bilanz

DES VOLKSWAGEN KONZERNS ZUM 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	Anhang	31.12.2013	31.12.2012[1]	01.01.2012[1]
Aktiva				
Langfristige Vermögenswerte				
Immaterielle Vermögenswerte	12	59.243	59.112	22.176
Sachanlagen	13	42.389	39.424	31.876
Vermietete Vermögenswerte	14	22.259	20.034	16.626
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	427	433	340
At Equity bewertete Anteile	15	7.934	7.309	10.249
Sonstige Beteiligungen	15	3.941	3.870	3.049
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	51.198	49.785	42.450
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	7.040	6.431	12.823
Sonstige Forderungen	18	1.456	1.671	1.582
Ertragsteuerforderungen	19	633	552	627
Latente Ertragsteueransprüche	19	5.622	7.836	6.273
		202.141	**196.457**	**148.069**
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	20	28.653	28.674	27.551
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	11.133	10.099	10.479
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	38.386	36.911	33.754
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	6.591	5.872	4.253
Sonstige Forderungen	18	5.030	4.823	4.543
Ertragsteuerforderungen	19	729	761	623
Wertpapiere	22	8.492	7.433	6.146
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	23	23.178	18.488	18.291
		122.192	**113.061**	**105.640**
Bilanzsumme		**324.333**	**309.518**	**253.708**

Mio. €	Anhang	31.12.2013	31.12.2012[1]	01.01.2012[1]
Passiva				
Eigenkapital	**24**			
Gezeichnetes Kapital		1.191	1.191	1.191
Kapitalrücklagen		12.658	11.509	9.329
Gewinnrücklagen[2]		72.341	64.596	49.069
Übrige Rücklagen[2]		−459	386	−1.879
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		2.004	–	–
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG		87.733	77.682	57.710
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital[3]		2.304	4.313	5.817
		90.037	**81.995**	**63.528**
Langfristige Schulden				
Finanzschulden	25	61.517	63.603	44.442
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	2.305	2.397	2.547
Sonstige Verbindlichkeiten	27	4.527	4.675	4.394
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	28	7.894	9.050	4.055
Rückstellungen für Pensionen	29	21.774	23.939	16.756
Ertragsteuerrückstellungen	28	3.674	4.239	3.721
Sonstige Rückstellungen	30	13.981	14.094	13.061
		115.672	**121.996**	**88.975**
Kurzfristige Schulden				
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs- /Ausgleichsrechte[3]		3.638	–	–
Finanzschulden	25	59.987	54.060	49.090
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	18.024	17.268	16.325
Ertragsteuerverbindlichkeiten	28	218	238	844
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	4.526	4.425	4.888
Sonstige Verbindlichkeiten	27	11.004	11.111	11.196
Ertragsteuerrückstellungen	28	2.869	1.721	2.888
Sonstige Rückstellungen	30	18.360	16.702	15.974
		118.625	**105.526**	**101.205**
Bilanzsumme		**324.333**	**309.518**	**253.708**

1 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
2 Die Gewinnrücklagen beinhalten die angesammelten Gewinne und die Rücklagen aus den versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten. Die verbleibenden Posten sind in den Übrigen Rücklagen dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.
3 Mit Zustimmung der Hauptversammlung der MAN SE zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags am 6. Juni 2013 wurde der Anteil der Minderheitsaktionäre am Eigenkapital der MAN SE als Kapitaltransaktion mit Änderung der Beteiligungsquote aus dem Konzern-Eigenkapital ausgebucht und gleichzeitig gemäß dem Barabfindungsangebot eine Verbindlichkeit als separater Posten innerhalb der kurzfristigen Schulden erfasst.

Eigenkapitalentwicklung

DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2013

				ÜBRIGE RÜCKLAGEN	
Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Währungsumrechnung	
Stand vor Anpassung am 01.01.2012	**1.191**	**9.329**	**48.898**	**−332**	
Änderung der Bilanzierung aufgrund IAS 19 R	–	–	172	–	
Stand nach Anpassung am 01.01.2012	**1.191**	**9.329**	**49.069**	**−332**	
Ergebnis nach Steuern[1]	–	–	21.712	–	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	−3.877	−207	
Gesamtergebnis[1]	**–**	**–**	**17.835**	**−207**	
Kapitalerhöhung	0	2.180	–	–	
Dividendenausschüttung	–	–	−1.406	–	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote[2]	–	–	−762	–	
Übrige Veränderungen	–	–	−141	–	
Stand am 31.12.2012[1]	**1.191**	**11.509**	**64.596**	**−539**	
Stand vor Anpassung am 01.01.2013	**1.191**	**11.509**	**64.429**	**−539**	
Änderung der Bilanzierung aufgrund IAS 19 R	–	–	167	–	
Stand nach Anpassung am 01.01.2013	**1.191**	**11.509**	**64.596**	**−539**	
Ergebnis nach Steuern	–	–	9.066	–	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	1.653	−2.239	
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**10.719**	**−2.239**	
Kapitalerhöhung[3]	0	1.149	–	–	
Dividendenausschüttung	–	–	−1.639	–	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote[2]	–	–	−1.328	−21	
Übrige Veränderungen	–	–	−7	0	
Stand am 31.12.2013	**1.191**	**12.658**	**72.341**	**−2.799**	

1 Werte wurden aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
2 Die Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote resultieren im Vorjahr insbesondere aus der Aufstockung der Beteiligung an der MAN SE und im Berichtszeitraum aus der Ausbuchung der Anteile der Minderheiten am Eigenkapital der MAN SE sowie des auf diese Minderheitsaktionäre entfallenden Anteils an der Scania AB.
3 Aus der im Juni 2013 platzierten Pflichtwandelanleihe verzeichnet die Volkswagen AG einen Zugang an liquiden Mitteln in Höhe von 1.200 Mio. € zuzüglich Agio und abgegrenzter Zinsen (69 Mio. €) abzüglich Kapitalbeschaffungskosten (14 Mio. €). Hinzu kommen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 49 Mio. €. Davon sind insgesamt 1.149 Mio. € als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren. Der verbleibende Betrag stellt Fremdkapital dar. Darüber hinaus verzeichnet die Volkswagen AG aus dem im Geschäftsjahr begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.000 Mio. € reduziert um ein Disagio in Höhe von 18 Mio. € und abzüglich Kapitalbeschaffungskosten (14 Mio. €). Hinzu kommen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 9 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe 24 erläutert.

	Cash-flow-Hedges	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital-geber der VW AG	Anteile der Anteilseigner der VW AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
	−1.437	**176**	**−286**	**–**	**57.539**	**5.815**	**63.354**
	–	–	–	–	172	3	174
	−1.437	**176**	**−286**	**–**	**57.710**	**5.817**	**63.528**
	–	–	–	–	21.712	169	21.881
	1.797	448	79	–	−1.760	−81	−1.842
	1.797	**448**	**79**	**–**	**19.952**	**87**	**20.039**
	–	–	–	–	2.180	–	2.180
	–	–	–	–	−1.406	−267	−1.673
	–	–	–	–	−762	−1.339	−2.101
	–	–	148	–	8	14	22
	360	**624**	**−59**	**–**	**77.682**	**4.313**	**81.995**
	360	**624**	**−59**	**–**	**77.515**	**4.310**	**81.825**
	–	–	–	–	167	4	171
	360	**624**	**−59**	**–**	**77.682**	**4.313**	**81.995**
	–	–	–	27	9.093	52	9.145
	1.501	100	−170	–	844	−99	746
	1.501	**100**	**−170**	**27**	**9.938**	**−47**	**9.891**
	–	–	–	1.976	3.125	–	3.125
	–	–	–	–	−1.639	−210	−1.849
	−16	0	−1	–	−1.366	−1.759	−3.125
	0	0	1	–	−6	7	1
	1.845	**724**	**−229**	**2.004**	**87.733**	**2.304**	**90.037**

Kapitalflussrechnung

DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	2013	2012[1]
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**17.794**	**16.495**
Ergebnis vor Steuern	12.428	25.487
Ertragsteuerzahlungen	−3.107	−5.056
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien[2]	8.007	7.617
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten[2]	2.464	1.903
Abschreibungen auf Beteiligungen[2]	36	20
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte[2]	4.179	3.594
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	−35	−32
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	−759	−11.512
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	1.012	−2.031
Veränderung der Vorräte	−1.021	460
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	−1.651	−56
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	2.363	−236
Veränderung der Rückstellungen	2.479	470
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	−7.112	−5.606
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	−6.688	−7.814
Cash-flow laufendes Geschäft	**12.595**	**7.209**
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	−11.385	−10.493
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	−4.021	−2.615
Erwerb von Tochtergesellschaften	−80	−3.550
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	−94	−570
Veräußerung von Tochtergesellschaften	0	0
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	23	14
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	622	373
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	−810	−1.133
Veränderung der Darlehen und Termingeldanlagen	−1.144	−1.510
Investitionstätigkeit	**−16.890**	**−19.482**
Kapitaleinzahlungen	3.067	2.046
Dividendenzahlung	−1.849	−1.673
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	0	−2.101
Sonstige Veränderungen	−21	36
Aufnahme von Anleihen	22.118	26.055
Tilgung von Anleihen	−14.614	−16.952
Veränderung der übrigen Finanzschulden	285	6.432
Leasingzahlungen	−14	−132
Finanzierungstätigkeit	**8.973**	**13.712**
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	−462	−141
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**4.216**	**1.298**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**22.009**	**17.794**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22.009	17.794
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	17.177	14.352
Brutto-Liquidität	**39.186**	**32.146**
Kreditstand	−121.504	−117.663
Netto-Liquidität	**−82.318**	**−85.517**

1 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
2 Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 32 erläutert.

Anhang

DES VOLKSWAGEN KONZERNABSCHLUSSES ZUM 31. DEZEMBER 2013

Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, 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 2013 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei haben wir alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch neue beziehungsweise geänderte Standards erforderlichen Änderungen, beibehalten worden.

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

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

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

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.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 11. Februar 2014 aufgestellt. Mit diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle ab dem Geschäftsjahr 2013 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Im Volkswagen Konzernabschluss wurde im aktuellen Geschäftsjahr die Änderung an IAS 36 (2013) „Erzielbaren Betrag für nicht finanzielle Vermögenswerte“ freiwillig vorzeitig angewendet. Die Änderungen betreffen Klarstellungen und Korrekturen hinsichtlich der Angabepflichten zum erzielbaren Betrag gemäß IFRS 13.

Der geänderte IAS 1 führt zu einer überarbeiteten Darstellung der Gesamtergebnisrechnung. Die Posten des sonstigen Ergebnisses sind nach Änderung des Standards getrennt darzustellen. Hierbei ist zu differenzieren zwischen Posten, die nie in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden (nicht reklassifizierbar), und Posten, die bei Vorliegen bestimmter Bedingungen in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden (reklassifizierbar). Darüber hinaus müssen die entsprechenden Steuereffekte diesen beiden Gruppen zugeordnet werden. Die Volkswagen AG hat die Gesamtergebnisrechnung im Konzernabschluss entsprechend angepasst. Die weiteren Änderungen des IAS 1 haben keinen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Eigenkapitalentwicklung angepasst. Die Gewinnrücklagen setzen sich im Konzernabschluss aus den angesammelten Gewinnen und der Rücklage aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten zusammen. Die verbleibenden Posten wurden als übrige Rücklagen bezeichnet.

Durch die Änderungen des IAS 19 wurde die Bilanzierung der Leistungen an Arbeitnehmer angepasst. Für den Konzernabschluss der Volkswagen AG ergeben sich dadurch insbesondere folgende Auswirkungen:

- Aufstockungsbeträge für Altersteilzeitverträge sind bei dem im Volkswagen Konzern angewendeten Blockmodell ratierlich anzusammeln.
- Sofortige ergebniswirksame Erfassung eines noch nachzuberechnenden Dienstzeitaufwandes bei Pensionsverpflichtungen.
- Pensionsverpflichtung und Planvermögen sind mit einem einheitlichen Zinssatz zu verzinsen (Net Interest Approach).

Die folgenden Tabellen stellen die wesentlichen Auswirkungen aus den geänderten Vorschriften des IAS 19 dar:

	31.12.2012			01.01.2012		
Mio. €	vor Anpassung	Anpassung	nach Anpassung	vor Anpassung	Anpassung	nach Anpassung
Summe Aktiva	**309.644**	**–126**	**309.518**	**253.769**	**–61**	**253.708**
davon Latente Ertragsteueransprüche	7.915	–79	7.836	6.333	–61	6.273
davon Immaterielle Vermögenswerte	59.158	–46	59.112	22.176	–	22.176
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	**227.819**	**–296**	**227.523**	**190.416**	**–235**	**190.181**
davon Sonstige Rückstellungen, Rückstellungen für Pensionen	55.032	–296	54.735	46.027	–235	45.792
Summe Eigenkapital	**81.825**	**171**	**81.995**	**63.354**	**174**	**63.528**
davon Gewinnrücklagen	64.429	167	64.596	48.898	172	49.069

	ZWÖLF MONATE BIS 31.12.2012		
Mio. €	vor Anpassung	Anpassung	nach Anpassung
Ergebnis vor Steuern	**25.492**	**–5**	**25.487**
davon übriges Finanzergebnis (inklusive Finanzierungsaufwand)	414	7	421
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.608	–1	3.606
Ergebnis nach Steuern	**21.884**	**–4**	**21.881**
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	21.717	–4	21.712
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)	46,42	–0,01	46,41
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)	46,42	–0,01	46,41
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)	46,48	–0,01	46,47
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)	46,48	–0,01	46,47

Am 1. August 2012 hat die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE), ihren operativen Holdinggeschäftsbetrieb im Wege der Einzelrechtsübertragung in die Volkswagen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung mit gemischter Sacheinlage eingebracht. Diese Transaktion wurde von Volkswagen nach den Vorschriften des IFRS 3 bilanziert. In diesem Zusammenhang wurden auch Altersteilzeitverpflichtungen übernommen. Die Anpassungen durch den geänderten IAS 19 sind retrospektiv vorzunehmen, das heißt, als ob die neue Rechnungslegungsmethode schon immer angewendet worden wäre. Daher ist die sich ergebende Anpassung auf den Ansatz und die Bewertung der Verpflichtung aus Altersteilzeitverträgen durch den geänderten IAS 19 zum Erwerbszeitpunkt mit dem Geschäfts- und Firmenwert zu verrechnen. Somit wurden zum 1. August 2012 folgende Anpassungen berücksichtigt: aktive Latente Ertragsteueransprüche –20 Mio. €, Immaterielle Vermögenswerte –46 Mio. € sowie Verbindlichkeiten und Rückstellungen –66 Mio. €.

Die weiteren Änderungen des IAS 19 haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzernabschluss der Volkswagen AG.

Die folgenden Tabellen stellen die Auswirkungen einer Beibehaltung des IAS 19 in der Fassung von 2008 auf die Bilanz zum 31. Dezember 2013 sowie auf die Gewinn- und Verlustrechnung und die Gesamtergebnisrechnung im Geschäftsjahr 2013 dar:

	31.12.2013		
Mio. €	Nach IAS 19 (2011)	Anpassung	Nach IAS 19 (2008)
Summe Aktiva	**324.333**	**130**	**324.463**
davon Latente Ertragsteueransprüche	5.622	84	5.706
davon Immaterielle Vermögenswerte	59.243	46	59.289
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	**234.297**	**310**	**234.607**
davon Sonstige Rückstellungen, Rückstellungen für Pensionen	54.115	310	54.425
Summe Eigenkapital	**90.037**	**−179**	**89.858**
davon Gewinnrücklagen	72.341	−179	72.162

	ZWÖLF MONATE BIS 31.12.2013		
Mio. €	Nach IAS 19 (2011)	Anpassung	Nach IAS 19 (2008)
Ergebnis vor Steuern	**12.428**	**50**	**12.478**
davon übriges Finanzergebnis (inklusive Finanzierungsaufwand)	−2.831	64	−2.767
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	−3.283	5	−3.278
Ergebnis nach Steuern	**9.145**	**56**	**9.201**
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	9.066	56	9.122
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)	18,63	0,11	18,74
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)	18,63	0,11	18,74
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)	18,69	0,11	18,80
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)	18,69	0,11	18,80

Durch IFRS 13 werden generelle Vorschriften zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes in einem separaten Standard geregelt. Die Vorschriften des IFRS 13 zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes werden entsprechend berücksichtigt. Wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzernabschlusses der Volkswagen AG haben sich bei der Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes nicht ergeben. Darüber hinaus ergeben sich durch IFRS 13 insbesondere Auswirkungen auf den Konzernanhang. Es wurden Informationen zu den Hierarchiestufen von bestimmten Vermögenswerten und Schulden sowie weitere Erläuterungen zur Ermittlung des Fair Values ergänzt.

Durch die Änderung an IFRS 7 ergeben sich zusätzliche Angaben hinsichtlich der Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. Die zusätzlichen Berichtspflichten betreffen insbesondere die Angabe von Aufrechnungsvereinbarungen, bei denen die Aufrechnung von bestimmten künftigen Ereignissen abhängig ist.

Die sonstigen im Geschäftsjahr 2013 erstmalig anzuwendenden Rechnungslegungsnormen haben auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzernabschluss der Volkswagen AG keinen nennenswerten Einfluss.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2013 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungspflicht[1]	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 9	Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung	12.11.2009/ 28.10.2010	wird noch festgelegt	Nein	Veränderte Erfassung von Fair-Value-Änderungen bisher als zur Veräußerung verfügbar eingestufter Finanzinstrumente
IFRS 9	Finanzinstrumente: Hedge Accounting	19.11.2013	wird noch festgelegt	Nein	Erweiterung der Designationsmöglichkeiten, vereinfachte Effektivitätsüberprüfungen, Ausweitung der Anhangangaben
	Finanzinstrumente: Anwendungszeitpunkt und Übergangsregelungen zu IFRS 9 und IFRS 7	16.12.2011	wird noch festgelegt	Nein	Ausweitung der Anhangangaben
IFRS 10	Konzernabschlüsse	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 11	Gemeinsame Vereinbarungen	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 12	Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Erweiterte Anhangangaben zu Anteilen an anderen Unternehmen
	Übergangsregelungen zu IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12	28.06.2012	01.01.2014	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
	Investmentgesellschaften (Ergänzungen zu IFRS 10, IFRS 12, IAS 27)	31.10.2012	01.01.2014	Ja	Keine
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	30.01.2014	01.01.2016	Nein	Keine
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer: Leistungsorientierte Pläne – Beitragszahlungen von Arbeitnehmern	21.11.2013	01.01.2015	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 27	Einzelabschlüsse	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	12.05.2011	01.01.2014	Ja	Keine
IAS 32	Finanzinstrumente: Darstellung – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	01.01.2014	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 39	Finanzinstrumente: Novationen von Derivaten und Fortführung des Hedge Accounting	27.06.2013	01.01.2014	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2012[2]	10.12.2013	01.07.2014[3]	Nein	Im Wesentlichen Ausweitung der Anhangangaben im Bereich der Segmentberichterstattung
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2013[4]	10.12.2013	01.01.2015	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRIC 21	Öffentliche Abgaben	20.05.2013	01.01.2014	Nein	Keine

1 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Volkswagen AG.
2 Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 2, IFRS 3, IFRS 8, IFRS 13, IAS 16/38, IAS 24).
3 Dies betrifft die Erstanwendung der Änderungen an IFRS 2 und IFRS 3; die Änderungen an IFRS 8, IAS 16, IAS 24 und IAS 38 sind ab 01.01.2015 zu beachten.
4 Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 1, IFRS 3, IFRS 13, IAS 40).

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 Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), deren Vermögen bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise dem Konzern zuzurechnen ist. Die Zweckgesellschaften dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts. 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 sowohl einzeln und gesamt 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.

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:

	2013	2012
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	158	156
Ausland	854	825
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	65	73
Ausland	209	206
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	41	36
Ausland	65	68
	1.392	**1.364**

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die Teil des Jahresabschlusses der Volkswagen AG darstellt, ist beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagenag.com/ir unter dem Punkt „Meldepflichtige Finanzpublikationen“ in der Rubrik Jahresabschluss der Volkswagen AG abrufbar.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben durch die Einbeziehung in den Konzernabschluss die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit als möglich in Anspruch:

- Audi Akademie GmbH, Ingolstadt
- Audi Berlin GmbH, Berlin
- Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- Audi Hamburg GmbH, Hamburg
- Audi Hannover GmbH, Hannover
- Audi Leipzig GmbH, Leipzig
- Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt
- Audi Zentrum München GmbH, München
- Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- AutoVision GmbH, Wolfsburg
- Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Haberl Beteiligungs-GmbH, München
- Karosseriewerk Porsche GmbH & Co. KG, Stuttgart
- MAHAG GmbH, München
- Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart
- Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
- Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Logistik GmbH, Stuttgart
- Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin
- Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow
- Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg
- Porsche Niederlassung Leipzig GmbH, Leipzig
- Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim
- Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg
- Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart
- Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart
- quattro GmbH, Neckarsulm
- Raffay Versicherungsdienst GmbH, Hamburg
- Truck & Bus GmbH, Wolfsburg
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- VGRD GmbH, Wolfsburg
- Volim Volkswagen Immobilien Vermietgesellschaft für VW-/Audi-Händlerbetriebe mbH, Braunschweig
- Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
- Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg
- Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Volkswagen Financial Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Braunschweig
- Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen

- Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
- Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück
- Volkswagen R GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- Volkswagen Versicherungsvermittlung GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Chemnitz
- Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich
- Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz
- Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover
- VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig
- Volkswagen Automobile Region Hannover GmbH, Hannover
- Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Am 1. August 2012 hat die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE), ihren operativen Holdinggeschäftsbetrieb im Wege der Einzelrechtsübertragung in die Volkswagen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung mit gemischter Sacheinlage eingebracht.

Der von der Porsche SE übernommene Geschäftsbetrieb besteht insbesondere aus der 50,1 %-Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (Porsche Holding Stuttgart) (ehemals: Porsche Zweite Zwischenholding GmbH, Stuttgart, als Rechtsnachfolgerin der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart), und damit mittelbar an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG), sowie aus sämtlichen sonstigen zum Zeitpunkt der Einbringung bestehenden Tochterunternehmen der Porsche SE (mit Ausnahme der Beteiligung an der Volkswagen AG) und Forderungen gegen und Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns.

Die Porsche AG ist ein Sportwagenhersteller im Premiumsegment und hat im Geschäftsjahr 2011 bei einem Absatz von 117 Tsd. Fahrzeugen einen Umsatz von 10.928 Mio. € sowie ein Ergebnis vor Steuern von 2.108 Mio. € erwirtschaftet. Mit der Integration von Porsche erweitert der Volkswagen Konzern seine Produktpalette im Premiumsegment.

Die Volkswagen AG hat durch Ausgabe einer neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktie ihr Grundkapital um 2,56 € erhöht und die Porsche SE unter Ausschluss des Bezugsrechts der übrigen Aktionäre zur Zeichnung der neuen Aktie zugelassen. Die Volkswagen AG zahlte als weitere Gegenleistung 4.495 Mio. € an die Porsche SE. Die Barleistung basiert auf dem in der Grundlagenvereinbarung fixierten Eigenkapitalwert in Höhe von 3.883 Mio. € für die restlichen von der Porsche SE gehaltenen Anteile von 50,1 % an der Porsche Holding Stuttgart (und damit mittelbar an der Porsche AG) und beinhaltet darüber hinaus verschiedene Ausgleichsposten. Unter anderem werden der Porsche SE entgehende Dividendenzahlungen aus ihrem mittelbaren Anteil an der Porsche AG sowie die Hälfte des Barwerts der durch die beschleunigte Integration realisierbaren Nettosynergien vergütet, die sich auf insgesamt rund 320 Mio. € belaufen.

Die in der Grundlagenvereinbarung mit der Porsche SE vereinbarte Call-Option der Volkswagen AG hinsichtlich der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart hat aufgrund der Aktualisierung der zugrundeliegenden finanzmathematischen Annahmen zum Erwerbszeitpunkt einen positiven Zeitwert von 10.199 Mio. € (31. Dezember 2011: 8.409 Mio. €) und die korrespondierende Put-Option einen negativen Zeitwert von 2 Mio. € (31. Dezember 2011: 87 Mio. €). Die Zeitwerte der Optionen gehen in die Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses ein. Der Unterschiedsbetrag aus der Aktualisierung der Zeitwerte in Höhe von 1.875 Mio. € wurde im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

Die zum Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode bilanzierten Anteile an der Porsche Holding Stuttgart wurden mit Übernahme der ausstehenden Anteile zu ihrem Zeitwert in Höhe von 12.566 Mio. € neubewertet. Die Bewertung der Anteile erfolgt mit den gleichen finanzmathematischen Annahmen, die auch der Bewertung der Optionen auf die ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart zugrunde lagen und basiert auf der Unternehmensplanung der Porsche Holding Stuttgart. Unter Berücksichtigung der Realisation der bisher erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfassten Beträge in Höhe von –316 Mio. € ergab sich aus dem Übergang zur Vollkonsolidierung ein buchhalterischer, nicht zahlungswirksamer Ertrag von 10.399 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erfasst wurde.

Die Bewertungsbasis für den Goodwill rechnet sich wie folgt:

Mio. €	2012
Kaufpreis der am 1. August erworbenen Anteile	4.495
Zeitwert der Optionen auf die ausstehenden Anteile	10.197
Zeitwert der Altanteile	12.566
Ausgegebene Stammaktie der Volkswagen AG	0
Bewertungsbasis für den Goodwill	**27.258**

Die Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe der neuen Stammaktie haben die Kapitalrücklage unter Berücksichtigung latenter Steuern um 1 Mio. € vermindert. Die weiteren transaktionsbezogenen Kosten von 3 Mio. € wurden im Aufwand erfasst.

Nach Anpassung durch den geänderten IAS 19 ergab sich aus dem Unternehmenszusammenschluss ein Goodwill in Höhe von 18.825 Mio. € (ursprünglich: 18.871 Mio. €). Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Die finale Verteilung des Kaufpreises nach Anpassung von IAS 19 auf die Vermögenswerte und Schulden kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Berichtigungen im Bewertungszeitraum	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Markennamen	–	13.823	–	13.823
Technologien	1.489	2.203	–	2.203
Kunden- und Händlerbeziehungen	–	691	–	691
Sonstige immaterielle Vermögenswerte*	386	489	–	489
Sachanlagen	2.983	3.548	–	3.548
Beteiligungen	162	160	–	160
Vermietete Vermögenswerte	1.360	1.425	–	1.425
Sonstige langfristige Vermögenswerte	7.458	7.941	–20	7.921
Vorräte	1.243	1.625	–	1.625
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	348	348	–	348
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.812	1.812	–	1.812
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	3.060	3.256	–	3.256
Summe Vermögenswerte	**20.301**	**37.321**	**–**	**37.301**
Langfristige Finanzschulden	10.227	9.654	–	9.654
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	3.152	8.516	–59	8.457
Kurzfristige Finanzschulden	3.211	4.142	–	4.142
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	989	1.112	–	1.112
Kurzfristige Rückstellungen	1.237	1.308	–7	1.301
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	4.160	4.203	–	4.203
Summe Schulden	**22.977**	**28.934**	**–**	**28.868**

* Ohne Goodwill der Volkswagen AG.

Der Goodwill und der Markenname werden dem Geschäftssegment Porsche zugeordnet.

Der Bruttobuchwert der erworbenen Forderungen belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 9.858 Mio. €, der Nettobuchwert (entsprach dem Zeitwert) auf 9.775 Mio. €. Davon entfallen 6.449 Mio. € Bruttobuchwerte (Nettobuchwerte: 6.449 Mio. €) auf erworbene Kredite und 1.202 Mio. € Bruttobuchwerte (Nettobuchwerte: 1.127 Mio. €) auf erworbene Forderungen aus Finanzierungsleasing. Das abnutzbare langfristige Vermögen hat eine Restnutzungsdauer zwischen 4 Monaten und 50 Jahren.

Durch die Einbeziehung des Unternehmens hat sich zum 31. Dezember 2012 der Umsatz des Konzerns um 4.534 Mio. € erhöht und das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um 292 Mio. € erhöht. Wäre Porsche bereits ab dem 1. Januar 2012 einbezogen worden, wäre der zum 31. Dezember 2012 ausgewiesene Konzernumsatz nach Konsolidierung um circa 6.208 Mio. € höher und das ausgewiesene Nachsteuerergebnis nach Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um circa 656 Mio. € höher ausgefallen.

Mit Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE wächst der Konsolidierungskreis um 107 vollkonsolidierte Tochterunternehmen.

Der Volkswagen Konzern hat zum 19. Juli 2012 über die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant' Agata Bolognese, Italien, eine Tochtergesellschaft der AUDI AG, 100 % der Stimmrechte an dem Motorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna, Italien, gegen Zahlung eines Kaufpreises von 747 Mio. € erworben. Durch den Erwerb von Ducati – einem international renommierten Hersteller von Motorrädern im Premiumsegment mit großem Wissen über Hochleistungsmotoren und Leichtbau – steigt der Konzern in den Wachstumsmarkt für hochwertige Zweiräder ein. Die Analyse der übernommenen Vermögenswerte und Schulden wurde im Geschäftsjahr 2013 abgeschlossen. Eine Anpassung der erstmaligen Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses in 2012 war nicht erforderlich.

Der ermittelte Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 290 Mio. € beinhaltet nicht separierbare und nicht auf vertragliche oder sonstige Rechte basierende immaterielle Vermögenswerte wie zum Beispiel das Know-how der Mitarbeiter von Ducati. Der Goodwill ist steuerlich nicht abzugsfähig. Die transaktionsbezogenen Kosten in Höhe von bislang 1 Mio. € wurden im Aufwand erfasst.

Die finale Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Markennamen	211	193	404
Kundenbeziehungen	49	131	180
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	78	17	95
Grundstücke und Gebäude	78	3	81
Sonstige langfristige Vermögenswerte	25	8	33
Vorräte	83	0	83
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	150	–	150
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	154	–	154
Summe Vermögenswerte	**828**	**352**	**1.180**
Langfristige Schulden	106	108	214
Kurzfristige Schulden	510	–	510
Summe Schulden	**616**	**108**	**724**

Der Bruttobuchwert der erworbenen Forderungen belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 153 Mio. €, der Nettobuchwert (entspricht dem Zeitwert) auf 142 Mio. €.

Durch die Einbeziehung des Unternehmens hat sich zum 31. Dezember 2012 der Umsatz des Konzerns um 209 Mio. € erhöht und das Ergebnis unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um 27 Mio. € vermindert. Wäre Ducati bereits ab dem 1. Januar 2012 in den Konzernabschluss einbezogen worden, wäre der zum 31. Dezember 2012 ausgewiesene Konzernumsatz nach Konsolidierung um circa 422 Mio. € höher und das ausgewiesene Nachsteuerergebnis nach Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um circa 34 Mio. € höher ausgefallen.

Zur Stärkung seiner Vertriebsaktivitäten hat Volkswagen mit Wirkung zum 1. Januar 2012 sämtliche Anteile an der KPI Polska Sp.z o.o., Poznan (KPI Polska), erworben. Die KPI Polska ist Alleinimporteur und Vertriebshändler für verschiedene Marken des Volkswagen Konzerns in Polen. Gleichzeitig hat Volkswagen von den bisherigen Eigentümern der KPI Polska die ausstehenden Anteile an der bis dato gemeinschaftlich geführten Volkswagen Leasing Polska Sp.z o.o., Warschau, sowie der Volkswagen Bank Polska S.A., Warschau, erworben. Der gezahlte Kaufpreis belief sich insgesamt auf 254 Mio. €. Aus der Bewertung der Altanteile an den Finanzdienstleistungsgesellschaften zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 66 Mio. € ergab sich ein buchhalterischer, nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 21 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erfasst wurde.

Des Weiteren erwarb der Volkswagen Konzern über die MAN Truck & Bus AG, München, am 28. März 2012 bis auf einen Anteil die verbleibenden Anteile am bisherigen Gemeinschaftsunternehmen MAN TRUCKS India Private Limited, Akurdi/Indien (ehemals: MAN FORCE TRUCKS Private Limited, Akurdi/Indien), gegen Zahlung von 150 Mio. €. Die Gesellschaft wird ab diesem Zeitpunkt vollkonsolidiert. MAN TRUCKS India produziert schwere MAN-Lastwagen der Baureihe CLA für den indischen Markt und für den Export in asiatische und afrikanische Länder. Die zum Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode bilanzierten Anteile wurden mit ihrem Fair Value im Zeitpunkt des Erwerbs in Höhe von 73 Mio. € angesetzt. Hieraus ergab sich ein buchhalterischer, nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 37 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erfasst wurde.

Die Bewertungsbasis für den Goodwill aus beiden Transaktionen bestimmt sich wie folgt:

Mio. €	2012
Kaufpreis der erworbenen Anteile	404
Zeitwert der Altanteile	139
Bewertungsbasis für den Goodwill	**543**

Transaktionsbezogene Kosten in Höhe von 3,5 Mio. € wurden direkt im Aufwand erfasst.

Folgende Hauptgruppen von Vermögenswerten und Schulden wurden für die KPI Polska, die polnischen Finanzdienstleistungsgesellschaften sowie die MAN TRUCKS India final übernommen:

Mio. €	IFRS-Buchwerte im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Langfristige Vermögenswerte	326	100	427
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	74	–	74
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	637	–	637
Summe Vermögenswerte	**1.037**	**100**	**1.137**
Langfristige Schulden	192	28	220
Kurzfristige Schulden	668	–	668
Summe Schulden	**860**	**28**	**888**

Der Bruttowert der Forderungen belief sich zum Erwerbszeitpunkt auf 708 Mio. €, der Nettobuchwert (entsprach dem Zeitwert) auf 668 Mio. €. Das abnutzbare langfristige Vermögen hat eine Restnutzungsdauer zwischen 24 Monaten und 40 Jahren.

Der Goodwill aus dem Erwerb der KPI Polska beträgt 58 Mio. € und ist dem Geschäftssegment Volkswagen Pkw zugeordnet. Der auf die polnischen Finanzdienstleistungsgesellschaften entfallende Goodwill in Höhe von 28 Mio. € wird dem Geschäftssegment Volkswagen Finanzdienstleistungen zugeordnet, das Teil des Berichtssegments Finanzdienstleistungen ist. Der Goodwill aus dem Erwerb der MAN TRUCKS India beläuft sich auf 208 Mio. € und entfällt auf das Geschäftssegment MAN Nutzfahrzeuge, das im Berichtssegment Nutzfahrzeuge enthalten ist. Der Goodwill aus den Erwerben ist steuerlich nicht abzugsfähig.

Durch die erstmalige Einbeziehung der vorgenannten Gesellschaften ergab sich keine wesentliche Auswirkung auf den Umsatz und das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns.

Die vorausstehend beschriebenen Fair Values der Vermögenswerte und Schulden werden soweit möglich anhand beobachtbarer Marktpreise bestimmt. Konnten keine Marktpreise festgestellt werden, kommen anerkannte Bewertungsverfahren für die Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zur Anwendung.

Nach der Zustimmung durch die Hauptversammlung der MAN SE am 6. Juni 2013 und der Eintragung ins Handelsregister am 16. Juli 2013 trat der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag gemäß § 291 AktG zwischen der MAN SE als beherrschtem Unternehmen und der Truck & Bus GmbH, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, als herrschendem Unternehmen in Kraft. Die Verpflichtung zur Gewinnabführung besteht ab dem am 1. Januar 2014 beginnenden Geschäftsjahr; die Verpflichtung zur Verlustübernahme gilt erstmals für das Geschäftsjahr 2013.

Der Vertrag sieht vor, dass den Minderheitsaktionären der MAN SE entweder eine Barabfindung gemäß § 305 AktG in Höhe von 80,89 € je angedienter Stamm- oder Vorzugsaktie oder eine Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG in Höhe von 3,07 € je Stamm- oder Vorzugsaktie (nach Unternehmenssteuern, vor individueller Steuerbelastung des Aktionärs) für jedes volle Geschäftsjahr zusteht. Für das laufende Geschäftsjahr garantiert die Truck & Bus GmbH den Minderheitsaktionären der MAN SE eine Mindestdividende entsprechend der Ausgleichszahlung.

Mit Zustimmung der Hauptversammlung der MAN SE zum Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags kann sich Volkswagen der Verpflichtung zur Barabfindung nicht mehr entziehen. Daher wurde zu diesem Zeitpunkt der Anteil der Minderheitsaktionäre an der MAN SE sowie der auf diese Minderheitsaktionäre entfallende Anteil an der Scania AB in Höhe von insgesamt 1.759 Mio. € als Kapitaltransaktion mit Änderung der Beteiligungsquote aus dem Konzern-Eigenkapital ausgebucht. Gleichzeitig wurde gemäß dem Barabfindungsangebot eine Verbindlichkeit für die Verpflichtung zum Erwerb der Aktien in Höhe von 3.125 Mio. € erfasst. Der sich ergebende Unterschiedsbetrag in Höhe von 1.366 Mio. € vermindert die Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG. Fortan wird das Ergebnis der MAN SE vollständig den Aktionären der Volkswagen AG zugeordnet. Bis zum 31.12.2013 wurden 289.665 Stammaktien und 88.643 Vorzugsaktien angedient.

Mit der Ausbuchung der Anteile der Minderheitsaktionäre am Eigenkapital der MAN SE sind dem Volkswagen Konzern sämtliche Anteile, die von der MAN SE an der Scania AB gehalten werden, zuzurechnen. Der auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfallende Anteil am Kapital von Scania AB steigt auf 62,64 % (31. Dezember 2012: 59,13 %).

Im Juli 2013 wurde der Truck & Bus GmbH, einem 100-prozentigen Tochterunternehmen der Volkswagen AG, ein Antrag gemäß § 1 Nr. 1 Spruchverfahrensgesetz auf gerichtliche Überprüfung der Angemessenheit der Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG für die Minderheitsaktionäre der MAN SE wegen des am 16. Juli 2013 im Handelsregister der MAN SE eingetragenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der MAN SE und der Truck & Bus GmbH zugestellt. Durch die Eröffnung des Spruchverfahrens war die Verpflichtung gegenüber den Minderheitsaktionären neu zu bewerten und der erwartete Barwert der gesetzlichen Mindestverzinsung gemäß § 305 AktG zu passivieren. Bei einer angenommenen Laufzeit des Spruchverfahrens von sieben Jahren ergab sich aus der Bewertung ein Aufwand von 493 Mio. €, der im Übrigen Finanzergebnis erfasst wurde. Die genaue Dauer des Verfahrens kann derzeit nicht vorhergesagt werden.

Die sonstigen Änderungen im Konsolidierungskreis sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Anzahl	Inland	Ausland
Erstkonsolidierungen		
davon bisher zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften	9	24
davon neu erworbene Tochtergesellschaften	–	2
davon neu gegründete Tochtergesellschaften	5	18
	14	**44**
Entkonsolidierungen		
davon Fusionen	7	3
davon Liquidationen	5	11
davon Verkäufe / Sonstige	–	1
	12	**15**

Die erstmalige Einbeziehung dieser Tochtergesellschaften hatte auf die Darstellung der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Mit dem Erwerb der Mehrheitsbeteiligung an der MAN SE im Geschäftsjahr 2011 war Volkswagen die 30 %-Beteiligung von MAN an der Ferrostaal GmbH (ehemals: Ferrostaal AG), Essen, zuzurechnen. Für die Beteiligung bestand bereits zum Erwerbszeitpunkt die Absicht zur kurzfristigen Weiterveräußerung, weshalb die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert und nicht nach der Equity-Methode bewertet wurden. Die Beteiligung war bereits zum 31. Dezember 2011 vollständig wertberichtigt. Am 7. März 2012 wurde die Vergleichsvereinbarung zwischen der MAN SE und der International Petroleum Investment Company (IPIC), Abu Dhabi, über den Rückkauf der von IPIC an Ferrostaal gehaltenen 70 %-Beteiligung vollzogen (IPIC-Vergleich).

Hieraus resultierte im Geschäftsjahr 2012 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 350 Mio. €, der als Teil des Cashflow laufendes Geschäft ausgewiesen wird.

Zeitgleich wurde die Vereinbarung zwischen MAN und der MPC Industries GmbH, Hamburg, zur Übertragung von 100 % der Anteile an Ferrostaal auf MPC und einen Co-Investor umgesetzt (MPC-Verkauf). Aus dem Vollzug des IPIC-Vergleichs und des MPC-Verkaufs ergaben sich für Volkswagen keine Ergebnisauswirkungen, da die Ergebniseffekte der Transaktion bereits in der Kaufpreisallokation als Eventualverbindlichkeit für die MAN Gruppe berücksichtigt wurden.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns im Wesentlichen durch Ertragsteuern und Steuerzinsaufwendungen, die in der früheren ertragsteuerlichen Organschaft zwischen Ferrostaal und der MAN SE begründet sind, mit 276 Mio. € belastet.

Aufgrund der Anteilsquote sind dem Volkswagen Konzern folgende Werte an Sinotruk (Hongkong) Limited, Hong Kong (Sinotruk), und Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München (RMMV), zuzurechnen:

	SINOTRUK		RMMV	
Mio. €	2013	2012	2013	2012
Höhe des Anteils (in %)	25,0	25,0	49,0	49,0
Anteiliger Börsenwert	281	400	–	–
Vermögenswerte[1]	1.440	1.499	224	184
Schulden[1]	796	858	217	159
Umsatzerlöse[2]	854	859	249	185
Periodenergebnis[2]	8	8	–26	9

1 Die Angaben betreffen für Sinotruk den Bilanzstichtag zum 30. Juni und für RMMV den Bilanzstichtag zum 30. September.
2 Die Angaben betreffen für Sinotruk den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 30. Juni und für RMMV den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. September.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

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

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	Shanghai-Volkswagen Automotive Company	Global Mobility Holding	Porsche Holding Stuttgart*	Übrige	Gesamt
2013						
Höhe des Anteils (in %)	40,0	50,0	50,0	–	–	–
Langfristige Vermögenswerte	2.090	2.512	5.407	–	2.664	12.674
Kurzfristige Vermögenswerte	4.804	3.220	4.623	–	2.049	14.695
Langfristige Schulden	645	475	3.577	–	1.238	5.935
Kurzfristige Schulden	3.787	3.001	4.723	–	2.324	13.835
Erträge	15.794	10.448	599	–	2.985	29.826
Aufwendungen	14.199	9.033	449	–	2.743	26.423
2012						
Höhe des Anteils (in %)	40,0	50,0	50,0	49,9	–	–
Langfristige Vermögenswerte	1.991	1.925	5.510	–	2.018	11.445
Kurzfristige Vermögenswerte	3.828	2.807	4.714	–	1.666	13.015
Langfristige Schulden	442	323	3.885	–	1.006	5.655
Kurzfristige Schulden	2.961	2.486	4.690	–	1.723	11.861
Erträge	13.351	10.122	522	4.497	2.172	30.666
Aufwendungen	11.834	9.065	401	4.069	1.959	27.328

* Mit der Vollkonsolidierung am 1. August 2012 wurde die Anwendung der Equity-Methode beendet. Die Angaben bezüglich der Aufwendungen und Erträge betreffen in 2012 den Zeitraum bis 31. Juli.

Der Volkswagen Konzern ist über seinen 50 %-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, mittelbar zu 50 % an dem Gemeinschaftsunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, beteiligt. Volkswagen hat sich mit der Fleet Investments B.V., Amsterdam, Niederlande, einer Beteiligungsgesellschaft der Familie von Metzler, auf den Einstieg in 2010 als neuer Co-Investor bei der Global Mobility Holding verständigt. Die bisherigen Co-Investoren haben ihre Anteile am 1. Februar 2010 auf Geheiß der Volkswagen AG auf die Fleet Investments B.V. zum Kaufpreis von 1,4 Mrd. € übertragen. Im Geschäftsjahr 2013 wurde der Vertrag um zwei weitere Jahre bis Januar 2016 verlängert. Die Volkswagen AG gewährt dem neuen Co-Investor ein Andienungsrecht über seine Anteile, bei dessen Ausübung Volkswagen den ursprünglichen Kaufpreis zuzüglich anteiliger thesaurierter Vorzugsdividenden oder den gegebenenfalls höheren Zeitwert zu leisten hat. Das Andienungsrecht wird mit seinem beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Daneben verpfändet Volkswagen Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,5 Mrd. € für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit. Durch diese Verpfändung wird das Risiko des Volkswagen Konzerns aus der vorgenannten Stillhalterposition nicht erhöht.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Vermögenswerte 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 den Folgejahren fortgeführt. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Goodwill. Dieser wird einem einmal jährlich durchzuführenden Impairment-Test 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 im Erwerbsjahr ertragswirksam vereinnahmt. Goodwills werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Soweit nicht anders angegeben, wird der Eigenkapitalanteil direkter Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) im Erwerbszeitpunkt mit dem auf sie entfallenden Anteil am Zeitwert der Vermögenswerte (ohne Goodwill) und Schulden bestimmt. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt. Mit der Akquisition verbundene Kosten (Anschaffungsnebenkosten), die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden nicht dem Kaufpreis hinzugerechnet, sondern sofort als Aufwand erfasst.

Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt eine Anpassung der sich aus der Selbständigkeit der Einzelgesellschaften ergebenden Bilanzierung und Bewertung, so dass diese so dargestellt werden, als gehörten sie zu einer einzigen wirtschaftlichen Einheit. Konzerninterne Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie Zahlungsströme werden vollständig eliminiert. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen bereinigen wir um Zwischenergebnisse. Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

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. Ausgenommen hiervon sind Währungsumrechnungsdifferenzen aus Darlehensforderungen, die einen Teil der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb darstellen. 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 in Euro um.

Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

		BILANZ MITTELKURS AM 31.12.		GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS	
	1 € =	2013	2012	2013	2012
Argentinien	ARS	8,98251	6,48404	7,27413	5,84444
Australien	AUD	1,54230	1,27120	1,37702	1,24134
Brasilien	BRL	3,25760	2,70360	2,86694	2,50970
Großbritannien	GBP	0,83370	0,81610	0,84925	0,81110
Indien	INR	85,36600	72,56000	77,87525	68,62947
Japan	JPY	144,72000	113,61000	129,65950	102,62121
Kanada	CAD	1,46710	1,31370	1,36845	1,28479
Mexiko	MXN	18,07310	17,18450	16,96444	16,90867
Polen	PLN	4,15430	4,07400	4,19708	4,18433
Republik Korea	KRW	1.450,93000	1.406,23000	1.453,85601	1.448,19540
Russland	RUB	45,32460	40,32950	42,32482	39,92376
Schweden	SEK	8,85910	8,58200	8,65050	8,70672
Südafrika	ZAR	14,56600	11,17270	12,83079	10,55455
Tschechische Republik	CZK	27,42700	25,15100	25,98715	25,14567
USA	USD	1,37910	1,31940	1,32814	1,28560
Volksrepublik China	CNY	8,34910	8,22070	8,16549	8,10942

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung im Volkswagen Konzern folgt mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente, Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sowie Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, dem Prinzip der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

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.

Aktivierte Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle beziehungsweise Aggregate, die im Allgemeinen zwischen zwei und zehn Jahren liegt.

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres haben wir den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Dies wird regelmäßig überprüft.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Goodwill, bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwills und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer wird im Volkswagen Konzern grundsätzlich der höhere Wert aus Nutzungswert und Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit (Marken beziehungsweise Produkte) herangezogen. Basis für die Bewertung des Nutzungswertes ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Diese Planung basiert auf Erwartungen in Hinblick auf die zukünftige, weltwirtschaftliche Entwicklung sowie daraus abgeleiteten Annahmen hinsichtlich der Pkw- beziehungsweise Nutzfahrzeuggesamtmärkte, Marktanteile und Profitabilität der Produkte. Auf Basis dieser Erwartungen werden die Planungen des Segments Finanzdienstleistungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Markdurchdringung und regulatorischen Anforderungen erstellt. Die Planungen für das Segment Power Engineering berücksichtigen Erwartungen zur Entwicklung der unterschiedlichen Einzelmärkte. Dabei werden angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum verweisen wir auf den Prognosebericht, der Teil des Lageberichts ist. Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Für die Ermittlung der Cash-flows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cash-flows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert in den Segmenten Pkw sowie Finanzdienstleistungen grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.) und in den Segmenten Power Engineering sowie Nutzfahrzeuge auf einer Wachstumsrate von bis zu 2 % p.a. (Vorjahr: bis zu 2 % p.a.).

Bei der Ermittlung des Nutzungswertes im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Goodwill und für immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt (bei den Vorjahreswerten werden nun auch die entsprechenden Kapitalkostensätze vor Steuern dargestellt), die soweit notwendig um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden:

WACC	2013	2012
Segment Pkw	6,6 %	6,6 %
Segment Nutzfahrzeuge	11,2 %	10,5 %
Segment Power Engineering	14,7 %	11,1 %

Für das Segment Finanzdienstleistungen gilt aufgrund der branchenspezifischen Notwendigkeit zur Berücksichtigung des Kreditstandes ein Eigenkapitalkostensatz von 9,0 % (Vorjahr: 10,2 %). Soweit erforderlich wird dieser zusätzlich um länderindividuelle Abzinsungsfaktoren angepasst.

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf einem Zinssatz für risikofreie Anlagen. Darüber hinaus werden neben einer Marktrisikoprämie spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Verschuldungsgrad und Fremdkapitalzinssatz berücksichtigt.

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. Die Spezialwerkzeuge werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. 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. Die Ermittlung des Nutzungswertes folgt den für immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Grundsätzen. Die Abzinsungssätze für produktspezifische Werkzeuge und Investitionen sind mit den oben dargestellten Abzinsungssätzen für aktivierte Entwicklungskosten identisch. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, nehmen wir Zuschreibungen maximal bis zu dem Betrag vor, der sich bei einem planmäßigen Abschreibungsverlauf ergeben hätte.

Entsprechend des wirtschaftlichen Gehalts werden auch Vermögenswerte, die formal im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion mit Rückkaufsoption auf Dritte übertragen wurden, weiterhin als eigene Vermögenswerte bilanziert.

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 zum Fair Value 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. Wertminderungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und Anpassung der Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein.

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 grundsätzlich entsprechen. Bei Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten sind die Fair Values im Anhang anzugeben. Grundlage für die Fair-Value-Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen. In diesem Verfahren wird der Ertragswert auf Basis des Rohertrages unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines immobilienspezifischen Vervielfältigers gebäudebezogen ermittelt.

AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Anschaffung am oder nach dem 1. Januar 2009 begonnen wurde, werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchs- oder verkaufsbereiten Zustand erforderlich ist.

AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE

Die Anschaffungskosten von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen werden entsprechend dem auf den Volkswagen Konzern entfallenden Anteil der nach dem Erwerb bei den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen eingetretenen Eigenkapitalmehrungen und -minderungen fortgeschrieben. Zusätzlich wird bei Vorliegen entsprechender Indikatoren ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und bei Bedarf eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag erfasst. Die Bestimmung des erzielbaren Betrags folgt den für die immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die außerplanmäßige Abschreibung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der außerplanmäßigen Abschreibung ergeben hätte.

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 Vermögenswertes oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet,
- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen und
- etwaiger außerplanmäßiger Abschreibungen für Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit sowie
- zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio, Disagio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag 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.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Bruttowert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt vom Volkswagen Konzern rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren.

KREDITE UND FORDERUNGEN SOWIE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

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,
- Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen.

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden entweder konkret dieser Kategorie zugeordnet oder es handelt sich um finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zuzuordnen sind.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst.

Anteile an nicht vollkonsolidierten Tochtergesellschaften und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode bewertet werden, gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Soweit für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen, werden sie mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten bilanziert. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt. Es besteht derzeit keine Absicht diese finanziellen Vermögenswerte zu veräußern.

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. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwertes wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte 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 Cash-flow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien der Zins-, Währungs-, Rohstoff- oder Preissicherung dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IAS 39 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet (im Folgenden auch Derivate ohne Hedgebeziehungen). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls dieser Kategorie zuzuordnen. Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen im Wesentlichen die Zinskomponente bei Devisentermingeschäften aus Umsatzerlösabsicherungen, Warentermingeschäfte sowie Devisentermingeschäfte aus Warentermingeschäften. Die Ergebnisse aus der Bewertung und Abrechnung von erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

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.

WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Im Einzelnen werden bei signifikanten individuellen Forderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Händlerfinanzierung und mit Großkunden) nach konzerneinheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred-loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen.

Für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen werden nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Solange noch keine gesicherte Erkenntnis vorliegt, welche Forderung ausgefallen ist, werden für die Ermittlung der Wertminderungshöhe durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch Einzelwertberichtigungen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden außerplanmäßig abgeschrieben, wenn objektive Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung vorliegen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes (mehr als 20 %) oder dauerhaftes (mehr als 10 % der durchschnittlichen Marktpreise über ein Jahr) Absinken des Zeitwertes unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine Wertminderung vorliegt, wird der kumulative Verlust zugunsten der Eigenkapitalrücklage erfolgswirksam berücksichtigt. Bei Eigenkapitalinstrumenten werden Wertaufholungen erfolgsneutral erfasst. Für Schuldinstrumente werden Wertminderungen erfasst, wenn ein Rückgang der künftigen Cash-flows aus dem finanziellen Vermögenswert erwartet wird. Ein Anstieg des risikofreien Zinssatzes oder ein Anstieg von Bonitätsaufschlägen stellt für sich genommen hingegen keinen objektiven Hinweis auf Wertminderung dar.

LATENTE STEUERN

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige 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 werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. 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.

ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGEBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte 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.

PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN

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 sowie erfahrungsbasierte Fluktuationsraten 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 durchschnittlicher Zinssatz von 1,03 % (Vorjahr: 0,69 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Im Rahmen des Versicherungsgeschäfts bilanzieren wir die Versicherungsverträge nach den Vorschriften des IFRS 4. Das in Rückdeckung übernommene Versicherungsgeschäft wird jahrgenau ohne Zeitverzögerung bilanziert. Rückstellungen werden grundsätzlich nach den vertragsgemäßen Aufgaben der Zedenten gebildet. Für die Ermittlung der Schadensrückstellung werden Schätzmethoden auf Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet. Weitere versicherungstechnische Rückstellungen entfallen auf die Stornorückstellung und die Rückstellung für ruhende Kraftfahrzeugversicherungen.

Die Anteile der Rückversicherer an den Rückstellungen sind entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen mit den Retrozessionären errechnet und werden 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 kündbaren Gesellschaftsanteilen werden erfolgswirksam zum Barwert 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, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Begleichung ausgegangen werden kann. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Umsätze aus verlängerten Gewährleistungen oder Wartungsverträgen werden erfasst, wenn die Waren geliefert oder die Dienstleistungen erbracht werden. Bei Vorauszahlung erfolgt die Realisation der abgegrenzten Erträge proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Sofern die erwarteten Kosten die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigen, wird ein Verlust aus diesen Verträgen erfasst.

Beinhaltet ein Vertrag mehrere abgrenzbare Bestandteile (Mehrkomponentenverträge), werden diese entsprechend voranstehender Prinzipien separat realisiert.

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. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufspreis ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den Vermieteten Vermögenswerten 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 Gewährleistungen 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.

Kundenspezifische Fertigungsaufträge werden nach ihrem Leistungsfortschritt (percentage of completion method) bilanziert. Nach dieser Methode werden anteilige Umsatzerlöse und Umsatzkosten entsprechend dem am Bilanzstichtag erreichten Leistungsfortschritt ausgewiesen. Grundlage sind die mit dem Kunden vereinbarten Auftragserlöse und die erwarteten Auftragskosten. Der Grad der Fertigstellung errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). In einigen Einzelfällen, insbesondere wenn es sich um neuartige und komplexe Aufträge handelt, wird der Leistungsfortschritt anhand vertraglich vereinbarter Meilensteine (milestone method) festgelegt. Sofern das Ergebnis eines kundenspezifischen Fertigungsauftrags noch nicht ausreichend sicher ist, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). In der Bilanz werden die nach dem Leistungsfortschritt als Umsatz realisierten Auftragsteile nach Abzug erhaltener Anzahlungen in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Erwartete Verluste aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen werden sofort in voller Höhe als Aufwand bilanziert, indem aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden.

Dividendenerträge erfassen wir zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens.

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwertes des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

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 auf die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Goodwill, Markennamen und aktivierte Entwicklungskosten) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Optionen auf Unternehmensanteile erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cash-flows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Abteilung der Cash-flows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Die Werthaltigkeit des Vermietvermögens des Konzerns hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich in den Ausführungen zu den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden immaterieller Vermögenswerte.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeleitet. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen kommt es neben Einzelwertberichtigungen auch zu portfoliobasierten Wertberichtigungen. Ein Überblick über die einzel- und portfoliobasierten Wertberichtigungen ist den weiteren Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente) zu entnehmen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen der Vergangenheit oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die Bewertung der Pensionsrückstellungen ist darüber hinaus abhängig von der Schätzung der Entwicklung des Planvermögens. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Anhangangabe 29 zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe sonstiger Rückstellungen ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Nachdotierung beziehungsweise Auflösung ungenutzter Rückstellungen. Die Auflösung wird als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst, während der Aufwand aus der Neubildung von Rückstellungen direkt den Funktionsbereichen zugeordnet wird. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und dem Kulanzverhalten ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen. Ein Überblick über die sonstigen Rückstellungen ist Anhangangabe 30 zu entnehmen. Zu Rechtsstreitigkeiten siehe außerdem Anhangangabe 36.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungen der Vergangenheit und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

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. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind unsere Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cash-flows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

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.

Im Berichtsjahr blieb das Wachstum der Weltwirtschaft mit 2,5 % hinter dem Vorjahreswert von 2,6 % zurück. Unsere Planungen für 2014 basieren auf der Annahme, dass die Weltwirtschaft etwas stärker als im Berichtsjahr wachsen wird. Daher gehen wir aus heutiger Sicht nicht von wesentlichen Anpassungen der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr aus.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht erläutert.

Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG beziehungsweise von der Konzernleitung festgelegten Konzernziele und -vorgaben – soweit gesetzlich zulässig – zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen. Durch eine Änderung der internen Steuerung zum 1. Januar 2013 werden die leichten Nutzfahrzeuge nicht wie bisher dem Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zugeordnet, sondern zusammen mit den Lkw und Bussen im neuen Segment Nutzfahrzeuge berichtet. Die Bezeichnung der Segmente sowie die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Daneben wurden die Vorjahreszahlen aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Die Aktivitäten des Segments Pkw erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. In dem Segment werden grundsätzlich die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von leichten Nutzfahrzeugen, Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Power Engineering beinhalten die Entwicklung und Herstellung großer Dieselmotoren, Turbokompressoren, Industrieturbinen und chemischer Reaktorsysteme sowie die Herstellung von Getrieben, Antriebstechnik und Prüfsystemen.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Banken- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das im Geschäftsjahr 2012 erworbene Geschäft der Porsche AG wird dem Segment Pkw zugeordnet. Ausgenommen hiervon sind die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Porsche, die im Segment Finanzdienstleistungen ausgewiesen sind. Die ebenfalls im Geschäftsjahr 2012 erworbene Ducati Gruppe wird dem operativen Geschäftssegment Audi zugeordnet und damit im Berichtssegment Pkw ausgewiesen.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Die Ergebnisanteile der Gemeinschaftsunternehmen sind in der Segmentberichterstattung im Equity-Ergebnis der jeweiligen Segmente enthalten.

Die Überleitungsrechnung beinhaltet Bereiche und sonstige Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Darin ist auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung enthalten. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne Investitionen im Rahmen des Finanzierungsleasings ausgewiesen.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

BERICHTSSEGMENTE 2012*

Mio. €	PKW	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanz-dienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	144.970	25.181	4.222	18.151	192.523	153	192.676
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	9.891	4.837	12	1.703	16.443	−16.443	–
Umsatzerlöse	154.861	30.017	4.234	19.854	208.966	−16.290	192.676
Planmäßige Abschreibungen	7.210	2.293	508	3.053	13.065	−67	12.997
Außerplanmäßige Abschreibungen	75	17	0	102	194	3	197
Zuschreibungen	65	–	–	3	68	−8	60
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	10.401	784	162	1.585	12.931	−1.433	11.498
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	13.512	−93	4	37	13.460	108	13.568
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	−496	−79	−4	−140	−719	1.140	421
At Equity bewertete Anteile	4.906	446	22	299	5.673	1.636	7.309
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	12.033	1.288	181	222	13.725	−617	13.108

* Werte wurden angepasst.

BERICHTSSEGMENTE 2013

Mio. €	PKW	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanz-dienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	146.630	25.963	3.845	20.093	196.531	476	197.007
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	10.418	5.113	6	1.911	17.448	−17.448	–
Umsatzerlöse	157.048	31.076	3.851	22.004	213.979	−16.972	197.007
Planmäßige Abschreibungen	8.212	2.103	384	3.798	14.497	−118	14.379
Außerplanmäßige Abschreibungen	207	0	0	118	325	4	329
Zuschreibungen	32	2	1	16	51	–	51
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	11.053	1.044	−250	1.863	13.711	−2.040	11.671
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	3.440	−44	5	76	3.477	111	3.588
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	−1.281	−930	−2	27	−2.187	−644	−2.831
At Equity bewertete Anteile	5.431	391	18	377	6.218	1.716	7.934
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	13.544	1.329	137	345	15.355	52	15.407

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	2013	2012*
Segmentumsätze	**213.979**	**208.966**
Nicht zugeordnete Bereiche	1.319	963
Konzernfinanzierung	35	37
Konsolidierung	−18.326	−17.290
Konzernumsätze	**197.007**	**192.676**
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	**13.711**	**12.931**
Nicht zugeordnete Bereiche	58	94
Konzernfinanzierung	−13	−25
Konsolidierung	−2.085	−1.502
Operatives Ergebnis	**11.671**	**11.498**
Finanzergebnis	**757**	**13.989**
Konzernergebnis vor Steuern	**12.428**	**25.487**

* Das Vorjahr wurde angepasst.

NACH REGIONEN 2012[1]

Mio. €	Deutschland	Europa und sonstige Regionen[2]	Nord-amerika	Südamerika	Asien/ Pazifik	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	37.734	77.650	25.046	18.311	33.936	192.676
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	73.028	30.084	10.930	3.640	1.321	119.003

1 Werte wurden angepasst.
2 Ohne Deutschland.

NACH REGIONEN 2013

Mio. €	Deutschland	Europa und sonstige Regionen*	Nord-amerika	Südamerika	Asien/ Pazifik	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	37.714	79.348	27.434	17.495	35.016	197.007
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	75.138	30.755	13.728	3.230	1.467	124.318

* Ohne Deutschland.

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	2013	2012
Fahrzeuge	134.842	134.537
Originalteile	13.564	12.070
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	8.973	7.735
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	8.441	8.990
Power Engineering	3.845	4.222
Motorräder	452	148
Vermiet- und Leasinggeschäft	13.948	11.825
Zinsen und ähnliche Erträge	6.034	6.337
Sonstige Umsatzerlöse	6.909	6.812
	197.007	**192.676**

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstattleistungen.

Die Umsatzerlöse aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen belaufen sich auf 359 Mio. € (Vorjahr: 969 Mio. €) und entfallen im Wesentlichen auf den Bereich Power Engineering.

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.948 Mio. € (Vorjahr: 2.577 Mio. €) ausgewiesen. Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietvermögen in Höhe von 346 Mio. € (Vorjahr: 210 Mio. €). Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Werthaltigkeitstests und berücksichtigten insbesondere Markt- und Wechselkursrisiken sowie geänderte Absatzerwartungen und verkürzte Produktlaufzeiten.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 307 Mio. € (Vorjahr: 225 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

3. Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 19.655 Mio. € (Vorjahr: 18.850 Mio. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten. Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

4. Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 6.888 Mio. € (Vorjahr: 6.220 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen. Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

5. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2013	2012*
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	547	687
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	2.532	2.964
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	1.785	1.601
Erträge aus Wechselkursveränderungen	1.758	2.437
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	256	193
Weiterberechnungen	909	832
Erträge aus Investment Property	17	65
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen	233	159
Übrige betriebliche Erträge	1.919	1.548
	9.956	**10.484**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

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.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2013	2012
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.442	1.386
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten	985	2.817
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	2.486	2.329
Aufwand aus Weiterberechnungen	408	155
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	76	55
Verluste aus Anlageabgängen	151	66
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.796	2.261
	7.343	**9.070**

7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2013	2012
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	3.652	13.675
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(3.635)	(13.658)
davon aus assoziierten Unternehmen	(17)	(16)
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	64	107
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	(6)	(42)
davon aus assoziierten Unternehmen	(58)	(65)
	3.588	**13.568**

Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen im Vorjahr beinhaltet bis zum 31. Juli 2012 die Beträge aus der Fortschreibung der Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart sowie den Ertrag aus der Beendigung der Equity-Bewertung der Porsche Holding Stuttgart in Höhe von 10.399 Mio. €.

8. Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2013	2012*
Sonstige Zinsen und Aufwendungen	1.494	1.380
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	19	19
Zinsaufwendungen	**1.513**	**1.398**
Zinsanteil in den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen	752	760
Aufzinsung von sonstigen Schulden	101	387
Aufzinsung von Schulden	**853**	**1.147**
Finanzierungsaufwendungen	**2.366**	**2.546**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

9. Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2013	2012
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	18	18
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	5	16
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	69	55
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	50	19
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen *	147	113
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	786	844
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	−453	7
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten ohne Hedgebeziehung	−546	2.071
Gewinne und Verluste aus Hedgebeziehungen	−33	−107
Übriges Finanzergebnis	**−465**	**2.967**

* Einschließlich Veräußerungsergebnissen.

Die Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten ohne Hedgebeziehung umfassen im Vorjahr mit 1.875 Mio. € Gewinne aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die ausstehenden 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart. Für weitere Informationen siehe Anhangangabe 42 Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24.

10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2013	2012*
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	2.505	2.360
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	1.672	2.152
Tatsächlicher Steueraufwand	**4.177**	**4.513**
davon periodenfremde Aufwendungen	(278)	(19)
Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	−445	−317
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**3.733**	**4.196**
Latenter Steuerertrag/-aufwand Inland	−334	−309
Latenter Steuerertrag/-aufwand Ausland	−116	−280
Latenter Steuerertrag	**−449**	**−589**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**3.283**	**3.606**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2013 betrug 15 %. Hieraus resultiert einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag eine Steuerbelastung von 29,5 %.

Für die Bewertung der latenten Steuern wird aufgrund von Veränderungen im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 29,8 Prozent (Vorjahr: 29,5 Prozent) angewandt.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 41 %. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2013 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 356 Mio. € (Vorjahr: 319 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge bestanden in Höhe von 11.164 Mio. € (Vorjahr: 11.762 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 9.070 Mio. € (Vorjahr: 9.810 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 442 Mio. € (Vorjahr: 611 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Darüber hinaus bestanden steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.652 Mio. € (Vorjahr: 1.341 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 beziehungsweise 20 Jahren genutzt werden können. Verlustvorträge in Höhe von 9.002 Mio. € (Vorjahr: 9.885 Mio. €), davon beschränkt nutzbar innerhalb der nächsten 20 Jahre 478 Mio. € (Vorjahr: 724 Mio. €), wurden insgesamt als nicht nutzbar eingeschätzt.

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 247 Mio. € (Vorjahr: 67 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwandes mindert sich um 15 Mio. € (Vorjahr: 37 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 203 Mio. € (Vorjahr: 342 Mio. €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 92 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben führten zum Ansatz eines Steuervorteils in Höhe von 785 Mio. € (Vorjahr: 741 Mio. €).

Für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 620 Mio. € (Vorjahr: 455 Mio. €) und für Steuergutschriften, die innerhalb der nächsten 20 Jahre verfallen würden, wurde in Höhe von 448 Mio. € (Vorjahr: 409 Mio. €) – für unverfallbare Steuergutschriften in Höhe von 103 Mio. € (Vorjahr: 45 Mio. €) – 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. Am Bilanzstichtag betrug der Barwert des Erstattungsanspruchs 496 Mio. € (Vorjahr: 600 Mio. €).

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steuererträge in Höhe von 94 Mio. € (Vorjahr: 133 Mio. €).

Latente Steuern in Höhe von 411 Mio. € (Vorjahr: 437 Mio. €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

In Höhe von insgesamt 1.394 Mio. € (Vorjahr: 2.678 Mio. €) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen 31 Mio. € (Vorjahr: 56 Mio. €) Minderheitsanteile. Im laufenden Geschäftsjahr und im Vorjahr gab es Effekte aus Kapitaltransaktionen mit Minderheiten. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist auf den Seiten 170 und 171 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte in Höhe von 58 Mio. € unmittelbar der Kapitalrücklage gutgeschrieben.

Im laufenden Geschäftsjahr direkt im Eigenkapital gebuchte latente Steuern sind ausführlich in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

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:

	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
Mio. €	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012
Immaterielle Vermögenswerte	249	218	9.216	9.140
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	3.782	3.578	5.229	4.904
Langfristige Finanzanlagen	39	39	32	41
Vorräte	1.825	1.601	650	598
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	1.420	1.309	6.621	5.608
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.316	1.456	73	171
Pensionsrückstellungen	3.592	4.063	241	257
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	6.676	7.057	1.222	1.524
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	726	807	–	–
Tax Credits nach Wertberichtigungen	230	285	–	–
Wertberichtigung auf sonstige aktive latente Steuern	−278	−114	–	–
Bruttowert	**19.577**	**20.300**	**23.284**	**22.243**
davon langfristig	(11.914)	(13.248)	(19.281)	(18.624)
Saldierung	15.539	13.339	15.539	13.339
Konsolidierung*	1.584	875	149	145
Bilanzansatz	**5.622**	**7.836**	**7.894**	**9.050**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2013 von 3.283 Mio. € (Vorjahr: 3.606 Mio. €) war um 383 Mio. € (Vorjahr: 3.913 Mio. €) niedriger als der erwartete Steueraufwand von 3.666 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Thesaurierungssatzes von 29,5 % auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2013	2012*
Ergebnis vor Ertragsteuern	12.428	25.487
Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 29,5 %; Vorjahr 29,5 %)	**3.666**	**7.519**
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	−160	−101
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	−1.303	−1.131
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	379	345
Effekte aus Verlustvorträgen und tax credits	−118	397
temporäre Differenzen, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	303	−3.413
Steuergutschriften	−86	−110
Periodenfremde Steuern	349	28
Effekte aus Steuersatzänderungen	−94	−133
Nicht anrechenbare Quellensteuer	273	229
Sonstige Steuereffekte	74	−24
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**3.283**	**3.606**
Effektiver Steuersatz in %	26,4	14,2

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Die in den Vorjahren im Posten „Sonstige Steuereffekte“ ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge werden im Geschäftsjahr 2013 detaillierter dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend aufgegliedert.

11. 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. Gemäß IAS 33.23 sind alle potenziellen Aktien, die sich aus der Wandlung einer Pflichtwandelanleihe ergeben können, wie bereits ausgegebene Aktien zu behandeln und bei der Ermittlung des unverwässerten und des verwässerten Ergebnisses je Aktie zu berücksichtigen. Dadurch erhöht sich die Anzahl der ausstehenden Vorzugsaktien um die potenziellen Vorzugsaktien, die sich bei der tatsächlichen Wandlung der begebenen Pflichtwandelanleihen ergeben würden. Die durchschnittliche Anzahl der noch nicht gewandelten und der neu einzubeziehenden Vorzugsaktien basiert dabei auf dem Höchstumtauschverhältnis, das sich aus dem derzeit gültigen Mindest-Wandlungspreis von 150,81 € ergibt. Der Mindestwandlungspreis war bedingungsgemäß nach Auszahlung der Dividende anzupassen. Gemäß IAS 33.26 war die Anzahl der potenziellen Vorzugsaktien rückwirkend, auch für das Vorjahr, mit dem neuen Mindestwandlungspreis zu berechnen. Eine Hinzurechnung der mit den Pflichtwandelanleihen zusammenhängenden Finanzierungsaufwendungen zum Konzernergebnis findet nicht statt, da die Zinskomponente bei der Begebung der Anleihe erfolgsneutral erfasst wurde und Zinsaufwand nur in Höhe des Zinseszinseffekts entsteht. Da die unverwässerte und die verwässerte Aktienanzahl identisch ist, entspricht das unverwässerte auch dem verwässerten Ergebnis je Aktie. Insgesamt berechtigen die bestehenden Pflichtwandelanleihen noch zu einem Bezug von maximal 24.527.551 nennwertlosen Vorzugsaktien der Volkswagen AG.

Weitere Erläuterungen zur Begebung der Pflichtwandelanleihe befinden sich in Anhangangabe 24.

Stück	STÄMME 2013	STÄMME 2012	VORZÜGE 2013	VORZÜGE 2012*
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – unverwässert	295.089.818	295.089.818	191.006.646	172.537.076
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – verwässert	295.089.818	295.089.818	191.006.646	172.537.076

* Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

Mio. €	2013	2012*
Ergebnis nach Steuern	9.145	21.881
Ergebnisanteil von Minderheiten	52	169
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	27	0
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	9.066	21.712
Unverwässertes Ergebnis aus Stammaktien	5.496	13.695
Verwässertes Ergebnis aus Stammaktien	5.496	13.695
Unverwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	3.569	8.017
Verwässertes Ergebnis aus Vorzugsaktien	3.569	8.017

* Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 und des geänderten IAS 19 angepasst.

€	2013	2012*
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert	18,63	46,41
Ergebnis je Stammaktie – verwässert	18,63	46,41
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert	18,69	46,47
Ergebnis je Vorzugsaktie – verwässert	18,69	46,47

* Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 und des geänderten IAS 19 angepasst.

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 74 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 2,4 % (Vorjahr: 3,0 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

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. €	2013	2012
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	−756	1.868
Kredite und Forderungen	3.386	4.855
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	193	256
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	−3.851	−3.992
	−1.027	**2.988**

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerten beziehungsweise finanziellen Schulden setzen sich aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerten bestehen vornehmlich aus Erträgen und Aufwendungen aus Wertpapieren einschließlich Veräußerungsergebnissen, Wertberichtigungen auf Beteiligungen sowie Effekten aus der Währungsumrechnung.

Die Nettoergebnisse aus den Kategorien Kredite und Forderungen sowie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden umfassen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39 inklusive Effekten aus der Währungsumrechnung. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft der Finanzdienstleistungsbereiche.

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	2013	2012
Zinserträge	4.925	5.144
Zinsaufwendungen	3.981	3.747
	943	**1.396**

WERTMINDERUNGSAUFWENDUNGEN DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH KLASSEN

Mio. €	2013	2012
Zum Fair Value bewertet	2	6
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	1.470	1.403
	1.472	**1.409**

Die Wertminderungsaufwendungen betreffen außerplanmäßige Abschreibungen finanzieller Vermögenswerte wie zum Beispiel Wertkorrekturen auf Forderungen, Wertpapiere und nicht konsolidierte Tochtergesellschaften. Die Zinserträge aus wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 47 Mio. € (Vorjahr: 63 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2013 wurden 5 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) als Aufwand und 52 Mio. € als Ertrag (Vorjahr: 49 Mio. €) für Gebühren und Provisionen aus Treuhändergeschäften sowie aus nicht zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

12. Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	Markenname	Goodwill*	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt*
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2012	**2.857**	**4.334**	**2.696**	**14.425**	**6.937**	**31.248**
Währungsänderungen	40	130	−3	25	−109	83
Änderungen Konsolidierungskreis	14.239	19.425	1.017	1.254	1.524	37.459
Zugänge	–	–	2.174	441	379	2.994
Umbuchungen	–	–	−2.229	2.244	−14	1
Abgänge	–	–	29	965	277	1.271
Stand am 31.12.2012	**17.135**	**23.889**	**3.627**	**17.422**	**8.441**	**70.513**
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2012	**42**	**–**	**61**	**7.146**	**1.824**	**9.073**
Währungsänderungen	−1	0	0	16	−9	7
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	–	0	18	18
Zugänge planmäßig	14	–	2	1.910	1.591	3.517
Zugänge außerplanmäßig	–	–	1	38	3	42
Umbuchungen	–	–	−17	17	3	3
Abgänge	–	–	–	939	271	1.210
Zuschreibungen	–	–	20	28	0	48
Stand am 31.12.2012	**56**	**0**	**27**	**8.160**	**3.158**	**11.401**
Nettobuchwert am 31.12.2012	**17.079**	**23.889**	**3.599**	**9.262**	**5.282**	**59.112**

* Werte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN sowie aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Konzessionen, erworbene Kundenstämme und Händlerbeziehungen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen.

Durch Sensitivitätsanalysen haben wir festgestellt, dass auch bei innerhalb eines realistischen Rahmens abweichenden wesentlichen Annahmen kein Wertminderungsbedarf für Goodwills und andere Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer vorliegt.

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	Markenname	Goodwill	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2013	**17.135**	**23.889**	**3.627**	**17.422**	**8.441**	**70.513**
Währungsänderungen	−42	−177	−66	−263	−270	−818
Änderungen Konsolidierungskreis	–	18	–	–	38	57
Zugänge	–	–	3.390	631	351	4.373
Umbuchungen	−5	–	−1.850	1.856	−23	−22
Abgänge	0	–	15	422	185	622
Stand am 31.12.2013	**17.088**	**23.730**	**5.087**	**19.224**	**8.352**	**73.481**
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2013	**56**	**0**	**27**	**8.160**	**3.158**	**11.401**
Währungsänderungen	−6	0	0	−156	−132	−294
Änderungen Konsolidierungskreis	–	0	–	–	5	5
Zugänge planmäßig	13	–	1	2.378	1.197	3.589
Zugänge außerplanmäßig	–	–	–	85	10	96
Umbuchungen	−4	–	−4	9	−1	0
Abgänge	–	–	–	392	168	560
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Stand am 31.12.2013	**59**	**0**	**24**	**10.085**	**4.070**	**14.238**
Nettobuchwert am 31.12.2013	**17.029**	**23.730**	**5.063**	**9.139**	**4.282**	**59.243**

Die Aufteilung der Markennamen und Goodwill auf die Geschäftssegmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Mio. €	2013	2012
Markennamen nach Geschäftssegmenten		
Porsche	13.823	13.823
Scania Vehicles and Services	1.098	1.134
MAN Nutzfahrzeuge	1.135	1.145
MAN Power Engineering	470	470
Ducati	404	404
Übrige	99	104
	17.029	**17.079**
Goodwill nach Geschäftssegmenten		
Porsche*	18.825	18.825
Scania Vehicles and Services	3.158	3.260
MAN Nutzfahrzeuge	651	708
Ducati	290	290
MAN Power Engineering	256	257
ŠKODA	148	161
Porsche Holding Salzburg	181	153
Übrige	221	234
	23.730	**23.889**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Der Werthaltigkeitstest der ausgewiesenen Goodwills basiert auf dem Nutzungswert und ist auch bei einer Variation der Wachstumsprognose beziehungsweise des Diskontierungssatzes von +/–0,5 %-Punkte gegeben.

Von den im Jahr 2013 insgesamt angefallenen Forschungs- und Entwicklungskosten erfüllten 4.021 Mio. € (Vorjahr: 2.615 Mio. €) die Aktivierungskriterien nach IFRS.

Folgende Beträge wurden erfolgswirksam erfasst:

Mio. €	2013	2012
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	7.722	6.900
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	2.464	1.951
Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	**10.186**	**8.851**

13. Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt*
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2012	**22.000**	**31.531**	**41.537**	**4.616**	**99.684**
Währungsänderungen	−48	−67	−242	−40	−397
Änderungen Konsolidierungskreis	1.497	397	1.482	399	3.775
Zugänge	810	1.873	3.498	4.009	10.190
Umbuchungen	559	753	1.894	−3.295	−89
Abgänge	183	830	1.671	32	2.716
Stand am 31.12.2012	**24.633**	**33.657**	**46.499**	**5.657**	**110.446**
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2012	**9.710**	**23.714**	**34.305**	**39**	**67.767**
Währungsänderungen	−33	−42	−191	−2	−268
Änderungen Konsolidierungskreis	18	5	11	–	34
Zugänge planmäßig	754	2.059	3.143	12	5.969
Zugänge außerplanmäßig	15	5	15	0	36
Umbuchungen	−4	−560	570	−12	−6
Abgänge	144	783	1.572	0	2.500
Zuschreibungen	–	3	0	6	9
Stand am 31.12.2012	**10.315**	**24.395**	**36.282**	**30**	**71.022**
Nettobuchwert am 31.12.2012	**14.318**	**9.262**	**10.217**	**5.627**	**39.424**
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte Buchwert 31.12.2012	285	55	19	–	358

* Werte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergaben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2013	2014 – 2017	ab 2018	Gesamt
Leasingzahlungen	49	178	270	497
Zinsanteile	13	38	27	78
Buchwert/Barwert	**36**	**140**	**243**	**419**

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2013	**24.633**	**33.657**	**46.499**	**5.657**	**110.446**
Währungsänderungen	−540	−908	−874	−185	−2.508
Änderungen Konsolidierungskreis	137	15	30	75	258
Zugänge	897	2.016	3.506	4.642	11.061
Umbuchungen	1.288	1.322	1.340	−3.954	−3
Abgänge	139	942	1.203	77	2.362
Stand am 31.12.2013	**26.277**	**35.159**	**49.297**	**6.158**	**116.891**
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2013	**10.315**	**24.395**	**36.282**	**30**	**71.022**
Währungsänderungen	−188	−621	−654	−4	−1.468
Änderungen Konsolidierungskreis	45	9	12	–	66
Zugänge planmäßig	824	2.226	3.637	1	6.689
Zugänge außerplanmäßig	11	2	97	8	118
Umbuchungen	−13	−42	43	0	−12
Abgänge	54	852	970	1	1.877
Zuschreibungen	1	25	0	9	35
Stand am 31.12.2013	**10.939**	**25.091**	**38.447**	**26**	**74.503**
Nettobuchwert am 31.12.2013	**15.338**	**10.068**	**10.850**	**6.132**	**42.389**
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte Buchwert 31.12.2013	282	16	16	–	314

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 1,0 und 31,1 % (Vorjahr: zwischen 1,6 und 11,0 %).

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2014	2015 – 2018	ab 2019	Gesamt
Leasingzahlungen	65	179	279	523
Zinsanteile	11	24	68	103
Buchwert/Barwert	**54**	**155**	**211**	**420**

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte erfolgten im laufenden Jahr aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 1.273 Mio. € (Vorjahr: 1.164 Mio. €). Davon entfallen im Rahmen von selbst genutztem Vermögen 1.136 Mio. € (Vorjahr: 1.024 Mio. €) auf Mindestleasingzahlungen und 51 Mio. € (Vorjahr: 41 Mio. €) auf bedingte Leasingzahlungen. Die Zahlungen im Rahmen von Untermietverhältnissen in Höhe von 86 Mio. € (Vorjahr: 99 Mio. €) entfallen im Wesentlichen auf Mindestleasingzahlungen.

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 295 Mio. € (Vorjahr: 418 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt beziehungsweise 8 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) als erhaltene Sachzuwendungen nicht als Anschaffungskosten aktiviert.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden dienen Grundpfandrechte in Höhe von 661 Mio. € (Vorjahr: 723 Mio. €) als Sicherheit für finanzielle Verbindlichkeiten.

14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2012	**21.359**	**525**	**21.884**
Währungsänderungen	–215	–5	–220
Änderungen Konsolidierungskreis	1.470	2	1.472
Zugänge	9.816	34	9.851
Umbuchungen	–1	89	89
Abgänge	6.976	19	6.996
Stand am 31.12.2012	**25.453**	**626**	**26.079**
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2012	**4.733**	**185**	**4.918**
Währungsänderungen	–69	–1	–70
Änderungen Konsolidierungskreis	8	2	10
Zugänge planmäßig	3.498	14	3.512
Zugänge außerplanmäßig	99	0	99
Umbuchungen	–3	6	3
Abgänge	2.845	12	2.857
Zuschreibungen	2	1	3
Stand am 31.12.2012	**5.419**	**194**	**5.612**
Nettobuchwert am 31.12.2012	**20.034**	**433**	**20.467**

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarteten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2013	2014 – 2017	ab 2018	Gesamt
Leasingzahlungen	2.688	2.995	39	5.723

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2013	**25.453**	**626**	**26.079**
Währungsänderungen	−908	−12	−920
Änderungen Konsolidierungskreis	3	–	3
Zugänge	11.890	32	11.923
Umbuchungen	−1	32	31
Abgänge	6.558	46	6.604
Stand am 31.12.2013	**29.878**	**633**	**30.511**
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2013	**5.419**	**194**	**5.612**
Währungsänderungen	−212	−2	−215
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	0
Zugänge planmäßig	4.087	14	4.101
Zugänge außerplanmäßig	107	1	108
Umbuchungen	0	12	12
Abgänge	1.766	13	1.779
Zuschreibungen	16	–	16
Stand am 31.12.2013	**7.619**	**205**	**7.824**
Nettobuchwert am 31.12.2013	**22.259**	**427**	**22.687**

Unter den Vermieteten Vermögenswerten weisen wir das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen sowie die Vermögenswerte mit langfristigen Buy-back-Verträgen aus.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 732 Mio. € (Vorjahr: 758 Mio. €) betrug. Die Ermittlung des Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen (Stufe 3 der Bemessungshierarchie). Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 47 Mio. € (Vorjahr: 50 Mio. €) an, für nicht genutztes Investment Property wurden 0 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) aufgewandt.

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2014	2015 – 2018	ab 2019	Gesamt
Leasingzahlungen	2.635	2.971	23	5.628

15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2012	**10.261**	**3.264**	**13.526**
Währungsänderungen	−25	−3	−28
Änderungen Konsolidierungskreis	−12.742	−46	−12.788
Zugänge	10.812	488	11.301
Umbuchungen	0	0	–
Abgänge	2	16	17
Erfolgswirksame Fortschreibung	3.226	–	3.226
Dividenden	−3.925	–	−3.925
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	−243	419	176
Stand am 31.12.2012	**7.362**	**4.107**	**11.469**
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2012	**12**	**216**	**228**
Währungsänderungen	0	−1	−1
Änderungen Konsolidierungskreis	–	1	1
Zugänge	41	20	62
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	–	0	0
Zuschreibungen	–	–	–
Stand am 31.12.2012	**53**	**236**	**290**
Nettobuchwert am 31.12.2012	**7.309**	**3.870**	**11.179**

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2013	**7.362**	**4.107**	**11.469**
Währungsänderungen	−24	−6	−30
Änderungen Konsolidierungskreis	−3	−259	−262
Zugänge	38	297	335
Umbuchungen	27	−27	0
Abgänge	3	23	25
Erfolgswirksame Fortschreibung	3.612	–	3.612
Dividenden	−2.827	–	−2.827
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	−170	88	−82
Stand am 31.12.2013	**8.014**	**4.177**	**12.191**
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2013	**53**	**236**	**290**
Währungsänderungen	0	−1	−2
Änderungen Konsolidierungskreis	–	−31	−31
Zugänge	26	37	63
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	–	3	3
Zuschreibungen	–	0	0
Stand am 31.12.2013	**80**	**237**	**316**
Nettobuchwert am 31.12.2013	**7.934**	**3.941**	**11.875**

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 7.563 Mio. € (Vorjahr: 6.870 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 370 Mio. € (Vorjahr: 439 Mio. €) enthalten.

Die Änderungen im Konsolidierungskreis bei At Equity bewerteten Anteilen im Geschäftsjahr 2012 betreffen mit 12.566 Mio. € die Umgliederung der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung. Der sich aus der Beendigung der Equity-Methode ergebende Ertrag aus der Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile in Höhe von 10.716 Mio. € wurde unter den Zugängen ausgewiesen.

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von –162 Mio. € (Vorjahr: –245 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von –7 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von –136 Mio. € (Vorjahr: –48 Mio. €), Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von –9 Mio. € (Vorjahr: –135 Mio. €) sowie Verlusten aus der Zeitwertbewertung von Cash-flow-Hedges in Höhe von –36 Mio. € (Vorjahr: –185 Mio. €).

16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	BUCHWERT			FAIR VALUE	BUCHWERT			FAIR VALUE
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2013	31.12.2013	kurzfristig	langfristig	31.12.2012	31.12.2012
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	17.998	35.965	53.963	55.562	17.277	34.460	51.737	52.439
Händlerfinanzierung	11.658	1.368	13.026	12.987	11.389	1.330	12.719	12.647
Direktbank-Geschäft	183	1	184	184	167	1	168	168
	29.839	**37.334**	**67.173**	**68.733**	**28.832**	**35.791**	**64.624**	**65.254**
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	214	–	214	214	204	–	204	204
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	8.332	13.864	22.196	22.639	7.875	13.994	21.868	21.944
	38.386	**51.198**	**89.583**	**91.586**	**36.911**	**49.785**	**86.696**	**87.402**

Die langfristigen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungsgeschäft sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 0,0 und 39,1 % (Vorjahr: 0,0 und 37,0 %) zu verzinsen. Sie haben Laufzeiten von bis zu 240 Monaten (Vorjahr: 242 Monate). Der langfristige Teil der Händlerfinanzierung wird länderabhängig zu Zinssätzen zwischen 0,0 und 25,9 % (Vorjahr: 0,0 und 18,4 %) gewährt.

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 89,6 Mrd. € (Vorjahr: 86,7 Mrd. €) enthaltenen Forderungen aus Kundenfinanzierung und aus Finanzierungsleasing werden aufgrund einer Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging um 34 Mio. € reduziert (Vorjahr: 56 Mio. € erhöht).

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert. Es bestehen gestellte Sicherheiten für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 351 Mio. € (Vorjahr: 357 Mio. €).

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 71 Mio. € (Vorjahr: 124 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Den Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen – nahezu ausschließlich für Fahrzeuge – lagen zum 31. Dezember 2012 beziehungsweise liegen zum 31. Dezember 2013 die folgenden erwarteten Zahlungsströme zugrunde:

Mio. €	2013	2014 – 2017	ab 2018	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	8.557	14.827	176	23.561
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	–683	–1.005	–5	–1.692
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	**7.875**	**13.822**	**171**	**21.868**

Mio. €	2014	2015 – 2018	ab 2019	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	8.939	14.623	122	23.684
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	–607	–879	–2	–1.488
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	**8.332**	**13.744**	**120**	**22.196**

Die kumulierten Wertberichtigungen für uneinbringliche ausstehende Mindestleasingzahlungen betragen –112 Mio. € (Vorjahr: -158 Mio. €).

17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2013	kurzfristig	langfristig	31.12.2012
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	1.680	2.414	4.094	832	2.226	3.057
Wertpapiere	–	1.565	1.565	–	1.612	1.612
Forderungen aus Darlehen, Schuldverschreibungen, Genussrechten (ohne Zinsen)	2.729	2.472	5.201	2.777	2.024	4.801
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.182	590	2.772	2.263	570	2.833
	6.591	**7.040**	**13.631**	**5.872**	**6.431**	**12.304**

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Forderungen gegenüber nahe stehenden Unternehmen in Höhe von 5.170 Mio. € (Vorjahr: 5.033 Mio. €). Sonstige finanzielle Vermögenswerte sowie kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 3.119 Mio. € (Vorjahr: 3.267 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

Der Volkswagen Konzern kann über die in den langfristigen Wertpapieren ausgewiesenen Einlagezertifikate in Höhe von 1,5 Mrd. € nicht frei verfügen (siehe die Ausführungen zu „Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen“). Darüber hinaus enthalten die Übrigen Vermögenswerte Zahlungsmittel, die als Sicherheiten (im Wesentlichen im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen) dienen.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	97	11
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	55	16
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	340	671
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	5	1
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	3.225	1.802
Hedge-Geschäfte	**3.721**	**2.501**
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	373	556
	4.094	**3.057**

Die positiven Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) belaufen sich auf 21 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €).

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 20 Mio. € (Vorjahr: 41 Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 33 näher erläutert.

18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2013	kurzfristig	langfristig	31.12.2012
Sonstige Steueransprüche	3.111	96	3.207	3.092	76	3.168
Übrige Forderungen	1.919	1.360	3.279	1.731	1.595	3.326
	5.030	**1.456**	**6.486**	**4.823**	**1.671**	**6.494**

In den Übrigen Forderungen ist Vermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 65 Mio. € (Vorjahr: 36 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 98 Mio. € (Vorjahr: 131 Mio. €) erfasst.

Es bestehen für die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

19. Ertragsteueransprüche

Mio. €	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2013	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig*	31.12.2012*
Latente Ertragsteueransprüche	–	5.622	5.622	–	7.836	7.836
Ertragsteuerforderungen	729	633	1.362	761	552	1.313
	729	**6.255**	**6.984**	**761**	**8.387**	**9.148**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Von den latenten Ertragsteueransprüchen sind 4.393 Mio. € (Vorjahr: 4.060 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

20. Vorräte

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.716	3.506
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.096	3.504
Fertige Erzeugnisse, Waren	18.284	18.015
Kurzfristiges Vermietvermögen	3.418	3.477
Geleistete Anzahlungen	140	172
	28.653	**28.674**

Von den gesamten Vorräten waren 4.211 Mio. € (Vorjahr: 3.576 Mio. €) zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 152.290 Mio. € (Vorjahr: 150.121 Mio. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betrugen 911 Mio. € (Vorjahr: 748 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge in Höhe von 220 Mio. € (Vorjahr: 260 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	9.126	8.705
verbundenen Unternehmen	266	167
Gemeinschaftsunternehmen	1.712	1.191
assoziierten Unternehmen	26	33
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3
	11.133	**10.099**

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte künftige Forderungen aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen. Diese ermitteln sich wie folgt:

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Herstellungskosten und anteiliges Auftragsergebnis der kundenspezifischen Fertigungsaufträge	1.575	1.704
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	−49	−11
Wechselkurseffekte	−3	−2
Künftige Forderungen vor Erhaltenen Anzahlungen	1.523	1.691
Erhaltene Anzahlungen	−1.272	−1.475
Künftige Forderungen aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen	**251**	**217**

Weitere erhaltene Anzahlungen für kundenspezifische Fertigungsaufträge in Höhe von 350 Mio. € (Vorjahr: 407 Mio. €), für die noch keine Herstellungskosten angefallen sind, werden in den übrigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

22. Wertpapiere

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien, die der Kategorie Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zugeordnet sind.

23. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Guthaben bei Kreditinstituten	22.997	18.017
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	181	471
	23.178	**18.488**

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen.

24. Eigenkapital

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. 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 zusammen aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 170.148.171 Vorzugsaktien. Die Volkswagen AG hat im ersten Quartal 2013 5.393 neu geschaffene Vorzugsaktien (Nominalwert: 13.806 €) aus der Ausübung von Pflichtwandelschuldverschreibungen ausgegeben.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 19. April 2012 besteht bis zum 18. April 2017 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien oder Vorzugsaktien von bis zu 110 Mio. €.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 3. Dezember 2009 besteht nach der im Geschäftsjahr 2010 durchgeführten Kapitalerhöhung noch ein Genehmigtes Kapital bis zum 2. Dezember 2014 zur Ausgabe von bis zu 70.095.502 Stück neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 179,4 Mio. €.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 22. April 2010 besteht ein Bedingtes Kapital von bis zu 102,4 Mio. € bis zum 21. April 2015, das zur Begebung von bis zu 5 Mrd. € Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen genutzt werden kann.

Volkswagen hat dieses Bedingte Kapital bisher wie folgt verwendet:

- Im November 2012 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/ Niederlande (Emittentin), eine Pflichtwandelanleihe in Höhe von 2,5 Mrd. € zum Bezug von Vorzugsaktien platziert. Das Bezugsrecht bestehender Aktionäre wurde ausgeschlossen. Die Wandelanleihe wird mit 5,50 % verzinst. Die Laufzeit der Wandelanleihe endet am 9. November 2015.
- Im Juni 2013 wurde in Ergänzung zu der Pflichtwandelanleihe im November 2012 eine weitere Pflichtwandelanleihe in Höhe von 1,2 Mrd. € platziert. Die neue Pflichtwandelanleihe entspricht in ihren Ausstattungsmerkmalen der im November 2012 begebenen Pflichtwandelanleihe und wurde zum Ausgabepreis von 105,64 % des Nennbetrages begeben. Zusätzlich wurden Stückzinsen (1 Mio. €) vereinnahmt und abgegrenzt. Die Laufzeit der neuen Pflichtwandelanleihe endet ebenfalls am 9. November 2015. Aufgrund des festen Wandlungsverhältnisses wird die Pflichtwandelanleihe unter Berücksichtigung eines Agios und abgegrenzter Zinsen (69 Mio. €), Kapitalbeschaffungskosten (14 Mio. €) sowie der Abgrenzung von Steuern (49 Mio. €) in den Kapitalrücklagen mit einem Betrag in Höhe von 1.149 Mio. € und in den Finanzverbindlichkeiten mit einem Betrag in Höhe von 156 Mio. € erfasst.

Der derzeitige minimale Wandlungspreis der Pflichtwandelanleihen beträgt 150,81 €, der maximale Wandlungspreis beläuft sich auf 180,97 €. Bei Eintritt bestimmter Ereignisse ist eine Anpassung des Wandlungspreises vorgesehen. Die Wandelanleihen werden spätestens am Ende der Laufzeit durch die Ausgabe von neuen Vorzugsaktien bedient. Die Emittentin hat zu jeder Zeit das Recht, die Pflichtwandelanleihen zum minimalen Wandlungspreis zu wandeln. Daneben sehen die Anleihebedingungen vorzeitige Wandlungsmöglichkeiten vor. Von diesem Recht zur wahlweisen Wandlung wurde im Berichtszeitraum Gebrauch gemacht. Insgesamt wurde dabei ein Anleihebetrag in Höhe von 1 Mio. € zum im Zeitpunkt der Wandlung gültigen Höchstwandlungspreis in 5.393 neu geschaffene Vorzugsaktien gewandelt.

Mit Zustimmung der Hauptversammlung der MAN SE zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags am 6. Juni 2013 wurde der Anteil der Minderheitsaktionäre am Eigenkapital der MAN SE als Kapitaltransaktion mit Änderung der Beteiligungsquote aus dem Konzern-Eigenkapital ausgebucht und gleichzeitig gemäß dem Barabfindungsangebot eine Verbindlichkeit als separater Posten innerhalb der kurzfristigen Schulden erfasst. Hierdurch verringert sich das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns um insgesamt 3.125 Mio. €. Zu weiteren Erläuterungen siehe Angaben zum Konzernkreis.

Im August 2013 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam/Niederlande (Emittentin), eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 2 Mrd. € emittiert. Der Emissionserlös wurde im Rahmen einer Darlehensvereinbarung von der Emittentin an die Volkswagen AG weitergeleitet. Die Hybridanleihe hat eine unbefristete Laufzeit und wurde in zwei durch die Emittentin kündbaren Tranchen begeben. Die erste Tranche (1,25 Mrd. € mit einem Kupon von 3,875 %) ist erstmals nach 5 Jahren, die zweite Tranche (0,75 Mrd. € mit einem Kupon von 5,125 %) nach 10 Jahren kündbar. Nach IAS 32 ist die Hybridanleihe vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde vermindert um ein Disagio sowie die Kapitalbeschaffungskosten und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleiheinhaber werden vermindert um die Ertragsteuern direkt im Eigenkapital erfasst.

ENTWICKLUNG DER STAMM- UND VORZUGSAKTIEN UND DES GEZEICHNETEN KAPITALS

	STÜCK		€	
	2013	2012	2013	2012
Stand am 01.01.	**465.232.596**	**465.232.595**	**1.190.995.446**	**1.190.995.443**
Kapitalerhöhung		1		3
Wandlung Pflichtwandelanleihen	5.393	–	13.806	–
Stand am 31.12.	**465.237.989**	**465.232.596**	**1.191.009.252**	**1.190.995.446**

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 12.332 Mio. € (Vorjahr: 11.183 Mio. €) aus Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der in 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Im Geschäftsjahr erhöhte sich die Kapitalrücklage durch die Begebung der Pflichtwandelanleihe um 1.149 Mio. € (Vorjahr: 2.181 Mio. €). Aufgrund der teilweisen Wandlung der begebenen Pflichtwandelanleihe im Geschäftsjahr 2013 wurde ein Betrag in Höhe von 13.806 € aus der Kapitalrücklage in das Gezeichnete Kapital umgegliedert (siehe hierzu auch Anhangangabe 11). Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

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 nach Einstellung von 1.210 Mio. € in die Gewinnrücklage ein Bilanzgewinn von 1.874 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von insgesamt 1.871 Mio. €, das bedeutet 4,00 € je Stammaktie und 4,06 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde eine Dividende in Höhe von 3,50 € je Stammaktie und 3,56 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf Anteilseigner an der Scania AB. Zu den Erläuterungen der Ausbuchung der Anteile der Minderheitsaktionäre am Eigenkapital der MAN SE siehe Anhangangaben zum Konzernkreis.

25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Die Details der lang- und kurzfristigen Finanzschulden ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2013	kurzfristig	langfristig	31.12.2012
Anleihen	16.645	39.677	56.322	12.822	36.883	49.705
Schuldverschreibungen	9.281	11.953	21.233	9.206	12.687	21.892
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.305	7.659	18.964	9.670	10.621	20.291
Einlagengeschäft	22.310	1.015	23.325	21.974	1.943	23.917
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	396	850	1.247	355	1.074	1.428
Wechselverbindlichkeiten	–	–	–	0	–	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen	50	363	413	33	396	429
	59.987	**61.517**	**121.504**	**54.060**	**63.603**	**117.663**

Die in den Finanzschulden in Höhe von 121,5 Mrd. € (Vorjahr: 117,7 Mrd. €) enthaltenen Einlagen aus dem Direktbankgeschäft werden aufgrund einer Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging um 5,5 Mio. € reduziert (Vorjahr: 3,4 Mio. € erhöht).

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 19.076 Mio. € (Vorjahr: 17.655 Mio. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Als Sicherheit dienen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 24.529 Mio. € (Vorjahr: 21.543 Mio. €). Dabei werden die erwarteten Zahlungen an Einzweckgesellschaften abgetreten und die finanzierten Fahrzeuge als Sicherheit übertragen.

Ein Großteil der öffentlichen und privaten Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Volkswagen Financial Services AG Konzerns können vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean up call), wenn weniger als 9 % beziehungsweise 10 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens ausstehen. Die Asset-Backed-Securities-Transaktionen der Volkswagen Financial Services (UK) amortisieren sich im Wesentlichen bis zur vollständigen Tilgung aller Verbindlichkeiten.

26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2013	kurzfristig	langfristig	31.12.2012
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	1.070	1.169	2.239	1.230	1.587	2.818
Verbindlichkeiten aus Zinsen	667	62	730	731	6	737
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.789	1.074	3.863	2.464	803	3.267
	4.526	**2.305**	**6.832**	**4.425**	**2.397**	**6.822**

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	34	21
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	300	53
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	117	238
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	30	77
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	996	1.822
Hedge-Geschäfte	**1.476**	**2.211**
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	762	607
	2.239	**2.818**

Die negativen Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) belaufen sich auf 61 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €).

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 41 Mio. € (Vorjahr: 158 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangangabe 33 näher erläutert.

27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2013	kurzfristig	langfristig	31.12.2012
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3.785	702	4.487	3.891	779	4.671
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	1.850	465	2.316	1.652	388	2.040
im Rahmen der sozialen Sicherheit	444	22	466	458	32	490
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	2.735	559	3.294	2.730	715	3.446
Übrige Verbindlichkeiten	2.190	2.778	4.968	2.380	2.761	5.140
	11.004	**4.527**	**15.530**	**11.111**	**4.675**	**15.786**

28. Ertragsteuerverpflichtungen

Mio. €	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2013	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2012
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	7.894	7.894	–	9.050	9.050
Ertragsteuerrückstellungen	2.869	3.674	6.543	1.721	4.239	5.960
Ertragsteuerverbindlichkeiten	218	–	218	238	–	238
	3.086	**11.567**	**14.654**	**1.959**	**13.289**	**15.248**

Von den latenten Ertragsteuerverpflichtungen sind 40 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) innerhalb eines Jahres fällig.

29. 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 Volkswagen 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 den Volkswagen Konzern keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2013 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 1.670 Mio. € (Vorjahr: 1.580 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 1.292 Mio. € (Vorjahr: 1.219 Mio. €) geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuare ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahres sowie aus Annahmenänderungen. Diese werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren im Volkswagen Konzern in Großbritannien, der Schweiz, Schweden, den Niederlanden und Japan. Hierbei handelt es sich um leistungsorientierte Pläne. Ein geringer Teil dieser Pensionspläne wird als beitragsorientierte Pläne bilanziert, da der Volkswagen Konzern kein Recht hat, die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pläne notwendigen Informationen zu erhalten. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet der Volkswagen Konzern nicht für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber. Im Falle eines Austritts aus den Plänen oder einer Abwicklung der Pläne wird die anteilig auf den Volkswagen Konzern entfallende Vermögensüberdeckung gutgeschrieben, beziehungsweise muss der auf den Volkswagen Konzern entfallende Fehlbetrag ausgeglichen werden. Bei den als beitragsorientierte Pläne bilanzierten leistungsorientierten Pensionsplänen ist der Anteil der Verpflichtungen des Volkswagen Konzerns an den Gesamtverpflichtungen gering. Es sind keine wahrscheinlichen, wesentlichen Risiken aus den gemeinschaftlichen leistungsorientierten Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber, die als beitragsorientierte Pläne bilanziert werden, bekannt. Die erwarteten Beiträge dieser Pläne für das Geschäftsjahr 2014 betragen 17 Mio. €.

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. Im Geschäftsjahr 2013 wurden 16 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2013 beträgt 177 Mio. € (Vorjahr: 226 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012*
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	8.728	8.824
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	7.970	7.288
Finanzierungsstatus (Saldo)	758	1.536
Barwert der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	20.929	22.361
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	22	7
Bilanzwerte	**21.709**	**23.903**
davon Pensionsrückstellungen	21.774	23.939
davon Sonstige Vermögenswerte	65	36

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

WESENTLICHE VERSORGUNGSREGELUNGEN IM VOLKSWAGEN KONZERN

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen im Volkswagen Konzern besteht für nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne für Mitarbeiter im Inland. Der Großteil dieser Verpflichtungen ist ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanziert. Diese Pläne sind mittlerweile weitgehend für Neueintritte geschlossen. Zur Reduzierung der mit leistungsorientierten Pensionsplänen verbundenen Risiken, insbesondere Langlebigkeit, Gehaltssteigerungen sowie Inflation, wurden im Volkswagen Konzern in den vergangenen Jahren neue leistungsorientierte Pläne eingeführt, deren Leistungen über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden. Die genannten Risiken konnten in diesen Pensionsplänen weitgehend reduziert werden. In Zukunft wird der Anteil der über Planvermögen finanzierten Pensionsverpflichtungen an der Gesamtverpflichtung kontinuierlich steigen. Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

Ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierte inländische Pensionspläne

Bei den ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierten Pensionsplänen bestehen sowohl beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien als auch endgehaltsbasierte Versorgungszusagen. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Für die endgehaltsbezogenen Zusagen wird im Versorgungsfall das zugrunde zu legende Gehalt mit einem Prozentsatz multipliziert, der von der bis zum Eintritt des Versorgungsfalls abgeleisteten Dienstzeit abhängt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Das Versorgungssystem sieht lebenslang laufende Rentenzahlungen vor. Insofern tragen die Gesellschaften das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2005 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Über externes Planvermögen finanzierte inländische Pensionspläne

Die über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne basieren auf beitragsbasierten Leistungszusagen mit Garantien. Hierbei wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren entweder in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine) oder als Einmalkapital beziehungsweise in Raten ausgezahlt. Hierbei haben die Mitarbeiter teilweise die Möglichkeit mit Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Der Versorgungsaufwand wird fortlaufend in ein Sondervermögen eingebracht, das von vom Unternehmen unabhängigen Trusts treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird. Sofern das Planvermögen höher ist als der mit dem Garantiezins berechnete Barwert der Verpflichtungen, werden Überschüsse zugewiesen (Überschussbausteine).

Da die treuhänderisch verwalteten Sondervermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Verpflichtungen erfolgt.

Die Höhe des Pensionsvermögens unterliegt dem allgemeinen Marktrisiko. Deshalb wird die Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien der Trusts kontrolliert, in welchen auch die Gesellschaften vertreten sind. So werden beispielsweise die Grundsätze der Kapitalanlage im Rahmen von Kapitalanlagerichtlinien mit dem Ziel vorgegeben, das Marktrisiko und dessen Auswirkung auf das Planvermögen zu beschränken. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang zu den abzusichernden Verpflichtungen steht. Derzeit ist das Sondervermögen Altersversorgung vorwiegend in Investmentfonds aus festverzinslichen Wertpapieren oder Aktien investiert. Insofern besteht hauptsächlich ein Zinsänderungs- und Aktienkursrisiko. Zur Abfederung des Marktrisikos sieht das Versorgungssystem zusätzlich vor jeder Überschusszuweisung eine Reservierung von Mitteln im Rahmen einer Schwankungsreserve vor.

Der Barwert der Verpflichtung wird als Saldo aus dem Barwert der garantierten Verpflichtung und dem Planvermögen ausgewiesen. Soweit das Planvermögen unter den Barwert der garantierten Verpflichtung sinkt, ist in diesem Umfang eine Rückstellung zu bilden. Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Im Falle der lebenslang laufenden Rentenzahlungen trägt der Volkswagen Konzern das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2005 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird. Zusätzlich erfolgt ein jährliches Risikomonitoring im Rahmen der Vermögensüberprüfung in den Trusts durch die unabhängigen Aktuare.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

	DEUTSCHLAND		AUSLAND	
%	2013	2012	2013	2012
Abzinsungssatz zum 31.12.	3,70	3,20	5,51	4,66
Entgelttrend	3,36	2,78	3,24	3,87
Rententrend	1,80	1,80	3,02	2,29
Fluktuationsrate	1,03	1,02	3,76	4,22
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	5,51	6,08

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden.

Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in allen Ländern jeweils die aktuellsten Sterbetafeln berücksichtigt.

Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Für die Verpflichtungen der inländischen Konzerngesellschaften wurde hierbei der Index iBoxx AA 10+ Corporates zugrunde gelegt. Für die ausländischen Pensionsverpflichtungen werden vergleichbare Indizes herangezogen.

Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriere berücksichtigen.

Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierentenanpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2013	2012*
Bilanzwerte am 01.01.	**23.903**	**16.705**
Laufender Dienstzeitaufwand	759	573
Nettozinsaufwand	752	760
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	21	–14
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	–2.323	5.518
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	–16	193
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	49	108
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	–17	6
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	572	440
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	766	762
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	4	–10
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	1	0
Konsolidierungskreisänderungen	1	1.424
Sonstige Veränderungen	47	78
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–72	–8
Bilanzwerte am 31.12.	**21.709**	**23.903**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2013	2012*
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	**31.185**	**23.251**
Laufender Dienstzeitaufwand	759	573
Aufzinsung der Verpflichtung	1.041	1.102
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	21	–14
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	–2.323	5.518
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	–16	193
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	41	41
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	766	762
Rentenzahlungen aus dem Fonds	222	210
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	4	–10
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	1	0
Konsolidierungskreisänderungen	1	1.485
Sonstige Veränderungen	197	84
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–266	–67
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	**29.657**	**31.185**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

		31.12.2013	
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls		Mio. €	Veränderung in %
Abzinsungssatz	um 0,5 Prozentpunkte höher	27.656	–6,75
	um 0,5 Prozentpunkte niedriger	32.263	8,79
Rententrend	um 0,5 Prozentpunkte höher	31.113	4,91
	um 0,5 Prozentpunkte niedriger	28.360	–4,37
Entgelttrend	um 0,5 Prozentpunkte höher	30.047	1,31
	um 0,5 Prozentpunkte niedriger	29.324	–1,12
Lebenserwartung	um ein Jahr länger	30.413	2,55

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, d.h. mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwertes der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt 17 Jahre (Vorjahr 18 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2013	2012*
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	15.772	16.431
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	1.418	1.567
Rentner	12.468	13.186

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrundeliegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2013	2012*
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	977	1.047
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	3.856	3.844
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	24.824	26.294

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2013	2012
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	**7.288**	**6.559**
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	290	342
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	49	108
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	572	440
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	41	41
Rentenzahlungen aus dem Fonds	222	210
Gewinne (+) oder Verluste (–) aus Planabgeltung	–	–
Konsolidierungskreisänderungen	0	60
Sonstige Veränderungen	150	6
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–196	–59
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	**7.970**	**7.288**

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 338 Mio. € (Vorjahr: 450 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Fondsvermögen voraussichtlich auf 501 Mio. € (Vorjahr: 485 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

	31.12.2013			31.12.2012*		
Mio. €	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	338	–	338	478	0	478
Eigenkapitalinstrumente	271	–	271	119	23	141
Schuldinstrumente	1.304	0	1.305	1.353	1	1.354
Direktinvestitionen in Immobilien	2	82	84	–	39	39
Derivate	17	–	17	63	–	63
Aktienfonds	1.812	70	1.883	1.637	59	1.696
Rentenfonds	2.955	86	3.041	2.467	91	2.558
Immobilienfonds	197	1	197	158	34	192
Sonstige Fonds	317	2	319	240	–	240
Sonstiges	46	469	516	95	431	526

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Das Planvermögen ist zu 37,7 % (Vorjahr: 30,4 %) in inländische Vermögenswerte investiert, zu 29,6 % (Vorjahr: 17,2 %) in andere europäische Vermögenswerte und zu 32,7 % (Vorjahr: 52,3 %) in Vermögenswerte sonstiger Regionen.

Das Planvermögen enthält 22 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 19 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) Anlagen in Schuldinstrumente des Volkswagen Konzerns.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2013	2012*
Laufender Dienstzeitaufwand	759	573
Nettozinsaufwand (+)/-ertrag (–)	752	760
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	4	–10
Gewinne (–)/Verluste (+) aus Planabgeltung	1	0
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (–)	**1.516**	**1.324**

* Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; der Nettozinsaufwand/-ertrag aus der Aufzinsung der Verpflichtung sowie aus der Verzinsung des Planvermögens werden in den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen.

30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft[1]	Übrige Rückstellungen[2]	Gesamt[1, 2]
Stand am 01.01.2012	**15.370**	**4.319**	**9.346**	**29.035**
Währungsänderungen	−119	−26	−157	−302
Konsolidierungskreisänderungen	988	482	407	1.877
Verbrauch	6.025	2.534	2.731	11.289
Zuführung/Neubildung	7.780	3.029	3.108	13.917
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	246	103	5	354
Auflösung	1.116	130	1.550	2.796
Stand am 31.12.2012	**17.124**	**5.243**	**8.429**	**30.796**
davon kurzfristig	8.487	3.285	4.930	16.702
davon langfristig	8.637	1.958	3.499	14.094
Stand am 01.01.2013	**17.124**	**5.243**	**8.429**	**30.796**
Währungsänderungen	−417	−63	−287	−766
Konsolidierungskreisänderungen	14	5	9	28
Verbrauch	7.146	2.864	1.896	11.906
Zuführung/Neubildung	9.930	3.227	3.332	16.489
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	−33	78	3	48
Auflösung	934	247	1.167	2.348
Stand am 31.12.2013	**18.537**	**5.380**	**8.423**	**32.341**
davon kurzfristig	9.655	3.377	5.327	18.360
davon langfristig	8.882	2.003	3.096	13.981

1 Das Vorjahr wurde aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.
2 Vorjahreswerte wurden aufgrund der aktualisierten Kaufpreisverteilung für MAN angepasst.

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 Gewährleistungsverpflichtungen, 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 Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 370 Mio. € (Vorjahr: 293 Mio. €) enthalten.

31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	17.753	16.978
verbundenen Unternehmen	100	80
Gemeinschaftsunternehmen	117	136
assoziierten Unternehmen	47	68
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6	6
	18.024	**17.268**

WEITERE ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ NACH IFRS 7 (FINANZINSTRUMENTE)

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	373	556
Kredite und Forderungen	111.010	102.451
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	12.435	11.306
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	762	607
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	147.346	138.506

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.

Der Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten wie Forderungen und Verbindlichkeiten wird durch Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten grundsätzlich dem Bilanzwert gleichgesetzt.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2012

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		NICHT IM ANWENDUNGS-BEREICH DES IFRS 7	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2012
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	7.309	7.309
Sonstige Beteiligungen	2.606	1.265	1.265	–	3.870
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	49.785	50.491	–	49.785
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.226	4.206	4.279	–	6.431
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	10.099	10.099	–	10.099
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	36.911	36.911	–	36.911
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	832	5.041	5.041	–	5.872
Wertpapiere	7.433	–	–	–	7.433
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	18.488	18.488	–	18.488
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	63.603	66.183	–	63.603
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.587	810	816	–	2.397
Kurzfristige Schulden					
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	–	–	–	–
Finanzschulden	–	54.060	54.060	–	54.060
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	17.268	17.268	–	17.268
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.230	3.195	3.195	–	4.425

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		NICHT IM ANWENDUNGS-BEREICH DES IFRS 7	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2013
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	7.934	ssion
Sonstige Beteiligungen	2.666	1.274	1.274	–	3.941
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	51.198	53.200	–	51.198
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.414	4.626	4.593	–	7.040
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	11.133	11.133	–	11.133
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	38.386	38.386	–	38.386
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.680	4.911	4.911	–	6.591
Wertpapiere	8.492	–	–	–	8.492
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	23.178	23.178	–	23.178
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	61.517	62.810	–	61.517
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.169	1.136	1.153	–	2.305
Kurzfristige Schulden					
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.638	3.563	–	3.638
Finanzschulden	–	59.987	59.987	–	59.987
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	18.024	18.024	–	18.024
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.070	3.456	3.456	–	4.526

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufe 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Die angewandten Bewertungsmethoden sind unter Anhangangaben „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ erläutert. Der Fair Value der den Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs-/Ausgleichsrechten wird mittels eines Barwertmodells ermittelt, das auf der vertraglich vereinbarten Barabfindung einschließlich Ausgleichszahlung sowie der gesetzlichen Mindestverzinsung und einem laufzeitäquivalenten risikoadjustierten Diskontierungszinssatz basiert. Für weitere Informationen verweisen wir auf die Angaben zum Konsolidierungskreis. Bei den Forderungen in Stufe 3 wurde der Fair Value unter Berücksichtigung individueller Verlusterwartungen bestimmt, welche in einem wesentlichen Maße auf Annahmen des Unternehmens zur Bonität des Kontrahenten beruhen.

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthält die folgende Tabelle:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2012	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivate	3.057	–	2.939	119
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.606	2.606	–	–
Wertpapiere	7.433	7.419	14	–
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	**13.096**	**10.025**	**2.953**	**119**
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden				
Derivate	2.818	–	2.757	60
Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	**2.818**	**–**	**2.757**	**60**

Mio. €	31.12.2013	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivate	4.094	–	4.062	32
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.666	2.666	–	–
Wertpapiere	8.492	8.410	83	–
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	**15.252**	**11.076**	**4.144**	**32**
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden				
Derivate	2.239	–	2.021	218
Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	**2.239**	**–**	**2.021**	**218**

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2012	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.265	–	226	1.039
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	87.402	–	85.361	2.041
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.099	–	9.998	100
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	9.320	39	9.266	14
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	18.488	17.816	672	–
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	**126.573**	**17.855**	**105.524**	**3.195**
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.268	–	17.268	–
Finanzschulden	120.242	21.568	98.674	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.010	2	4.003	5
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	**141.521**	**21.571**	**119.945**	**5**

Mio. €	31.12.2013	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.274	–	186	1.088
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	91.586	–	89.889	1.698
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.133	–	10.999	134
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	9.504	166	9.313	26
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	23.178	22.013	1.165	–
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	**136.675**	**22.179**	**111.551**	**2.945**
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	3.563	–	–	3.563
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18.024	–	18.024	–
Finanzschulden	122.797	20.905	101.728	165
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.609	63	4.507	40
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	**148.993**	**20.967**	**124.258**	**3.768**

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Marktpreis direkt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten wie Währungskursen oder Zinskurven gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Stufe 3 Fair Values errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle gezeigt.

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2012	**8.584**	**595**
Währungsänderungen	0	0
Gesamtergebnis	1.784	486
erfolgswirksam	1.785	423
erfolgsneutral	−1	63
Zugänge (Zukäufe)	–	–
Realisierungen	−10.199	21
Umgliederung in Stufe 2	−51	−28
Stand am 31.12.2012	**119**	**60**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**1.785**	**423**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	9	−3
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	−13	24
Finanzergebnis	1.776	426
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	3	−228

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2013	**119**	**60**
Währungsänderungen	0	0
Gesamtergebnis	−70	−197
erfolgswirksam	−63	−182
erfolgsneutral	−7	−16
Zugänge (Zukäufe)	2	2
Realisierungen	−8	20
Umgliederung in Stufe 2	−11	−22
Stand am 31.12.2013	**32**	**218**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**−63**	**−182**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–
Finanzergebnis	−63	−182
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	−65	−184

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit wieder beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist. Es gab keine Verschiebungen zwischen weiteren Stufen der Fair Value Hierarchie.

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariable. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Steuern und das Eigenkapital dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 31. Dezember 2013 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) und das Eigenkapital um 9 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariable ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10% höher werden, würde das Ergebnis um 12 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) höher ausfallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10% niedriger werden, würde das Ergebnis um 21 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €) niedriger ausfallen.

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Volkswagen Konzern getragen werden.

Für den Fair Value der Optionen aus Restwertrisiken sind die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariable. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise auf das Ergebnis nach Ertragssteuern quantifiziert.

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2013 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragssteuern um 169 Mio. € höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2013 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragssteuern um 169 Mio. € niedriger ausgefallen.

AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Effekten zu Aufrechnungen in der Bilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

				BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		
Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2012
Derivative Finanzinstrumente	3.057	–	3.057	–1.833	–	1.224
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.958	–262	86.696	–	–35	86.661
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.198	–99	10.099	0	–290	9.808
Wertpapiere	7.433	–	7.433	–	–	7.433
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	18.488	–	18.488	–	–	18.488
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	13.197	–80	13.117	–3	–	13.114

				BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		
Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2013
Derivative Finanzinstrumente	4.094	–	4.094	–1.101	–	2.992
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89.870	–286	89.584	–	–31	89.554
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.269	–135	11.133	0	–348	10.786
Wertpapiere	8.492	–	8.492	–	–	8.492
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	23.178	–	23.178	–	–	23.178
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	13.520	–42	13.478	–1	–	13.478

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Finanzinstrumente	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2012
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	–	–	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente	2.818	–	2.818	–1.785	–	1.032
Finanzschulden	117.663	–	117.663	–	–1.769	115.894
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.340	–72	17.268	0	–	17.268
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.375	–369	4.005	–3	–	4.003

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Finanzinstrumente	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2013
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	3.638	–	3.638	–	–	3.638
Derivative Finanzinstrumente	2.236	–	2.236	–1.072	–	1.165
Finanzschulden	121.504	–	121.504	–	–2.060	119.444
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18.162	–138	18.024	–1	–	18.024
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.921	–326	4.595	–	–	4.595

In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Bilanz nicht aufgerechnet wurden. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten“ beziehungsweise „Gestellte Sicherheiten“ sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen beziehungsweise verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen, welche die Kriterien für eine Aufrechnung in der Bilanz nicht erfüllen.

ENTWICKLUNG DER WERTBERICHTIGUNGEN AUS KREDITRISIKEN AUF FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Einzelwert-berichtigungen	Portfolio-basierte Wertberich-tigungen	2013	Einzelwert-berichtigungen	Portfolio-basierte Wertberich-tigungen	2012
Stand am 01.01.	**2.072**	**1.253**	**3.325**	**1.983**	**1.050**	**3.033**
Währungs- und sonstige Veränderungen	−75	−37	−113	−20	−13	−34
Änderungen Konsolidierungskreis	2	0	2	46	13	59
Zuführung	887	393	1.280	901	383	1.284
Inanspruchnahme	383	–	383	399	–	399
Auflösung	308	133	441	416	203	619
Umgliederung	43	−43	0	−23	23	0
Stand am 31.12.	**2.237**	**1.433**	**3.670**	**2.072**	**1.253**	**3.325**

Die Wertberichtigungen betreffen im Wesentlichen die mit den Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft verbundenen Kreditrisiken.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beziehungsweise Forderungen aus Kundenfinanzierung enthalten übertragene Forderungen in Höhe von insgesamt 17 Mio. € (Vorjahr 8 Mio. €) beziehungsweise – Mio. € (Vorjahr 570 Mio. €), die nicht vollständig ausgebucht wurden, weil das Kreditrisiko beim Volkswagen Konzern verblieben ist. Der erhaltene Kaufpreis in Höhe von insgesamt 8 Mio. € (Vorjahr 8 Mio. €) beziehungsweise – Mio. € (Vorjahr 553 Mio. €) wird unter den finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Zeitwerte der Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten weichen nicht wesentlich von den Buchwerten ab.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

32. 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. Dabei umfassen die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge im Vorjahr insbesondere die Erträge aus der Bewertung der Porsche Call-Option in Höhe von 1.875 Mio. €. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen die Zuflüsse aus der Kapitalerhöhung, der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zuflüssen aus der Begebung einer Pflichtwandelanleihe in Höhe von 1.099 Mio. € sowie des Hybridkapitals in Höhe von 1.967 Mio. € wird auf Anhangangabe 24 verwiesen.

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.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2013 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 5.754 Mio. € (Vorjahr: 5.740 Mio. €) und für gezahlte Zinsen von 3.864 Mio. € (Vorjahr: 3.915 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen (Anhangangabe 7) Dividenden in Höhe von 2.827 Mio. € (Vorjahr: 3.925 Mio. €).

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 1.639 Mio. € (Vorjahr: 1.406 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	23.178	18.488
Termingeldanlagen und Zahlungsmittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen	–1.169	–694
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	22.009	17.794

Termingeldanlagen und Zahlungsmittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Termingeldanlagen haben eine Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten. Zum Bilanzstichtag bestehen Verfügungsbeschränkungen im Zahlungsmittelbestand laut Bilanz in Höhe von – Mio. € (Vorjahr: 128 Mio. €). Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Flüssigen Mittel.

33. 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. Aufgrund von börsenrechtlichen Restriktionen erfolgt keine zentrale Koordination für den Teilkonzern Scania. Für MAN ist der Integrationsprozess noch nicht vollständig abgeschlossen. Diese Gesellschaften verfügen jedoch über eigene, gewachsene Strukturen zur Risikosteuerung. 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 Seite 162.

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 bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen in Höhe von 68.763 Mio. € (Vorjahr: 65.267 Mio. €) gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen ausschließlich für finanzielle Vermögenswerte der Klasse Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen, als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird des Weiteren durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken guter Bonität. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf den Bonitätseinschätzungen internationaler Rating-Agenturen und der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner aufbaut.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Die seit dem Vorjahr bestehende Konzentration der Kredit- und Ausfallrisikopositionen aus konzernweiten Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumenten auf den deutschen öffentlich-rechtlichen Bankensektor insgesamt wurde zum Jahresende 2013 abgebaut: Dessen Anteil betrug noch 12,9 % verglichen mit 28,2 % zum Jahresende 2012. Das Vorliegen einer Risikokonzentration wird sowohl auf der Ebene der einzelnen Vertragspartner oder Vertragspartnerkonzerne als auch hinsichtlich der Länder, in denen diese ansässig sind, beurteilt und überwacht, jeweils anhand des Anteils der betreffenden Risikoposition an allen Kredit- und Ausfallrisikopositionen.

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE DARGESTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN

Mio. €	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wertberichtigt	Wertberichtigt	31.12.2013	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wertberichtigt	Wertberichtigt	31.12.2012
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.588	2.694	3.121	92.403	83.104	2.767	3.333	89.204
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.219	2.814	514	11.547	7.055	3.111	378	10.544
Sonstige Forderungen	9.442	84	446	9.972	8.832	73	512	9.417
	104.249	**5.592**	**4.081**	**113.922**	**98.991**	**5.951**	**4.223**	**109.165**

Innerhalb des Volkswagen Konzerns existieren keine überfälligen zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente. Im Geschäftsjahr 2013 wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 85 Mio. € (Vorjahr: 85 Mio. €) einzelwertberichtigt.

BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2013	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2012
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	71.592	14.996	86.588	67.630	15.475	83.104
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.218	1	8.219	7.054	1	7.055
Sonstige Forderungen	9.402	40	9.442	8.796	36	8.832
Zum Fair Value bewertet	12.009	–	12.009	10.108	–	10.108
	101.221	**15.037**	**116.258**	**93.587**	**15.512**	**109.099**

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 Ratingsysteme 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

	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
Mio. €	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2012
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.206	536	24	2.767
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.677	868	566	3.111
Sonstige Forderungen	37	7	29	73
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.920	**1.411**	**620**	**5.951**

	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
Mio. €	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2013
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.011	664	19	2.694
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.356	654	804	2.814
Sonstige Forderungen	34	21	30	84
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.401	**1.339**	**852**	**5.592**

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 103 Mio. € (Vorjahr: 129 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. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten.

FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN				VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	2013	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	2012
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.638	–	–	3.638	–	–	–	–
Finanzschulden	62.263	61.233	9.565	133.062	56.609	61.032	6.273	123.914
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18.009	14	–	18.024	17.264	4	–	17.269
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.455	1.047	91	4.593	3.196	729	96	4.021
Derivate	54.325	46.626	1.158	102.109	51.425	56.029	78	107.532
	141.691	**108.920**	**10.814**	**261.425**	**128.494**	**117.794**	**6.447**	**252.736**

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch 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, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, Anhangangabe 37 zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2013 847 Mio. € (Vorjahr: 846 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen. Sie entfallen im Wesentlichen auf Bürgschaften.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen, beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden mit Ausnahme der Teilkonzerne Scania, MAN und Porsche Holding GmbH (Salzburg) durch Konzern-Treasury zentral durchgeführt, beziehungsweise koordiniert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	2013	2012
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	– 340	12
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	354	– 119
Ineffektiver Teil von Cash-Flow-Hedges	– 47	0

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 2013 – 142 Mio. € (Vorjahr: 958 Mio. €) ergebnisverbessernd in das Sonstige betriebliche Ergebnis, 1 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) ergebnisvermindernd in das Finanzergebnis und 23 Mio. € (Vorjahr: – 21 Mio. €) ergebnisvermindernd in die Kosten der Umsatzerlöse übernommen.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden die Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen mittels Value-at-Risk (VaR) auf Basis einer historischen Simulation gemessen, während die Marktpreisrisiken der übrigen Konzerngesellschaften mithilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Die Value-at-Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeithorizonts von 40 Tagen eintreten könnte. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cash-flows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des Value-at-Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von 1.000 Handelstagen zurück. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

4.2 Marktpreisrisiko Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen)

4.2.1 Währungsrisiko

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) 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 wesentlichen 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 wurden Kurssicherungen im Jahr 2013 im Wesentlichen in den Währungen US-Dollar, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Schweizer Franken, mexikanischer Peso, schwedische Krone, polnischer Zloty und australischer Dollar abgeschlossen.

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 sich gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Mio. €	31.12.2013		31.12.2012	
	+10 %	−10 %	+10 %	−10 %
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	1.570	−1.407	2.000	−1.863
Ergebnis nach Ertragsteuern	−295	244	−367	266
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	1.000	−1.000	1.200	−1.200
Ergebnis nach Ertragsteuern	−50	50	−53	53
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	564	−526	716	−660
Ergebnis nach Ertragsteuern	−48	40	4	−34
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	423	−416	385	−380
Ergebnis nach Ertragsteuern	4	−6	−8	5
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	122	−122	148	−148
Ergebnis nach Ertragsteuern	−51	51	−49	49
CZK/GBP				
Sicherungsrücklage	96	−96	104	−104
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	0	0
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	82	−79	115	−113
Ergebnis nach Ertragsteuern	−15	14	−19	15
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	70	−69	207	−200
Ergebnis nach Ertragsteuern	−22	22	−17	11
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	75	−74	108	−108
Ergebnis nach Ertragsteuern	−16	16	−7	7
CZK/USD				
Sicherungsrücklage	64	−64	81	−81
Ergebnis nach Ertragsteuern	−2	2	−2	2
EUR/HUF				
Sicherungsrücklage	−64	64	−58	58
Ergebnis nach Ertragsteuern	−2	2	2	−2
GBP/USD				
Sicherungsrücklage	58	−58	54	−54
Ergebnis nach Ertragsteuern	3	−3	1	−1
GBP/CNY				
Sicherungsrücklage	41	−41	14	−14
Ergebnis nach Ertragsteuern	8	−8	5	−5

4.2.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden überwiegend im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps, kombinierte Zins-/Währungsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für diese Gesellschaften mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2013 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 40 Mio. € (Vorjahr: 126 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2013 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 27 Mio. € (Vorjahr: 103 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2013 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 25 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2013 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 43 Mio. € (Vorjahr: 67 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffrisiko

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Nicht-Eisenmetallen und Edelmetallen sowie Kohle, CO_2-Zertifikaten und Kautschuk. Zur Begrenzung dieser Risiken werden Termingeschäfte und Swaps abgeschlossen.

Für die Sicherung der Rohstoffrisiken aus Aluminium, Kupfer und Kohle erfolgt teilweise eine Bilanzierung als Hedge Accounting nach IAS 39.

Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese stellt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Steuern und das Eigenkapital dar.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Metalle sowie der Kohle und Kautschuk zum 31. Dezember 2013 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragssteuern um 86 Mio. € (Vorjahr: 114 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2013 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 49 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.2.4 Aktien- und Anleihekursrisiko

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes 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 sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 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.

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 Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2013 die Aktienkurse um 10% höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 194 Mio. € (Vorjahr: 222 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2013 die Aktienkurse um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 197 Mio. € (Vorjahr: 233 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 Marktpreisrisiko Volkswagen Finanzdienstleistungen

Das Währungskursrisiko des Teilkonzerns Volkswagen 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.

Im Rahmen der Zinssicherungsgeschäfte kommen Mikro- und Portfoliohedges zum Einsatz. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Teile der festverzinslichen Vermögenswerte beziehungsweise Verbindlichkeiten werden entgegen der ursprünglichen Folgebewertung (fortgeführte Anschaffungskosten) zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die dadurch resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die gegenläufigen Ergebniswirkungen der Zinssicherungsgeschäfte (Swaps) kompensiert. Zur Vermeidung von Währungsrisiken werden Währungssicherungskontrakte, bestehend aus Devisentermingeschäften und Zins-/Währungsswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2013 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 151 Mio. € (Vorjahr: 87 Mio. €) und für das Währungsrisiko 149 Mio. € (Vorjahr: 144 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 224 Mio. € (Vorjahr: 155 Mio. €).

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 Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäfts als unabhängige, die des Sicherungsgeschäfts als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgt bei hinreichenden Bestimmtheitsmaßen und Steigungsfaktoren.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

	RESTLAUFZEIT			NOMINALVOLUMEN GESAMT	NOMINALVOLUMEN GESAMT
Mio. €	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2013	31.12.2012
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente für Cash-flow-Hedges:					
Zinsswaps	2.436	3.690	1	6.127	5.967
Devisenterminkontrakte	31.544	33.822	–	65.366	82.293
Devisenoptionskontrakte	3.738	6.627	–	10.365	12.980
Währungsswaps	4.487	396	–	4.883	912
Zins-/Währungsswaps	279	1.015	–	1.293	1.538
Warenterminkontrakte	280	469	–	749	884
Nominalvolumen übrige Derivate:					
Zinsswaps	22.249	35.509	7.810	65.568	61.642
Zinsoptionskontrakte	–	20	40	61	40
Devisenterminkontrakte	6.057	1.019	1	7.077	7.394
Übrige Devisenoptionskontrakte	8	28	6	42	290
Währungsswaps	5.004	221	–	5.226	5.800
Zins-/Währungsswaps	4.433	5.584	5	10.022	8.928
Warenterminkontrakte	798	586	–	1.384	1.723

Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente mit einem Nominalvolumen von 1,5 Mrd. € (Vorjahr: 1,5 Mrd. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr beträgt.

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cash-flow-Hedge-Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 214 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €) aufgelöst. Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden 1 Mio. € ergebnisvermindernd (Vorjahr: 3 Mio. € ergebniserhöhend) im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

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	CNY	CHF	MXN	SEK	PLN	AUD
Zins für sechs Monate	0,4014	0,2579	0,5529	5,7046	0,1797	3,9575	0,9177	2,6874	2,6270
Zins für ein Jahr	0,4282	0,3041	0,6439	5,8818	0,2301	4,0599	0,9909	2,7217	2,6533
Zins für fünf Jahre	1,2580	1,7530	2,1360	5,7850	0,7700	5,4150	2,1700	3,7050	3,7750
Zins für zehn Jahre	2,1550	3,0300	2,9860	5,8000	1,6380	6,3300	2,8575	4,2150	4,5900

34. 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. Daneben ist im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen und Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

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 mithilfe des Wertbeitrags operativ und strategisch gesteuert werden.

Das Eigenkapital sowie die Finanzschulden sind in folgender Tabelle gegenübergestellt:

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Eigenkapital	**90.037**	**81.995**
Anteil am Gesamtkapital in %	27,8	26,5
Langfristige Finanzschulden	61.517	63.603
Kurzfristige Finanzschulden	59.987	54.060
Summe Finanzschulden	**121.504**	**117.663**
Anteil am Gesamtkapital in %	37,5	38,0
Gesamtkapital	**324.333**	**309.518**

35. Haftungsverhältnisse

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	847	846
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	155	96
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1.468	1.487
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	1.750	2.188
	4.220	**4.617**

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betrugen 601 Mio. € (Vorjahr: 511 Mio. €).

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften (Finanzgarantien) verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen die Verpfändung der Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,5 Mrd. € für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit (siehe Ausführungen zu Konzernkreis/Gemeinschaftsunternehmen).

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten entfallen insbesondere auf mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie aus Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden und Arbeitnehmern.

36. Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, 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, Arbeitnehmern oder Investoren auftreten. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus 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 und hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken ergeben sich auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Soweit überschaubar 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 durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Im Jahr 2011 wurde von der Europäischen Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, eingeleitet. Im Geschäftsjahr 2013 dauerten die Ermittlungen an. Zum Berichtszeitpunkt kann noch nicht beurteilt werden, inwiefern aus diesen Untersuchungen Risiken für Gesellschaften des Volkswagen Konzerns entstehen.

Ein ebenfalls 2011 von der koreanischen Kartellbehörde (KFTC) eingeleitetes Kartellverfahren gegen mehrere Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, wurde im Geschäftsjahr 2013 mit Bußgeldbescheiden gegen sämtliche involvierte Hersteller abgeschlossen. MAN und Scania prüfen derzeit rechtliche Schritte gegen den Bußgeldbescheid.

MAN hat darüber hinaus untersucht, inwiefern Unregelmäßigkeiten bei der Übergabe von Viertakt-Schiffsdieselmotoren vorgekommen sind, insbesondere ob technisch ermittelte Kraftstoffverbrauchswerte von außen beeinflusst wurden. MAN hat die Staatsanwaltschaft München I über die laufende Untersuchung informiert. Das Verfahren wurde an die Staatsanwaltschaft Augsburg übergeben. Das Amtsgericht Augsburg hat in dieser Sache einen Bußgeldbeschluss im einstelligen Millionenbereich gegen die MAN Diesel & Turbo SE erlassen. Mit der Zahlung dieses Betrags sind die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Augsburg gegen die MAN Diesel & Turbo SE beendet.

Die Hauptversammlung der MAN SE hat im Juni 2013 dem Abschluss eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags zwischen ihr und der Truck & Bus GmbH, einer Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zugestimmt. Im Juli 2013 ist ein Spruchverfahren eingeleitet worden, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wird. Die Einleitung eines solchen Spruchverfahrens durch Minderheitsaktionäre ist nicht ungewöhnlich. Volkswagen hält die ermittelten Bewertungsergebnisse nach wie vor für richtig. Die Angemessenheit der Wertfindung wurde durch die von den Parteien beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und den gerichtlich bestellten Vertragsprüfer bestätigt.

37. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG 2013	FÄLLIG 2014 – 2017	FÄLLIG ab 2018	GESAMT 31.12.2012
Bestellobligo für				
Sachanlagen	6.755	1.170	–	7.925
Immaterielle Vermögenswerte	428	98	–	525
Investment Property	1	–	–	1
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	95	–	–	95
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	2.747	151	284	3.183
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	805	1.996	2.163	4.963
Übrige finanzielle Verpflichtungen	4.121	1.215	76	5.412

Mio. €	FÄLLIG 2014	FÄLLIG 2015 – 2018	FÄLLIG ab 2019	GESAMT 31.12.2013
Bestellobligo für				
Sachanlagen	7.391	1.267	–	8.658
Immaterielle Vermögenswerte	636	290	–	925
Investment Property	10	–	–	10
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	107	–	–	107
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	2.918	132	298	3.348
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	825	2.181	2.327	5.333
Übrige finanzielle Verpflichtungen	4.208	1.697	83	5.988

Den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Erträge aus Untermietverhältnissen in Höhe von 902 Mio. € (Vorjahr: 626 Mio. €) gegenüber.

Die Übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd. € an die LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, ein Gemeinschaftsunternehmen des Volkswagen Konzerns mit einer Laufzeit bis Dezember 2015. Der Kreditrahmen wurde bisher nicht in Anspruch genommen.

38. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das im Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers in Deutschland anzugeben.

Mio. €	2013	2012
Abschlussprüfungsleistungen	12	12
Andere Bestätigungsleistungen	5	4
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	5	4
	22	**20**

39. Gesamtperiodenaufwand

Mio. €	2013	2012*
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	**127.089**	**122.450**
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	25.788	24.050
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.959	5.453
	31.747	**29.504**

* Werte wurden aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst.

40. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2013	2012
Leistungslöhner	222.654	222.487
Indirekter Bereich	267.105	247.010
	489.759	**469.497**
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	(9.340)	(6.386)
Auszubildende	16.255	14.803
	506.014	**484.300**
Produzierende chinesische Gemeinschaftsunternehmen	57.052	49.169
	563.066	**533.469**

41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2013 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

42. 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.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE mit 50,73 % die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE nicht mehr die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken.

Am 1. August 2012 hat die Porsche SE ihren operativen Holdinggeschäftsbetrieb im Wege der Einzelrechtsübertragung in die Volkswagen AG eingebracht. Eine ausführliche Darstellung der Transaktion einschließlich der Behandlung der bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden Optionen auf die ausstehenden Anteile an der Porsche Holding Stuttgart befindet sich im Kapitel Konzernkreis – Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften.

Darüber hinaus wirkt sich die Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns aus:

- Die Porsche SE hatte sich bereits gegenüber der Volkswagen AG sowie der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG im Rahmen eines Durchführungsvertrags zur Grundlagenvereinbarung zur Freistellung in Bezug auf Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (einschließlich Zinsen nach § 233a Abgabenordnung) und bestimmten Großschäden verpflichtet. Aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind diese Freistellungen mit Wirkung zum 1. August 2012, soweit im Folgenden nicht anders beschrieben, weggefallen.
- Außerdem hatte die Porsche SE der Volkswagen AG im Rahmen eines Durchführungsvertrages zur Grundlagenvereinbarung verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG gewährt. Diese bezogen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien beziehungsweise Einlagen, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte. Aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind diese Garantien mit Wirkung zum 1. August 2012, soweit im Folgenden nicht anders beschrieben, weggefallen.
- Unverändert stellt die Volkswagen AG die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Holding Stuttgart, welcher seit der Einbringung zum 1. August 2012 100 % beträgt, frei. Im Rahmen der Übertragung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs von der Porsche SE wurde die Porsche Holding Finance plc, Dublin, Irland, in den Volkswagen Konzern eingebracht. Seit dem 1. August 2012 umfasst die Freistellung daher auch Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Porsche Holding Finance plc bezüglich der Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von ingesamt 310 Mio. € abgegeben hat. Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung mit Wirkung ab dem 1. August 2012 zu übernehmen.
- Die Volkswagen AG stand bis zum Zeitpunkt der Einbringung bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Holding Stuttgart oder der Porsche AG für Darlehensverpflichtungen dieser Gesellschaften gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese Verpflichtungen bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätten erfüllt werden können. Infolge der Betriebseinbringung wurden diese Darlehensverpflichtungen auf den Volkswagen Konzern haftungsbefreiend übertragen, sodass hieraus keine Einstandspflichten der Volkswagen AG gegenüber der Porsche SE mehr resultieren können.

- Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.
- Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige Steuervorteile oder Steuererstattungen der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen für Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 an die Porsche SE zu erstatten.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart, hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Der Basispreis beider Optionen betrug 3.883 Mio. € und unterlag bestimmten Anpassungen (siehe Anhangangaben zum Konsolidierungskreis). Im Rahmen der Einbringung wurde die jeweilige Rechtsposition der Porsche SE aus den Put- und Call-Optionen auf die Volkswagen AG übertragen, sodass die Optionen durch Konfusion untergingen.

Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Holding Stuttgart war für den Fall der Ausübung der Put- beziehungsweise Call-Option zudem ein Einbehaltmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart worden. Im Zuge der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind die entsprechenden Vereinbarungen entfallen.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- Die Porsche SE hat der Volkswagen AG im Rahmen der Einbringung verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG und ihrer sonstigen übergehenden Beteiligungen gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien beziehungsweise Einlagen und beziehungsweise oder auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG.
- Des Weiteren gab die Porsche SE im Rahmen der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs Garantien für sonstige übergehende Vermögenswerte und Schulden gegenüber der Volkswagen AG ab. Dabei garantiert die Porsche SE, dass diese bis zum Zeitpunkt des Vollzugs der Einbringung nicht abgetreten und grundsätzlich frei von Rechten Dritter sind.
- Die Haftung der Porsche SE für diese Garantien ist grundsätzlich beschränkt auf die von der Volkswagen AG erbrachte Gegenleistung.
- Die Porsche SE stellt ihre eingebrachten Tochterunternehmen, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Tochterunternehmen von Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei ihr anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuer und sonstigen Kosten freigestellt.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 8. Januar 2014 am 31. Dezember 2013 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise Vorständen von anderen Unternehmen oder sind Gesellschafter anderer Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit nahe stehenden Personen und Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahe stehenden Personen und Unternehmen.

NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2013	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2012	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2013	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2012
Porsche SE	13	5	11	3
Aufsichtsräte	2	2	3	4
Vorstandsmitglieder	0	0	0	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	909	1.084	687	771
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen*	13.547	14.195	1.278	1.853
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	249	354	369	436
Versorgungspläne	3	2	0	0
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	–	0	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	8	9	2	2

* Porsche Holding Stuttgart und deren Mehrheitsbeteiligungen bis zum 31. Juli 2012.

Mio. €	FORDERUNGEN (EINSCHLIESSLICH ERHALTENE SICHERHEITEN) AN 31.12.2013	FORDERUNGEN (EINSCHLIESSLICH ERHALTENE SICHERHEITEN) AN 31.12.2012	VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER 31.12.2013	VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER 31.12.2012
Porsche SE	361	862	419	896
Aufsichtsräte	0	0	165	215
Vorstandsmitglieder	0	0	56	51
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.172	950	587	456
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	5.758	4.958	2.064	1.752
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	26	40	73	72
Versorgungspläne	1	1	8	8
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	–	–	26	16
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	0	0	0

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 2.827 Mio. € (Vorjahr: 3.925 Mio. €) sowie an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 524 Mio. € (Vorjahr: 449 Mio. €) und die im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE im Geschäftsjahr 2012 geleistete Barleistung in Höhe von 4.495 Mio. € nicht enthalten.

Die empfangenen Lieferungen und Leistungen von der Porsche SE entfallen im Wesentlichen auf eine marktübliche Haftungsvergütung für übernommene Garantien. Die an die Porsche SE erbrachten Lieferungen und Leistungen entfallen im Wesentlichen auf Zinserträge für gewährte Darlehen.

Die Forderungen an die Porsche SE bestehen aus einer Darlehensforderung und darüber hinaus für das Geschäftsjahr 2012 aus einem Anspruch auf Zahlung eines Körperschaftsteuererstattungsbetrages. Die Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Festgeldanlagen.

Die Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen enthalten übrige finanzielle Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd. € an die LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, ein Gemeinschaftsunternehmen des Volkswagen Konzerns, mit einer Laufzeit bis Dezember 2015.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten in Höhe von 165 Mio. € (Vorjahr: 215 Mio. €) beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 51.964.300 € (Vorjahr: 46.520.000 €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährte Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2013	2012
Kurzfristig fällige Leistungen	73.902.093	65.134.654
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	6.103.278	4.253.401
	80.005.371	**69.388.055**

Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dieses orientiert sich an den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes und entspricht einer angemessenen Vergütung für die entsprechende Funktion beziehungsweise Tätigkeit im Unternehmen. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder (siehe hierzu Anhangangabe 45). Die genannten Aufwendungen entsprechen nicht der Definition von Vergütungen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach dem Corporate Governance Kodex. Angaben zu den Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstandes finden sich unter Anhangangabe 45.

43. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz

PORSCHE

1) Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.

2) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniell Porsche, Österreich
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

3) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:
– Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
– Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:
– Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

4) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr (indirekter) Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 29. September 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

5) Wir haben folgende Mitteilung nach § 25 WpHG am 01.02.2013 erhalten:

1. Emittent: VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Mitteilungspflichtiger: Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, Österreich

3. Art der Schwellenberührung: Schwellenüberschreitung

4. Betroffene Meldeschwellen: 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 %

5. Datum der Schwellenberührung: 31.01.2013

6. Mitteilungspflichtiger Stimmrechtsanteil: 53,10 % (entspricht: 156.701.942 Stimmrechten)

7. Einzelheiten zum Stimmrechtsanteil:

   Stimmrechtsanteil aufgrund von (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25 WpHG: 2,00 % (entspricht: 5.901.796 Stimmrechten)

   davon mittelbar gehalten: 2,00 % (entspricht: 5.901.796 Stimmrechten)

   Stimmrechtsanteile nach §§ 21, 22 WpHG: 53,10 % (entspricht: 156.701.942 Stimmrechten)

8. Einzelheiten zu den (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25 WpHG:
   Kette der kontrollierten Unternehmen: Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg; Porsche Piech GmbH & Co. KG, Salzburg
   Ausübungszeitraum: ab 31.12.2022

6) Wir haben folgende Mitteilung nach § 25 WpHG am 01.02.2013 erhalten:

1. Emittent: VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland
2. Mitteilungspflichtiger: Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
3. Art der Schwellenberührung: Schwellenüberschreitung
4. Betroffene Meldeschwellen: 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 %
5. Datum der Schwellenberührung: 31.01.2013
6. Mitteilungspflichtiger Stimmrechtsanteil: 53,10 % (entspricht: 156.701.942 Stimmrechten)
7. Einzelheiten zum Stimmrechtsanteil:

   Stimmrechtsanteil aufgrund von (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25 WpHG: 2,00 % (entspricht: 5.901.796 Stimmrechten)

   davon mittelbar gehalten: 2,00 % (entspricht: 5.901.796 Stimmrechten)

   Stimmrechtsanteile nach §§ 21, 22 WpHG: 53,10 % (entspricht: 156.701.942 Stimmrechten)
8. Einzelheiten zu den (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25 WpHG:
   Kette der kontrollierten Unternehmen: Porsche Piech GmbH & Co. KG, Salzburg
   Ausübungszeitraum: ab 31.12.2022

7) Wir haben folgende Mitteilung nach § 25a Abs. 1 WpHG am 02.08.2013 erhalten:

1. Emittent: VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland
2. Mitteilungspflichtiger: LK Holding GmbH, Salzburg, Österreich
3. Art der Schwellenberührung: Schwellenüberschreitung
4. Betroffene Meldeschwellen: 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 %
5. Datum der Schwellenberührung: 30.07.2013
6. Mitteilungspflichtiger Stimmrechtsanteil: 50,73 % (entspricht: 149.696.681 Stimmrechten)
   bezogen auf die Gesamtmenge der Stimmrechte des Emittenten i.H.v. 295.089.818

7. Einzelheiten zum Stimmrechtsanteil:

   Stimmrechtsanteil aufgrund von (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25a WpHG: 50,73 %
   (entspricht: 149.696.681 Stimmrechten)

   davon mittelbar gehalten: 0 % (entspricht: 0 Stimmrechten)

   Stimmrechtsanteil aufgrund von (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25 WpHG:
   0 % (entspricht: 0 Stimmrechten)

   davon mittelbar gehalten: 0 % (entspricht: 0 Stimmrechten)
   Stimmrechtsanteile nach §§ 21, 22 WpHG: 0 % (entspricht: 0 Stimmrechten)

8. Einzelheiten zu den (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25a WpHG:
   Kette der kontrollierten Unternehmen: -
   ISIN oder Bezeichnung des (Finanz-/sonstigen) Instruments: Spaltungs- und Übernahmsvertrag
   Fälligkeit: n/a
   Verfall: n/a

8) Wir haben folgende Mitteilung nach § 25a Abs. 1 WpHG am 12.08.2013 erhalten:

1. Emittent: VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Mitteilungspflichtiger: LK Holding GmbH, Salzburg, Österreich

3. Art der Schwellenberührung: Schwellenunterschreitung

4. Betroffene Meldeschwellen: 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 %

5. Datum der Schwellenberührung: 10.08.2013

6. Mitteilungspflichtiger Stimmrechtsanteil: 0,00 % (entspricht: 0 Stimmrechten) bezogen auf die Gesamtmenge der Stimmrechte des Emittenten i.H.v. 295.089.818

7. Einzelheiten zum Stimmrechtsanteil:

   Stimmrechtsanteil aufgrund von (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25a WpHG:
   0,00 % (entspricht: 0 Stimmrechten)

   davon mittelbar gehalten: 0 % (entspricht: 0 Stimmrechten)

   Stimmrechtsanteil aufgrund von (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25 WpHG:
   0 % (entspricht: 0 Stimmrechten)

   davon mittelbar gehalten: 0 % (entspricht: 0 Stimmrechten)

   Stimmrechtsanteile nach §§ 21, 22 WpHG: 50,73 % (entspricht: 149.696.681 Stimmrechten)

8. Einzelheiten zu den (Finanz-/sonstigen) Instrumenten nach § 25a WpHG:
   Kette der kontrollierten Unternehmen: -
   ISIN oder Bezeichnung des (Finanz-/sonstigen) Instruments: -
   Fälligkeit: -
   Verfall: -

9) Die LK Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.08.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 10.08.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der LK Holding GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der LK Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart; Familien Porsche-Kiesling Beteiligung GmbH, Grünwald; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald.

10) Die Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.08.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 10.08.2013 die Schwellen von 50%, 30%, 25%, 20%, 15%, 10%, 5% und 3% der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tag 0% der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

11) Die Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

12) Die Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

13) Die Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Louise Daxer-Piech GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Louise Daxer-Piech GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

14) Die Ahorner Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Holding GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich; Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

15) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 04.12.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 02.12.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart; Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

QATAR

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to the State of Qatar pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

(aa) Qatar Investment Authority, Doha, Qatar;
(bb) Qatar Holding LLC, Doha, Qatar;
(cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg;
(dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands.

(2) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (bb) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

(3) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and behalf of Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, that its direct and indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of section 25 (1) sentence 1 WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (cc) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10% and 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to section 22 (1) sentence 1 no.1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3% each or more:
(a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands;
(b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany.

(2) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10% and 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to section 22 (1) sentence 1 no. 1 WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Netherlands B.V. are held via the entity as set forth in (1) (b) which is controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amounts to 3% or more.

(3) Pursuant to section 21 (1) WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany, that its direct voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 3%, 5%, 10% and 15% on December 18, 2009 and amounted to 17.00% of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date.

LAND NIEDERSACHSEN

Das Land Niedersachsen hat unter dem 8. Januar 2014 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2013 insgesamt 59.022.310 Stammaktien hält. Hiervon werden 440 Stück VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH (HanBG) gehalten.

44. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 22. November 2013 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 15. Mai 2013 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2013 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.corporate.man.eu/de dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der Renk AG haben am 13. Dezember 2013 eine Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.renk.de/corporated-governance.html dauerhaft zugänglich gemacht.

45. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2013	2012
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	11.638.328	9.506.343
Erfolgsabhängige Vergütung	52.444.300	47.000.000
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	528.671	651.625
Variable Vergütungsbestandteile	9.245.859	8.125.886

Die fixen Bezüge des Vorstands enthalten in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften und die Kosten beziehungsweise den geldwerten Vorteil aus der Gewährung von Sachbezügen und Nebenleistungen wie die Überlassung von Dienstwagen und die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf Sachzuwendungen entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils zwei vorangegangenen Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem – vorbehaltlich einer Einführungsphase – eine Betrachtung der jeweils vier vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt.

Am 31. Dezember 2013 betrugen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 107.676.518 € (Vorjahr: 103.535.287 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt. Für Verträge mit Mitgliedern des Vorstands, die ab dem 1. Januar 2010 geschlossen wurden, besteht im Krankheitsfall Anspruch auf eine zwölfmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge. Zuvor abgeschlossene Verträge gewähren eine sechsmonatige Fortzahlung. Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch 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 9.977.972 € (Vorjahr: 8.797.230 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 140.165.675 € (Vorjahr: 146.501.307 €).

An Mitglieder des Vorstands wurden unverzinsliche Vorschüsse in Höhe von 480.000 € (Vorjahr: 480.000 €) gezahlt, die mit der erfolgsabhängigen Vergütung im Folgejahr verrechnet werden. An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden ursprünglich Darlehen in Höhe von insgesamt 25.000 € (Tilgung 2013: 10.833 €; verbliebener Darlehensbetrag 0 €) gewährt. Die Darlehen waren grundsätzlich mit 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit betrug bis zu 15 Jahre.

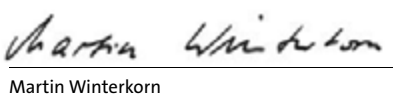
Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts erläutert (siehe Seite 61). Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Bonuskomponenten des LTI.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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, 11. Februar 2014

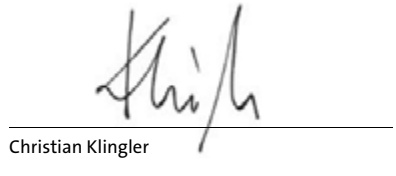
Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Martin Winterkorn

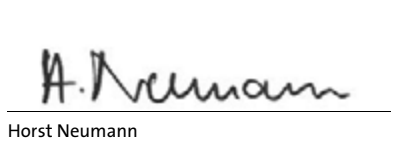
Francisco Javier Garcia Sanz

Jochem Heizmann



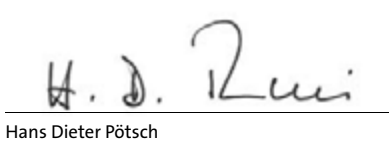
Christian Klingler

Michael Macht



Horst Neumann

Leif Östling



Hans Dieter Pötsch

Rupert Stadler

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 12. Februar 2014 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 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 Vorstands 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 Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hannover, 12. Februar 2014

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Martin Schröder
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)
Eine seit dem 8. August 1967 bestehende internationale Organisation südostasiatischer Staaten mit politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zielen.

Berufsfamilien
Zum Beispiel Elektronik, Logistik, Marketing oder Finanzen. Mit der Förderung der Qualifizierung in den Berufsfamilien wird nach und nach eine neue Lehr- und Lernkultur etabliert. Die Fachexperten werden aktiv in die Vermittlung des Fachwissens eingebunden, indem sie ihr Können und Wissen an ihre Kollegen weitergeben.

Carbon Disclosure Project (CDP)
Diese Non-Profit-Organisation wurde im Jahr 2000 gegründet mit dem Ziel, dass Unternehmen ihre Umweltdaten veröffentlichen. Einmal jährlich erhebt das CDP im Namen von Investoren Daten zu beispielsweise CO_2-Emissionen und Klimarisiken.

Completely Knocked Down (CKD)
Fertigungsart in der Fahrzeugproduktion, bei der für den Export in einzelne Länder nicht komplette Fahrzeuge, sondern Bausätze gefertigt werden.

Compliance
Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie ethischer Grundsätze.

Compressed Natural Gas (CNG)
Aufgrund des geringen Kohlenstoffanteils und des hohen Energiegehalts entsteht bei der Verbrennung dieses komprimierten Erdgases circa 25 % weniger CO_2 als bei der Verbrennung von Benzin.

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.

Financial-Hedge-Instrumente
Sicherungsgeschäfte im Risikomanagement zur Absicherung von zum Beispiel Zins- und Wechselkursrisiken.

Hedge Accounting
Abbildung von Sicherungsbeziehungen in der Bilanz mit dem Ziel einer wirtschaftlichen und bilanziellen Kompensation der gegenläufigen Effekte aus Grund- und Sicherungsgeschäften innerhalb der gleichen Periode.

Hybridantrieb
Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP)
KVP zielt auf eine stetige, an den Unternehmenszielen ausgerichtete Optimierung von Produkt-, Prozess- und Servicequalität ab. Durch die konsequente Einbeziehung der Fähigkeiten und des Erfahrungswissens aller Mitarbeiter werden schrittweise und dauerhaft Ineffizienzen beseitigt und die Arbeitsmethoden optimiert.

Modularer Querbaukasten (MQB)
Ausweitung der Modulstrategie auf die Fahrzeugarchitektur für Fahrzeuge mit Anordnung des Motors in Fahrzeugquerrichtung. Durch die modulare Betrachtung werden hohe Synergien zwischen den Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und ŠKODA erzielt.

North American Free Trade Agreement (NAFTA)
Der im Jahr 1994 gegründete Wirtschaftsverband zwischen Kanada, den USA und Mexiko bildet eine Freihandelszone im nordamerikanischen Kontinent.

Penetrationsrate für Finanzdienstleistungen
Anteil des Leasing- und Finanzierungsgeschäfts im Verhältnis zu den gesamten Auslieferungen.

Plug-in-Hybrid
Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

Rating
Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Rekuperation
Rückgewinnung der kinetischen Energie durch den Einsatz einer E-Maschine als Generator, die sich zum Beispiel im Triebstrang befindet.

Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung die maskuline grammatische Form verwenden.

Stichwortverzeichnis

A

Absatz 23, 83, 111
Aktien
- Kennungen, Indizes, Handelsplätze 90
- Kursentwicklung 86
Aktionärsstruktur 87
Auftragseingänge 39, 41, 82
Auslieferungen 78
Aussichten 164

B

Belegschaft, Altersstruktur 133
Beschaffung 120, 156
Beschaffungsvolumen 111, 121
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze 192
Bilanzstruktur 102

C

Cash-flow 100
Corporate Governance 9, 54, 282
CO_2-Emissionen 116, 118, 138

D

Devisenkursentwicklung 74
Dividendenpolitik, -rendite 87
Dividendenvorschlag 110, 229

E

Energieverbrauch 138
Entsprechenserklärung 9, 54
Ergebnis
- je Aktie 87, 211
- Marken und Geschäftsfelder 23
- Märkte 23

F

Finanzielle Situation 98
Forschung und Entwicklung 111, 115, 156

G

Gesamtaussage 84, 105, 150, 163
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung 72, 143, 154
Global Compact 114

H

Hauptversammlung 69, 88
Hybridanleihe 88, 91

I

IFRS, neue bzw. geänderte 177
Informationstechnologie 136
Investitionsplanung 148

K

Konsolidierungsgrundsätze 190
Konzernstruktur 21, 52

L

Lagerbestände 83
Lieferantenbeziehungen 121

M

Mitarbeiter 130, 158
Mitarbeiterzahl 83, 135
Modelle 77, 79, 146

N

Nachfrage 73, 144, 157
Nachhaltigkeit 113
Nachtragsbericht 142
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 113

O

Operatives Ergebnis 23, 94
Organe 65

P

Pflichtwandelanleihe 88, 91
Produktion 124, 157
Produktionsstandorte, Fahrzeuge 125
Produktionszahlen 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 83, 111

Q

Qualitätssicherung 129, 158

R

Ratings 92, 162
Rechtsfälle 161
Refinanzierung 91
Risikomanagement 59, 151

S

Segmentberichterstattung 201
Spitzenkennzahlen 51
Strategie 49

U

Umsatzanteile nach Märkten 96
Umsatzerlöse
- Marken und Geschäftsfelder 23
- Märkte 23, 204
Umweltschutz 111, 136

V

Vergütungsbericht 60, 282
Vertrieb 127, 157

W

Währung 74, 162
Wertorientierte Steuerung 108, 149
Wertschöpfung 105
Wirtschaftswachstum 73

Z

Zahlungsmittelbestand 98

Tabellenverzeichnis

A

Abschlussprüferhonorar 264
Aktien, Kennzahlen 89
Audi (Marke) 27
Auslieferungen
- Märkte U2
- Nutzfahrzeuge 81
- Pkw 80
- Volkswagen Konzern 78

B

Belegschaft
- Frauenanteile Deutschland 132
- Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter 265
- Leistungen an die 110
- Personalkennzahlen 135
Bentley (Marke) 33
Beschaffungsvolumen 121
Bilanz
- At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen 222-223
- Eigenkapital 174-175, 230
- Ertragsteueransprüche 227
- Ertragsteuerverpflichtungen 233
- Finanzschulden 231
- Forderungen aus Finanzdienstleistungen 224-225
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 227-228
- IFRS 7, Erläuterungen 241-250
- Immaterielle Vermögenswerte 215-217
- Konzernbereiche 101
- Nutzfahrzeuge/Power Engineering 103
- Pkw 103
- Rückstellungen 234-240
- Sachanlagen 218-219
- Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten 231-232
- Sonstige finanzielle Vermögenswerte 225-226
- Sonstige Forderungen 226
- Sonstige Verbindlichkeiten 232
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 241
- Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien 220-221
- Volkswagen AG 109
- Volkswagen Konzern 172-173
- Vorräte 227
- Zahlungsmittel 228

C

China, Volkswagen Group 43

E

Eigenkapitalentwicklung 174-175
Ergebnis je Aktie 212

F

Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente 253-260
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen 104
Forschungs- und Entwicklungskosten 119
Fünf-Jahres-Übersicht 106

G

Geld- und Kapitalmarktprogramme 91
Gesamtergebnisrechnung 170-171
Gesamtperiodenaufwand 264
Gewinn- und Verlustrechnung
- At Equity bewertete Anteile 207
- Finanzierungsaufwendungen 207
- IFRS 7, Erläuterungen 213-214
- Konzernbereiche 95
- Nutzfahrzeuge/Power Engineering 97
- Pkw 97
- Sonstige betriebliche Aufwendungen 206
- Sonstige betriebliche Erträge 206
- Steuern vom Einkommen und vom Ertrag 208-211
- Übriges Finanzergebnis 208
- Umsatzerlöse 205
- Volkswagen AG 109
- Volkswagen Konzern 169
Gewinnverwendungsvorschlag 110

H

Haftungsverhältnisse 261

I

Ideenmanagement 134
IFRS, neue bzw. geänderte 178-179

K

Kapitalflussrechnung
- Konzernbereiche 99
- Nutzfahrzeuge/Power Engineering 100
- Pkw 100
- Volkswagen Konzern 176, 251
Kapitalkostensatz 107, 193
Kapitalmanagement 260
Kapitalrendite (ROI) und Wertbeitrag im Konzernbereich Automobile 108
Konzernkreis 181-189

M

MAN (Marke) 41

N

Nahe stehende Personen 269-270

P

Porsche (Marke) 35

S

Scania (Marke) 39
SEAT (Marke) 31
Segmentberichterstattung 94, 202-204
ŠKODA (Marke) 29
Soll-Ist-Vergleich 84
Sonstige finanzielle Verpflichtungen 263

U

Umweltschutz, Ausgaben 111

V

Vergütungen
- Aufsichtsrat 64, 282
- Vorstand 61, 63, 282
Volkswagen Finanzdienstleistungen 46
Volkswagen Nutzfahrzeuge (Marke) 37
Volkswagen Pkw (Marke) 25

W

Währungsumrechnung 191
Wertschöpfung 105
Wesentliche Zahlen U1
- Marken und Geschäftsfelder 23
- Märkte 23

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
Konzernkommunikation, 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, Fax + 49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

Volkswagen AG
Investor Relations
103 Wigmore Street
London W1U 1QS, Großbritannien
Phone + 44 20 3693 6060

Volkswagen Group China
No. 3A, Xi Liu Jie, Sanlitun Road
Chaoyang District
Beijing 100027, China
Telefon + 86 10 6531 3000

Volkswagen Group of America, Inc.
Investor Relations Liaison Office
(Fragen betreffend American Depositary Receipts)
2200 Ferdinand Porsche Drive
Herndon, Virginia 20171, USA
Telefon + 1 703 364 7000

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION

3st kommunikation, Mainz

LEKTORAT

Textpertise Heike Virchow, Gießen

FINANZTEIL

Inhouse produziert mit FIRE.sys

DRUCK

Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

PAPIER

Druckfein neu, Römerturm
Mundoplus, Berberich Papier

MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C011291
FSC
www.fsc.org

klimaneutral
natureOffice.com | DE-149-636555
gedruckt

ISSN 458.809.548.00
Printed in Germany

Termine

2014

MESSEN

6. – 16. März
Internationaler Automobilsalon, Genf

7. – 11. April
Hannover Messe

18. – 27. April
New York International Auto Show

23. – 29. April
Auto China, Beijing

31. Mai – 8. Juni
AMI Leipzig

28. August – 7. September
MIAS, Moskau

4. – 19. Oktober
Mondial de l'Automobile, Paris

30. Oktober – 9. November
Salão Internacional do Automóvel de São Paulo

31. Oktober – 9. November
Istanbul Autoshow

21. – 30. November
Los Angeles Auto Show

FINANZKALENDER

13. März
Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG, Berlin

13. Mai
Hauptversammlung der Volkswagen AG, Messegelände Hannover

29. April
Zwischenbericht Januar – März

31. Juli
Halbjahresfinanzbericht

30. Oktober
Zwischenbericht Januar – September

Vielfalt bewegt

Erleben Sie die vielfältigen Marken, Modelle und Märkte des Volkswagen Konzerns im beiliegenden Poster.

Navigator

Weitere Zahlen und Fakten zum Volkswagen Konzern bietet unsere interaktive Navigator App: http://navigator.volkswagenag.com

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Ideen *bewegen*

MOMENTUM

2013

Momentum ist das lateinische Wort für „bewegende Kraft“. Der Begriff steht für Dynamik, die verändert, die Neues und Besseres schafft.

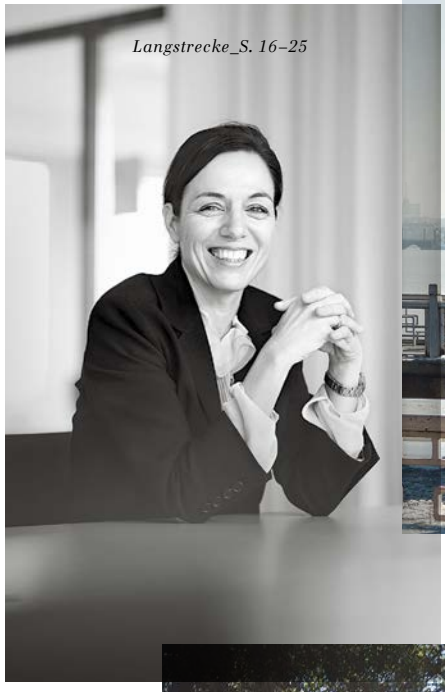
Wir wollen nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch der nachhaltigste Automobilhersteller werden. Dazu brauchen wir das Momentum der Erneuerung – für Ideen und Innovationen, die bewegen.

Wir entwickeln uns ständig weiter, behalten unser Ziel jedoch stets vor Augen: die Zukunft der Mobilität im Einklang mit Mensch und Umwelt zu gestalten. Unsere mehr als 570.000 Mitarbeiter sind Schrittmacher des technologischen Fortschritts. Sie setzen alles daran, die individuelle Mobilität noch effizienter, sicherer und komfortabler zu machen.

Wir sind überzeugt: Das Automobil wird uns auch in Zukunft bewegen. Vielleicht anders als gewohnt, aber es wird nicht weniger faszinierend sein als heute.

Erfahren Sie, was uns bewegt.

Zukunftswerk_S. 32–37



Langstrecke_S. 16–25

Allein unterwegs_S. 26–31

Verstehen

DER MOMENT_*S. 6–9*

DIE WELT IN BEWEGUNG_*S. 10–15*

LANGSTRECKE_*S. 16–25*

2

Handeln

ALLEIN UNTERWEGS_*S. 26–31*

ZUKUNFTSWERK_*S. 32–37*

WENIGER IST MEHR_*S. 38–43*

KLIMAZONEN_*S. 44–49*

ZWISCHENBILANZ_*S. 50–51*

3

Erfahren

LAUTLOS_*S. 52–55*

LEARNING BY DOING_*S. 56–59*

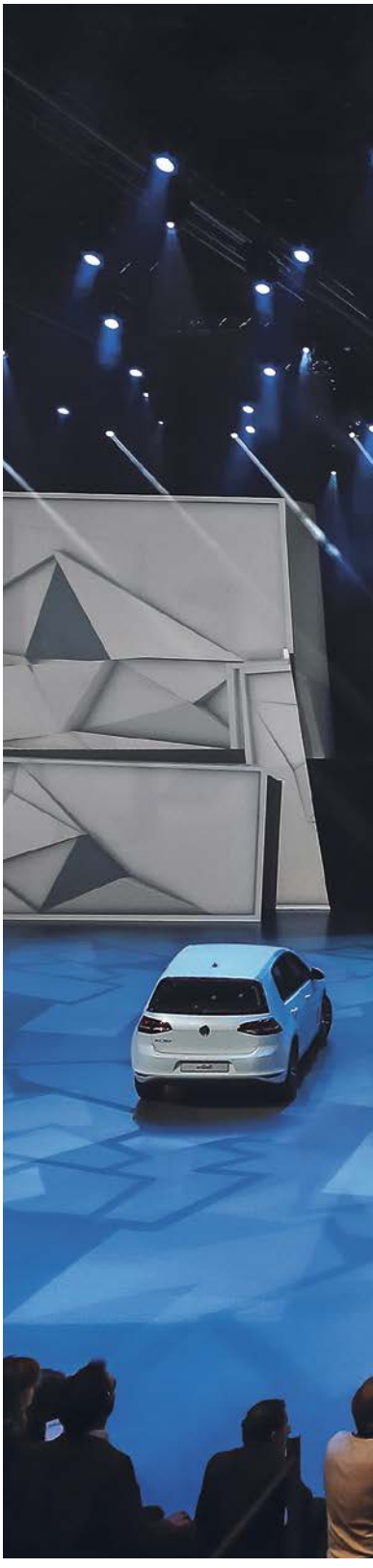
EINFACH & CLEVER_*S. 60–61*

MIT ALLEN SINNEN_*S. 62–73*

DIE PURE FORM_*S. 74–77*

DAS LETZTE WORT_*S. 78*

1



Verstehen

1

Mobilität muss zum Wohle von Mensch und Umwelt gestaltet werden. Der Volkswagen Konzern treibt Lösungen für eine automobile Zukunft voran, in der Effizienz, Ressourcenschonung und Spaß an der individuellen Fortbewegung eins werden.

Die wichtigste Automesse der Welt. Am Vorabend der IAA 2013 präsentiert Konzernchef Martin Winterkorn nicht nur neue Modelle, sondern auch eine klare Botschaft: Das Elektrozeitalter hat für den Volkswagen Konzern begonnen. Ein Gespräch über einen besonderen Moment auf dem Weg zum ökologisch führenden Automobilhersteller.

FRAGEN: *Johannes Winterhagen* **FOTOGRAFIE:** *Volkswagen AG*

Frankfurt am Main, 9. September 2013: Prof. Dr. Martin Winterkorn präsentiert am Vorabend der IAA die Elektrooffensive des Volkswagen Konzerns.

Der Moment

Herr Prof. Dr. Winterkorn, waren Sie sich Ihrer Sache ganz sicher, als Sie in Frankfurt die große Elektrooffensive des Volkswagen Konzerns ausgerufen haben?

Ich gebe gerne zu: Der Weltöffentlichkeit eine solche Botschaft zu präsentieren, das war für mich ein sehr emotionaler Moment. Aber ja, ich war mir sicher. Nicht zuletzt wegen der vier Autos, die mit mir auf der Bühne standen. Der e-up![1] und der e-Golf[2], der Audi A3 e-tron[3] und der Porsche Panamera S E-Hybrid[4] zeigen, wie ernst wir es mit der Elektromobilität meinen. Und vor allem, wie faszinierend und vielfältig diese Technologie ist.

Warum hat es so lange gedauert, bis der Volkswagen Konzern die ersten Elektromodelle auf den Markt gebracht hat?

Uns war von Beginn an klar: Ein Elektroauto darf keine rollende Verzichtserklärung sein. Es muss in jeder Hinsicht überzeugen, also technisch ausgereift, alltagstauglich, sicher und bezahlbar sein. Während andere viel geredet haben, haben wir intensiv und hart an der Entwicklung gearbeitet. Jetzt ist die Zeit reif.

Um der ökologisch führende Hersteller zu werden, reicht es aber nicht aus, einige wenige Elektroautos im Programm zu haben, oder?

Wer es wirklich ernst meint mit dem Umweltschutz, muss das gesamte Antriebsspektrum beherrschen: von hocheffizienten Diesel-, Benzin- und Erdgasmotoren bis hin zu reinen Batteriefahrzeugen und Plug-in-Hybriden. Dafür steht unser Konzern. Zudem denken wir Umweltschutz ganzheitlich: von der Energieerzeugung über die Entwicklung, die Produktion, den Handel und den Betrieb bis hin zur Wiederverwertung. Genau das bedeutet für uns „Think Blue.“.

Ziemlich viel auf einmal – ist das denn zu schaffen?

Das Ganze ist ein Kraftakt. Aber wenn es jemand kann, dann dieser Konzern mit seinen zwölf Marken, jährlichen Aufwendungen über zehn Milliarden Euro für Forschung und Entwicklung sowie der Kompetenz von mehr als 40.000 Ingenieuren. Der Schlüssel sind unsere Modularen Baukästen. Damit können wir alle Antriebstechnologien in alle Modelle und Marken bringen. In unseren Werken fertigen wir Elektroautos zudem Stoßstange an Stoßstange mit den anderen Modellen.

Was hat denn Ihr Kunde – der Autokäufer – davon?

Bei den Marken des Volkswagen Konzerns hat der Kunde wirklich die freie Wahl. Weil wir in der Lage sind, schnell, flexibel und wirtschaftlich auf alle Wünsche zu reagieren. Nehmen Sie die E-Mobilität: vom emissionslosen Stadtauto über den Allrounder mit Plug-in-Hybrid bis zur Sportlimousine mit einem Verbrauch von drei Litern auf 100 Kilometer – bei uns entscheidet der Kunde, wie viel „Elektro“ er haben möchte.

1 Volkswagen e-up! 60 kW Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 11,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 0.
2 Volkswagen e-Golf 85 kW Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 12,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 0.
3 Audi A3 Sportback e-tron 150 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 1,5; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 35.
4 Porsche Panamera S E-Hybrid 306 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 3,1; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 16,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 71.

10,2

Milliarden Euro

Im Jahr 2013 hat der Volkswagen Konzern 10,2 Milliarden Euro für Forschung und Entwicklung aufgewendet.

Die Welt in Bewegung

Die Automobilwelt kennt keinen Stillstand, der Fortschritt verändert sie permanent. Doch es gibt Konstanten: die Vielfalt der Kulturen und Mobilitätswünsche weltweit. Der Volkswagen Konzern ist nah bei seinen Kunden – mit rund 570.000 Mitarbeitern und in über 150 Ländern. Der Anspruch: individuelle Mobilität anzubieten, die die unterschiedlichen Bedürfnisse der Menschen überall auf der Welt erfüllt. Sicher, umweltgerecht und mit viel Fahrspaß.

TEXT: *Tina Rumpelt*

Kalifornien

Der *Golden State* – Land der Sonne, der neuen Trends und strengen Umweltgesetze. Bis 2015 sollen 1,5 Millionen „Zero Emission"-Fahrzeuge in Kalifornien unterwegs sein. Der Volkswagen Konzern forscht im Silicon Valley schon seit 1998: Im Electronics Research Laboratory (ERL) und im Volkswagen Automotive Innovation Laboratory (VAIL) werden Zukunftstechnologien vorangetrieben – von der Elektromobilität über Fahrerassistenzsysteme bis zum autonomen Fahren.

8,0

Prozent der 2013 in Kalifornien neu zugelassenen Fahrzeuge hatten einen Hybridantrieb; 1,3 Prozent waren rein elektrisch betriebene „Stromer".

137

Mio. Dollar investierte der Volkswagen Konzern seit 2008 in Kalifornien, unter anderem in das Test Center California (TCC). Dort werden die Emissionen neuer Fahrzeuge und Antriebe unter extremen klimatischen Bedingungen geprüft.

Kennzahlen

Einwohner	38 Mio.
Anteil der Menschen, die in Städten leben	69 %
Altersdurchschnitt der Bevölkerung	35 Jahre
Fahrzeug-Dichte pro 1.000 Einwohner	755
Neuzulassungen 2013	1,7 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge
Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns in den USA	1 (in Chattanooga, Tennessee)
Topseller-Modelle der Konzernmarken in den USA	Volkswagen Jetta und Passat, Audi Q5, Porsche Cayenne
Gesetzlicher CO_2-Emissionsgrenzwert (Flottenwert) in den USA	155 g/km im Modelljahr 2016 (jährlich sinkender Grenzwert)

Kennzahlen

Einwohner	199 Mio.
Anteil der Menschen, die in Städten leben	85 %
Altersdurchschnitt der Bevölkerung	30 Jahre
Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner	147
Pkw-Neuzulassungen 2013	2,8 Mio.
Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns in Brasilien	6
Topseller-Modelle der Konzernmarken	Volkswagen Gol, Fox und Voyage, Audi Q3
Gesetzlicher Flottenverbrauchsgrenzwert	1,82 Megajoule (MJ)/km in 2017 (im Rahmen einer freiwilligen Verpflichtung)

88,5

Prozent aller neu zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge fahren mit Flex-Fuel-Motoren – eine Technologie, die Volkswagen 2003 auf den Markt gebracht hat.

94

Prozent ihres Energiebedarfs will die Volkswagen do Brasil künftig regenerativ erzeugen – unter anderem in zwei eigenen Wasserkraftwerken.

27

Jahre lang führt der Volkswagen Gol nun schon die brasilianische Zulassungsstatistik an.

Brasilien

Das *Land der Zukunft* gilt als *die* Automobilnation Südamerikas: Brasilien ist der größte Fahrzeug-Exporteur des Kontinents und der fünftgrößte Automobilmarkt der Welt. Volkswagen, seit 60 Jahren vor Ort, hat sich zum führenden Automobilhersteller des Landes entwickelt. Bis 2018 will der Konzern hier 3,56 Milliarden Euro in den Ausbau der Produktionskapazitäten und die Entwicklung neuer Fahrzeuge investieren. Ab 2015 sollen unter anderem der Volkswagen Golf und der Audi A3 in Brasilien vom Band rollen.

Europäische Union

Europa ist die *Wiege des Automobils*. 13 Millionen Menschen arbeiten in der Automobilbranche, die als europäische Schlüsselindustrie gilt. Der Volkswagen Konzern ist der größte Autobauer des Kontinents. Fast jeder vierte in Westeuropa zugelassene Neuwagen stammt aus dem Konzern. Das Unternehmen produziert mit 425.000 Mitarbeitern in 15 EU-Ländern sowie in Russland und der Türkei Fahrzeuge und Komponenten für Europa und die Weltmärkte.

Über
230
Automobilwerke gibt es in den 28 EU-Ländern. 62 Standorte gehören zum Volkswagen Konzern.

25
Prozent des Entwicklungs- und Forschungsaufwands entfallen auf die Automobilindustrie: rund 26 Mrd. Euro jährlich. Allein der Volkswagen Konzern hat 2013 über 10 Mrd. Euro für Forschung und Entwicklung aufgewendet.

39
Prozent aller 2012 in Europa zugelassenen Neuwagen emittierten weniger als 120 Gramm CO_2 pro Kilometer.

Kennzahlen

Einwohner	509 Mio.
Anteil der Menschen, die in Städten leben	74 %
Altersdurchschnitt der Bevölkerung	42 Jahre
Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner	483
Pkw-Neuzulassungen 2013	11,9 Mio.
Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns in der Europäischen Union	62
Topseller-Modelle der Konzernmarken	Volkswagen Golf und Polo, Audi A4, ŠKODA Octavia
Gesetzliche CO_2-Emissionsgrenzwerte (Flottenwert)	2012 – 2019: 130 g CO_2/km 2020: 95 g CO_2/km

Kennzahlen

Einwohner	51 Mio.
Anteil der Menschen, die in Städten leben	62 %
Altersdurchschnitt der Bevölkerung	26 Jahre
Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner	119
Pkw-Neuzulassungen 2013	0,5 Mio.
Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns in Südafrika	3
Topseller-Modelle der Konzernmarken	Volkswagen Polo und Golf, Audi A4
Gesetzliche CO_2-Emissionsgrenzwerte (Flottenwert)	bislang keine

Südafrika

Die *Rainbow Nation* ist autobegeistert – bereits jeder achte Südafrikaner besitzt ein eigenes Auto. Volkswagen ist seit 1951 vor Ort und heute die Nummer eins auf dem südafrikanischen Pkw-Markt. Für den Konzern arbeiten in Südafrika rund 5.300 Mitarbeiter: In Uitenhage laufen Modelle der Marke Volkswagen vom Band. Zudem produziert MAN in Pinetown und Olifantsfontein Busse und Lkw.

Rund
552.000
Fahrzeuge liefen 2013 in Südafrika vom Band. Mehr als die Hälfte wurde exportiert.

Etwa
60
Automobilmarken sind auf dem wettbewerbsintensiven südafrikanischen Markt vertreten.

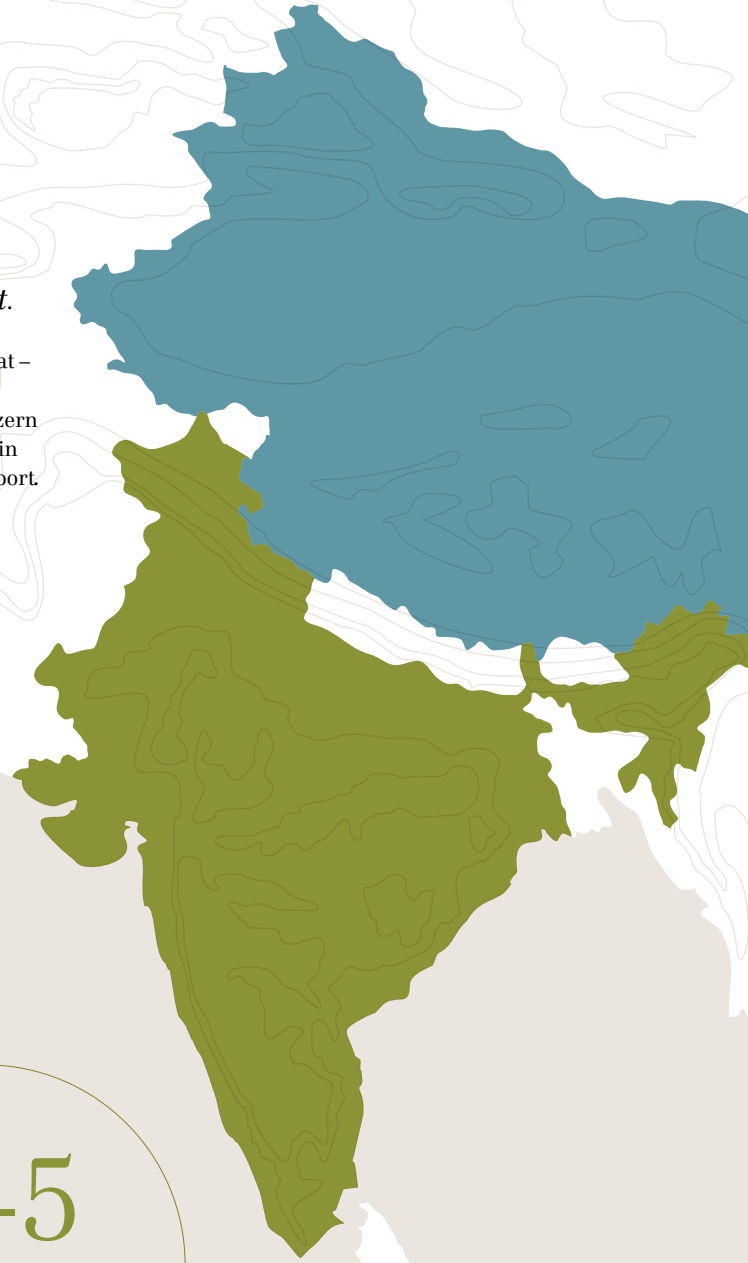
52
Prozent aller Autos, die 2013 in Südafrika verkauft wurden, waren Kleinwagen. Der Bedarf der Südafrikaner an Basismobilität ist groß.

Kennzahlen

Einwohner	1,24 Mrd.
Anteil der Menschen, die in Städten leben	32 %
Altersdurchschnitt der Bevölkerung	27 Jahre
Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner	18
Pkw-Neuzulassungen 2013	2,4 Mio.
Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns in Indien	4
Topseller-Modelle der Konzernmarken	Volkswagen Polo, Audi A4, ŠKODA Fabia
Gesetzlicher Flottenverbrauchsgrenzwert	geplant ab 2017

Indien

Indien ist ein wichtiger *automobiler Zukunftsmarkt*. 2013 wurden dort fast doppelt so viele Pkw verkauft wie 2006. Auch wenn die Wachstumsdynamik etwas nachgelassen hat – das Mobilitätsbedürfnis der rund 200 Millionen Menschen umfassenden Mittelschicht ist ungebrochen. Der Volkswagen Konzern hat 2004 sein erstes Werk in Indien errichtet und fertigt heute in vier Fabriken Pkw und Lkw für den Inlandsmarkt sowie für den Export.

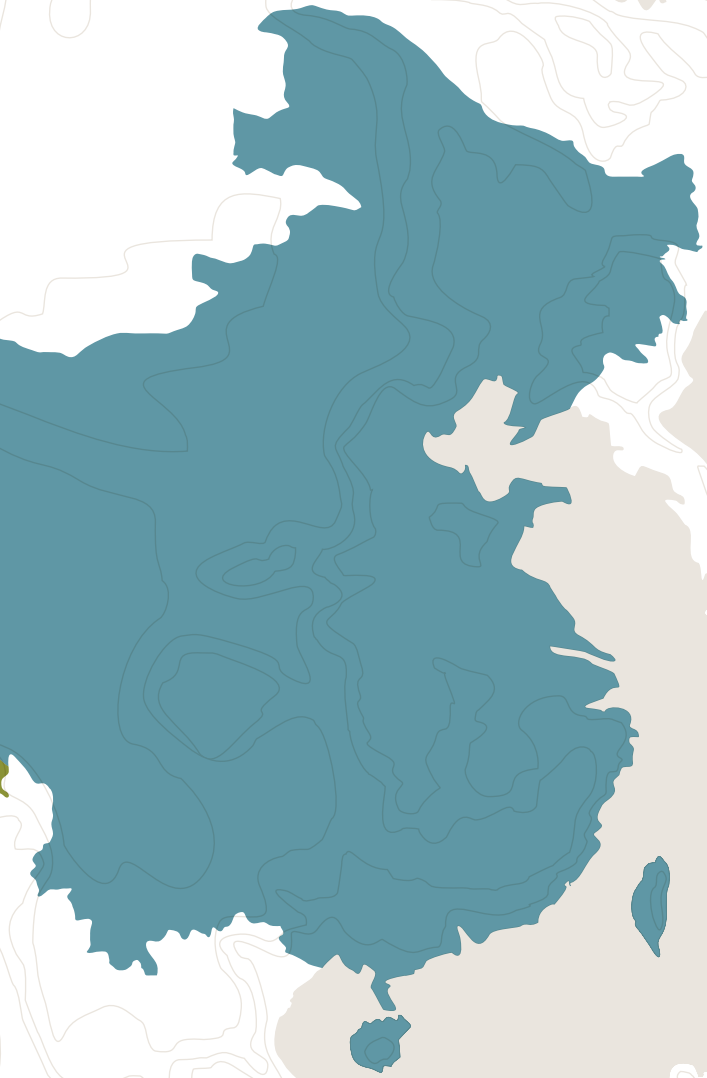


Etwa
4
Mio. Autos und leichte Nutzfahrzeuge liefen 2013 in Indien vom Band. Das Land ist damit der sechstgrößte Fahrzeugproduzent weltweit.

4–5
Mrd. US-Dollar will die indische Regierung bis Ende des Jahrzehnts in die Förderung der E-Mobilität investieren.

China

Das ***Reich der Mitte*** ist *der* Wachstumsmotor der Automobilindustrie und für den Volkswagen Konzern der größte Absatzmarkt. 2013 lieferte das Unternehmen dort über 3,27 Millionen Fahrzeuge aus und ist damit die klare Nummer eins im Markt. Diese Erfolgsgeschichte begann vor 30 Jahren mit der Montage des Santana. Inzwischen produziert der Konzern an 17 Standorten mehr als 20 verschiedene Modelle für den chinesischen Markt.



Rund
87
Mio. Pkw sind auf Chinas Straßen unterwegs – doppelt so viele wie in Deutschland. Trotzdem besitzt nur jeder 15. Chinese ein eigenes Auto.

18,2
Mrd. Euro werden die Gemeinschaftsunternehmen des Volkswagen Konzerns bis 2018 in neue Modelle, Technologien und Werke investieren.

Über
3.500
Forscher und Entwickler arbeiten für den Volkswagen Konzern in China.

Kennzahlen

Einwohner	1,35 Mrd.
Anteil der Menschen, die in Städten leben	52 %
Altersdurchschnitt der Bevölkerung	36 Jahre
Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner	64
Pkw-Neuzulassungen 2013	15,9 Mio.
Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns in China	17
Topseller-Modelle der Konzernmarken	Volkswagen Bora, Lavida und Santana, Audi A6 L, Porsche Cayenne
Gesetzlicher Flottenverbrauchsgrenzwert	ab 2015: 6,9 l/100 km ab 2020: 5,0 l/100 km

Quellen: The World Fact Book: www.cia.gov; World Bank: www.worldbank.org; US Census Bureau: www.census.gov; Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles: www.oica.net; IHS Automotive: www.ihs.com; California Environmental Protection Agency: www.arb.ca.gov; California Government: www.gov.ca.go; Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores: www.anfavea.com.br; Germany Trade & Invest: www.gtai.de; ACEA/The Automobile Industry Pocket Guide 2013: www.acea.be; Eurostat: www.epp.eurostat.ec.europa.eu; VDA: www.vda.de; National Association of Automobile Manufacturers of South Africa: www.naamsa.co.za.

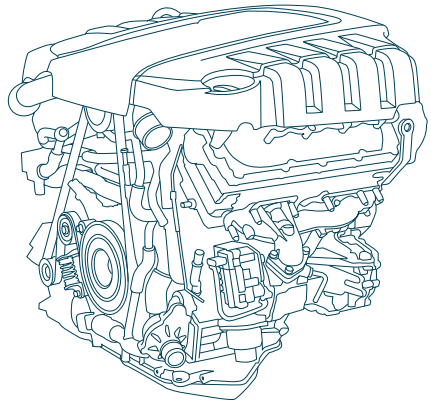
VOLKSWAGEN XL1

Das Ein-Liter-Auto: TDI-Motor (35 kW/48 PS) kombiniert mit Elektromotor (20 kW/27 PS). CO_2-Ausstoß: 21 g/km.

Langstrecke

Den einen Weg zur nachhaltigen Mobilität gibt es nicht.
Deshalb arbeiten Forscher und Entwickler im Volkswagen Konzern
zeitgleich an verschiedenen neuen Technologien.
Immer gilt: Aus weniger Energie soll mehr Fahrvergnügen entstehen.

TEXT: *Johannes Winterhagen* **FOTOGRAFIE:** *Hartmut Nägele*



TDI-Motor

Effizienzchampion TDI: Moderne Dieselmotoren wie der 4,2-Liter-V8-TDI von Audi verbinden Laufruhe, sattes Drehmoment und geringen Verbrauch.

Als der Golf[1] *1974* das Licht der Welt erblickte, konnten die Kunden zunächst zwischen zwei Benzinmotoren entscheiden. Für den stärkeren 70-PS-Motor (51 kW) gab es auf Wunsch ein Dreigang-Automatikgetriebe. Heute hat ein Golf-Kunde deutlich mehr Wahlmöglichkeiten: Die Spanne der Antriebsleistung reicht bei den Benzinern von 63 bis zu 221 kW (85 – 300 PS), bei den Dieselmotoren von 81 bis 135 kW (110 – 184 PS). Hinzu kommt eine besonders sparsame Erdgasvariante mit 81 kW (110 PS) Nennleistung. Das Schalten übernimmt auf Wunsch ein Doppelkupplungsgetriebe: Ohne jede Zugkraftunterbrechung wechselt es so sanft und schnell den Gang, dass der Fahrer das Schalten in der Regel nur am Drehzahlmesser verfolgen kann. Pünktlich zum 40. Geburtstag des Golf kommen 2014 eine Plug-in-Hybrid- und eine Elektro-Version hinzu.

Das Auto, das die Marke Volkswagen verkörpert wie kein anderes, spiegelt die vielfältige Antriebswelt der Zukunft wider. Der Schlüssel hierfür ist der Modulare Querbaukasten (MQB) – eine über viele Konzernmarken einheitliche Fahrzeugarchitektur für Modelle, bei denen der Motor quer zur Fahrtrichtung eingebaut wird.

Noch größer wird die Antriebsvielfalt, wenn man sich im gesamten Volkswagen Konzern umschaut. Die Auswahl reicht von kleinen Zweizylinder-Motoren, die Ducati für seine Motorräder entwickelt, bis hin zu V8-Lkw-Motoren von Scania, bei denen ein einzelner Zylinder mehr als zwei Liter Hubraum hat. So unterschiedlich wie die Fahrzeugkonzepte sind auch die Antriebe. Trotzdem: Hört man sich bei den Motorenentwicklern um, geht es vor allem um eins: Effizienz. Oder: Wie wird die im Kraftstoff gebundene Energie bestmöglich für die Fortbewegung genutzt?

In die Antwort auf diese Frage investiert die Automobilindustrie viel Wissen und Geld. Denn der Verbrennungsmotor bleibt auf absehbare Zeit die bedeutendste Antriebsquelle. Auch im Jahr 2020, so schätzt das Beratungsunternehmen McKinsey, werden noch 90 Prozent aller neuen Pkw ausschließlich von Verbrennungsmotoren angetrieben. Im Nutzfahrzeugbereich liegt der Anteil nochmals höher. Erste Wahl für viele Autokäufer weltweit ist dabei nach wie vor der Benzinmotor, überwiegend mit drei oder vier Zylindern. Zeitgleich mit dem aktuellen Golf hat Volkswagen daher einen neuen „Ottomotor-Baukasten“ eingeführt, aus dem sich künftig viele Modelle des Konzerns bedienen werden. Durch die höheren Stückzahlen können aufwendige Spritspartechnologien wie die Benzindirekteinspritzung oder die Abgasturboaufladung noch wirtschaftlicher hergestellt werden. Auf den Benzinmotoren basieren auch die besonders klimafreundlichen TGI-Modelle, die mit Erdgas betrieben werden. Sie emittieren bei gleicher Fahrweise 25 Prozent weniger Kohlendioxid, weil Erdgas bei gleichem Energieinhalt weniger Kohlenstoff enthält.

Als Effizienzchampion gilt seit jeher der Dieselmotor. „Das wird auch künftig so bleiben“, erläutert Ulrich Weiß. Am Audi Standort Neckarsulm entwickelt der gelernte Maschinenbauer TDI-Motoren mit sechs und acht Zylindern für Premiumfahrzeuge wie den Audi A8[2]. Die Käufer dieser Wagen erwarten höchste Laufruhe und ein sattes Drehmoment, zugleich aber auch einen möglichst geringen Verbrauch mit minimalen Emissionen. Eine anspruchsvolle Entwicklungsaufgabe – denn, so Weiß: „Von der Physik her sind das gegenläufige Ziele.“

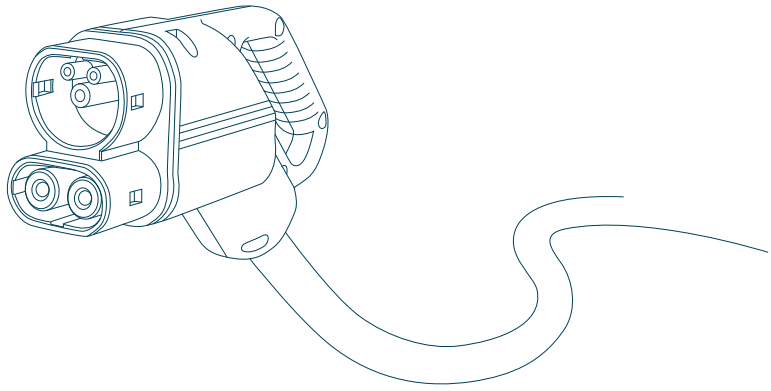
Ein Spagat, den Weiß mit seinem Team meistert. Sie berücksichtigen bereits bei der Entwicklung neuer Motoren die Frage, wie man Abgase am wirkungsvollsten reinigen kann. So spritzen die Audi Motoren den Dieselkraftstoff mit dem bis zu 2.500-fachen des Luftdrucks in den Zylinder, in kleinsten Mengen von einem Kubikmillimeter. Das sorgt für eine feinere Zerstäubung des Kraftstoffs und eine schadstoffarme Verbrennung. Verbleibende Abgasbestandteile, für die gesetzliche Höchstgrenzen gelten, werden durch das Abgasreinigungssystem weiter verringert. Das Besondere am System von Audi ist die Kombination von zwei Katalysatoren und einem Partikelfilter in einer kompakten Einheit, die nahe am Motor verbaut werden kann und aufgrund der dort herrschenden hohen Temperaturen sehr effektiv arbeitet. Für Langstreckenfahrer ist der Diesel erste Wahl – vor allem in Europa, wo fast jeder zweite Neuwagen mit dem Selbstzünder unterwegs ist. In den größten Pkw-Märkten der Welt, China und den Vereinigten

„Den Verbrennungs-motor noch sparsamer zu machen, ist unsere wichtigste Aufgabe.“

Ulrich Weiß entwickelt Dieselmotoren am Audi Standort Neckarsulm

„Wir haben mit Elektro- und Hybridantrieben technisches Neuland betreten. Eine spannende Zeit für uns Ingenieure.“

Hanno Jelden entwickelt elektrische Antriebe für Volkswagen



Der Kombistecker

Das „Combined Charging System“ kann zum Laden mit Wechselstrom zu Hause und am Arbeitsplatz sowie an Gleichstrom-Schnellladestationen verwendet werden.

Staaten, ist der Dieselanteil weitaus geringer. Das will Weiß ändern: „Wir beobachten jetzt schon, dass die Kundenakzeptanz in den USA deutlich wächst.“ Und auch in China sind bereits erste Dieselmodelle von Volkswagen und Audi auf den Straßen unterwegs.

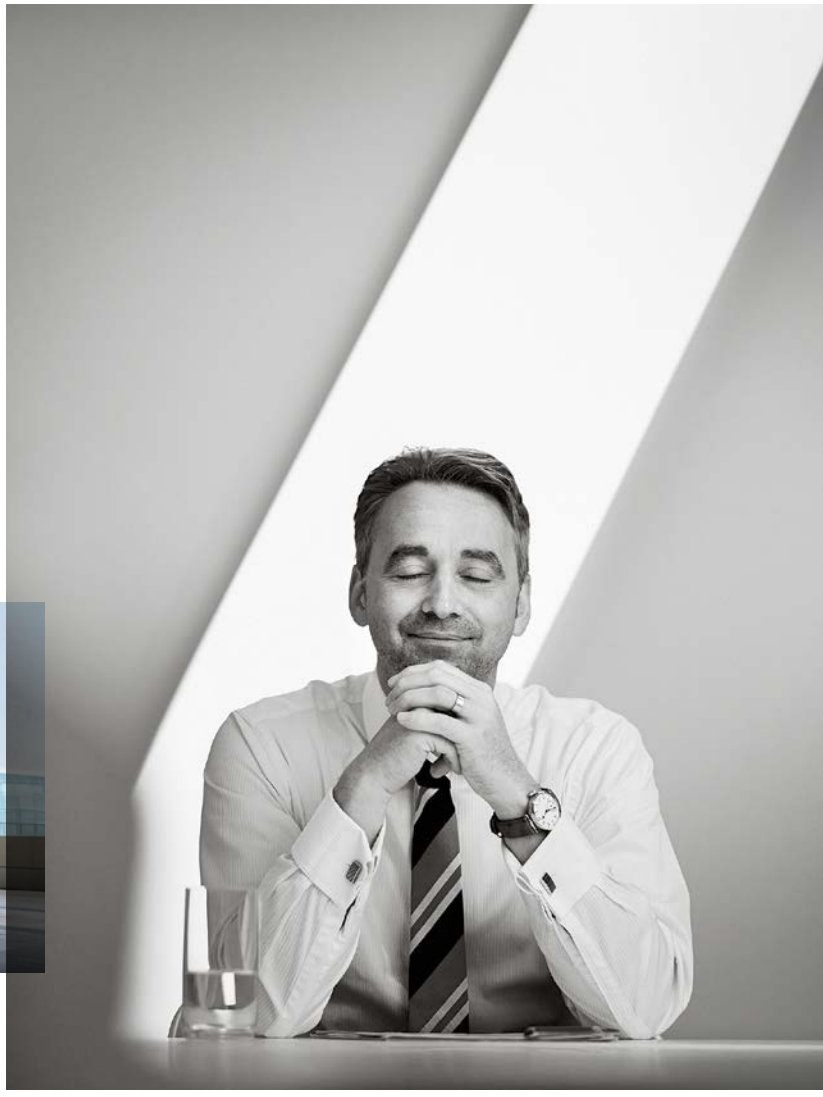
In Asien, aber auch in den USA spielen Hybridantriebe, bei denen der herkömmliche Benzinmotor Unterstützung durch eine elektrische Maschine bekommt, eine wichtige Rolle. Ein faszinierendes Prinzip, an dem die Volkswagen Forschung schon viele Jahre gearbeitet hatte, als Hanno Jelden die Verantwortung für alle elektrischen Antriebskomponenten übernahm. Sein Auftrag: Hybrid- und Elektrofahrzeuge zur Serienreife zu bringen. Den Anfang machte der Touareg Hybrid [3] von Volkswagen, gefolgt von Fahrzeugen der Marken Audi und Porsche. „In diesem Projekt haben wir gelernt, wie man die beiden Motoren und das Getriebe perfekt aufeinander abstimmt. Heute nimmt der Autofahrer gar nicht mehr wahr, wenn der Gang wechselt oder Verbrennungs- und Elektromotor einander ablösen“, resümiert Jelden.

Hybridfahrzeuge sparen je nach Auslegung 15 bis 25 Prozent Kraftstoff. „Das war uns nicht genug“, sagt Jelden, der parallel zur Serienentwicklung verschiedene Alternativkonzepte testen ließ. Besonders interessant sind die Plug-in-Hybride, bei denen die Fahrzeugbatterie auch an der Steckdose geladen werden kann. Ist der Akku ausreichend groß, erlaubt dies eine leistungsstarke Auslegung des Elektromotors, und der Plug-in-Hybrid fährt bis zu 50 Kilometer rein elektrisch. Nach einer Studie des Fraunhofer-Instituts legt der deutsche Autofahrer im Schnitt nur 42 Kilometer pro Tag zurück. Ein Plug-in-Hybrid ist also im Alltag häufig rein elektrisch unterwegs, aber dank Verbrennungsmotor immer für die große Fahrt gerüstet. „Zudem fährt sich so ein Auto sehr dynamisch“, erklärt Jelden. „Denn wenn es darauf ankommt, etwa beim Überholen, kann der Fahrer die Kraft beider Motoren abrufen.“ Die Kombination aus Effizienz und Dynamik, die ein Plug-in-Hybrid bietet, wird sich künftig in vielen Modellen des Volkswagen Konzerns finden. Den Anfang machte im Sommer 2013 der Porsche Panamera S E-Hybrid [4], rund ein Jahr später wird die Technologie auch für den Golf angeboten.

Elektroautos, die sich ausschließlich mit der Energie aus ihrer Lithium-Ionen-Batterie fortbewegen, werden aufgrund der noch begrenzten Reichweite in absehbarer Zeit vor allem in Städten zu finden sein. Kein Zufall also, dass Volkswagen als erstes Elektroauto den Stadtflitzer e-up! [5] anbietet. Mit einem Verbrauch von 11,7 kWh auf 100 Kilometern ist er der effizienteste „Stromer“ der Welt. Kein Selbstzweck, wie Jelden erläutert: „Durch den niedrigen Verbrauch kommt der e-up! mit einer Batterieladung rund 160 Kilometer weit.“ Um den Energiebedarf so niedrig wie möglich zu halten, haben die Volkswagen Ingenieure jedes Detail – vom Reifen bis zur Kühlung des Elektromotors – nach unnötigen Energieverbrauchern durchforstet und wirkungsvolle Lösungen gefunden. Dadurch wurde es möglich, die Batterie des e-up! leicht und kostengünstig zu gestalten.

Wer leichter ist, kommt weiter – den Beweis dafür tritt auch der Volkswagen XL1 [6] an, das erste Ein-Liter-Auto der Welt. „Einen Praxistest für neue Technologien“, nennt ihn der langjährige Projektleiter Holger Bock. Zum Beispiel für das Monocoque aus Karbonfasern (CFK), eine Rohkarosserie, die in einem Stück gefertigt wird und nur 90 Kilogramm wiegt. Eine vergleichbare Karosserie in Stahlbauweise würde mehr als das Doppelte auf die Waage bringen. „Da wir die Einzelteile nicht miteinander verkleben müssen, sparen wir viel Zeit im Vergleich zur bisherigen Montage“, erläutert Bock. Das Großwerkzeug, auf dem die Karosserie innerhalb von zwei Stunden aus einzelnen CFK-Fasermatten „gebacken“ wird, ist eine Weltneuheit. „Das Wissen, das wir uns dabei erarbeitet haben, können wir künftig auch für andere Serien nutzen.“ Das gilt genauso für die tropfenförmige Aerodynamik des XL1, die Außenspiegel, die durch Kameras ersetzt wurden (e-Mirrors), oder den Diesel-Hybridantrieb (Technik-Grafik auf Seite 24/25).

Immer wieder Neuland betreten, das verbindet die Ingenieure Bock, Jelden und Weiß: Sie sind drei von mehr als 40.000 Menschen, die im Volkswagen Konzern neue Fahrzeuge und Technologien entwickeln. Wenn es um zukunftsfähige Mobilitätskonzepte geht, ist aber mehr gefragt als die Kreativität von Elektrotechnikern und Maschinen-



„Effizienz ist nicht nur eine Frage des Antriebs, sondern bedeutet Arbeit an jedem Detail des Autos.“

Holger Bock war Projektleiter für den XL1 und verantwortet nun als Gesamtfahrzeug-Projektleiter unter anderem die Modelle up! und Polo.

bauern. Beispielsweise fährt ein Elektroauto nur dann klimaneutral, wenn es mit regenerativ erzeugtem Strom betankt wird. Dafür vermittelt Volkswagen Financial Services auf Wunsch einen entsprechenden Vertrag. Und wer sich für einen e-up! entscheidet und dennoch mit dem Auto in den Urlaub fahren will, kann sich über die zu Volkswagen Financial Services gehörende Autovermietung Euromobil für bis zu 30 Tage im Jahr kostenlos ein geräumigeres Auto mit Verbrennungsmotor leihen.

Der Weg in die Mobilität der Zukunft ist eine Langstrecke mit vielen Abzweigungen. Wie schnell sich alternative Antriebskonzepte durchsetzen, ist aller Marktforschung zum Trotz nicht exakt vorherzusagen. Entscheidend ist, auf den Wandel vorbereitet zu sein. In jeder Hinsicht: Deshalb kann der aktuelle Golf, der erstmals auf dem Modularen Querbaukasten beruht, mit jedem Antrieb ausgeliefert werden, den ein Kunde wünscht. Ob Benziner, Diesel, Erdgasmotor oder Elektroantrieb, gefertigt wird stets auf derselben Montagelinie. Das ist wirtschaftlich – für Volkswagen wie für den Kunden. Denn dem Klimaschutz dienen sparsame Antriebe nur, wenn sie den Weg auf die Straße finden.

1 Volkswagen Golf Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 5,2 bis 3,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 122 bis 85.

2 Audi A8 Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 9,1 bis 5,9; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 213 bis 144.

3 Volkswagen Touareg Hybrid 245 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 8,7 / außerorts 7,9 / kombiniert 8,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 193.

4 Porsche Panamera S E-Hybrid 306 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 3,1; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 16,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 71.

5 Volkswagen e-up! 60 kW Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 11,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 0.

6 Volkswagen XL1 Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 0,9; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 7,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 21.

Audi A3 Sportback Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 6,5 bis 3,3; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 149 bis 88 (siehe Abbildung Seite 19).

Volkswagen e-Golf 85 kW Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 12,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 0 (siehe Abbildung Seite 20).

„Innovative Dienstleistungen werden immer wichtiger“

Wie Volkswagen Financial Services neue Mobilitätskonzepte unterstützt

Warum beschäftigt sich Volkswagen Financial Services mit neuen Mobilitätskonzepten?

Wir haben einen klaren Geschäftsauftrag: den Absatz der Marken des Volkswagen Konzerns zu unterstützen und die Kundenloyalität zu erhöhen. Wenn die Marken also zum Beispiel Fahrzeuge mit alternativen Antrieben anbieten, dann ist es unsere Aufgabe, deren Markterfolg durch neuartige Dienstleistungen und Produkte zu stützen.

Welche Rolle spielt dabei die Elektromobilität?

Die Elektromobilität zeigt, wie sich das Angebotsportfolio eines automobilen Finanzdienstleisters weiterentwickelt. Das gilt beispielsweise für die „Blue Power“-Ökostromverträge. Damit versorgen wir Käufer von Elektrofahrzeugen auf Wunsch mit regenerativ erzeugtem Strom.

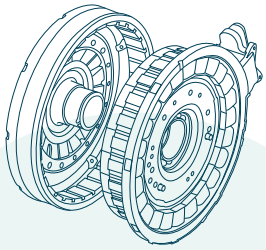
Welche Rolle wird Carsharing künftig spielen?

Viele Carsharing-Initiativen arbeiten derzeit noch defizitär. Eine Ausnahme ist Greenwheels aus den Niederlanden mit seinen rund 2.000 Fahrzeugen. Deshalb hat sich Volkswagen Financial Services 2013 an dem Unternehmen beteiligt. Daraus lernen wir mehr über die nachhaltigen Kundenbedürfnisse – genauso wie mit unserem eigenen Carsharing-Pilotprojekt Quicar in Hannover.

Lassen sich solche Konzepte auf außereuropäische Märkte übertragen?

Gerade in Asien ist der Wunsch sehr stark, die boomende Mobilität von Anfang an nachhaltig zu gestalten. Deshalb haben wir beispielsweise in China die „Volkswagen New Mobility Services“-Gesellschaft gegründet. Damit wollen wir die Chancen entlang der automobilen Wertschöpfungskette nutzen, die sich für uns insbesondere in den Megametropolen auftun.

Nadja Lucchini-Kranz, Leitung Marketing und Innovationen International, Volkswagen Financial Services AG



XL1

E-Motor

(20 kW / 27 PS)

140 Nm

Bis zu
50 km
Reichweite rein elektrisch und emissionsfrei

VOLKSWAGEN XL1

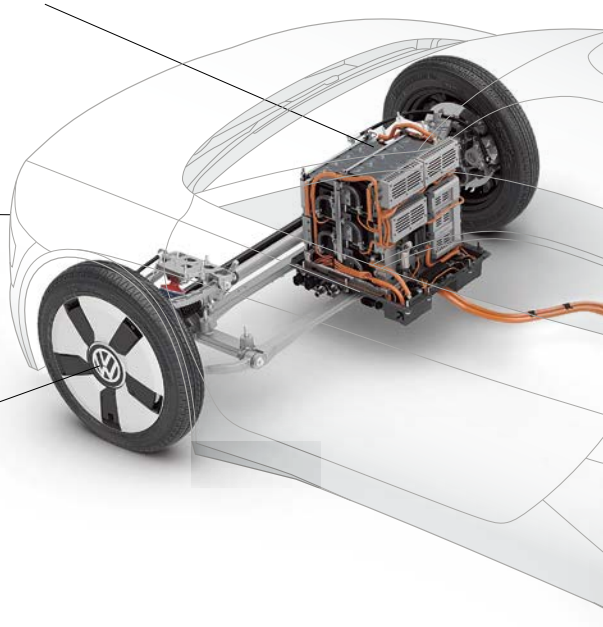
Volkswagen definiert das technisch Machbare neu: effizienter Diesel-Hybrid-Antrieb, minimales Gewicht, perfekte Aerodynamik. So werden 0,9 Liter Durchschnittsverbrauch Realität.

HOCHVOLTBATTERIE

Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 5,5 kWh.

LEICHTBAU-KAROSSERIE

Die Karosserie wiegt dank CFK-Monocoque einschließlich Flügeltüren und Verbundglas-Windschutzscheibe nur 230 Kilogramm.

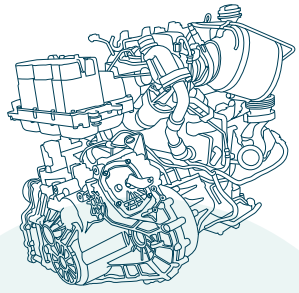


ROLLWIDERSTANDSARME REIFEN

Zusammen mit der aerodynamisch optimierten Karosserie mit einem cW-Wert von 0,189 steigern sie zusätzlich die Energieeffizienz.

MAGNESIUM-SCHMIEDERAD

Hightech-Leichtbau: So leicht, dass eine Hand problemlos zum Heben reicht.



XL1

Zwei-zylinder

TDI-Motor (35 kW / 48 PS)

7-Gang-
Doppelkupplungs-getriebe (DSG)

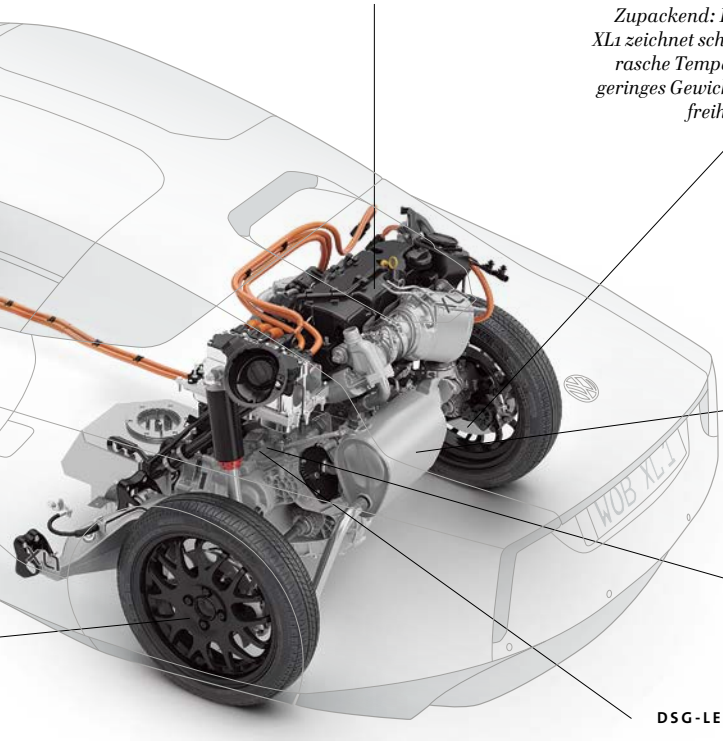
ZWEIZYLINDER-TDI

In Kombination mit dem E-Motor emittiert der effiziente Leichtbau-Diesel nur noch 21 g/km CO_2.

KERAMIK-BREMSEN

Zupackend: Die Bremsen des XL1 zeichnet schnelles Ansprechen, rasche Temperaturableitung, geringes Gewicht und Korrosionsfreiheit aus.

795 kg
wiegt das sparsamste Serienautomobil der Welt



TITAN-ABGASANLAGE

Titanmetall – Werkstoff der Zukunft: sehr leicht, hohe Festigkeit, temperatur- und korrosionsbeständig.

ELEKTROMOTOR

Weniger als 0,1 kWh verbraucht der XL1 im Elektrobetrieb pro Kilometer Fahrstrecke.

DSG-LEICHTBAUGETRIEBE

7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, eine Entwicklung von Volkswagen.

2

Handeln

2

Wer die Zukunft gestalten will, braucht Mut und die Kraft zum Handeln. Bis 2018 will der Volkswagen Konzern ökonomisch wie ökologisch die Nummer eins der Automobilbranche werden. Ideenreichtum und Innovationskraft sind der Treibstoff auf dem Weg zu diesem großen Ziel.

SCHOOL
STOP WHEN
LIGHTS FL
1045213

Allein unterwegs

In nicht allzu ferner Zukunft wird Audi Fahrzeuge anbieten, die ohne Zutun des Fahrers durch Staus manövrieren und selbständig in enge Parkhäuser fahren. Es geht um „Vorsprung durch Technik“. Dafür forscht das Unternehmen im Silicon Valley am pilotierten Fahren – und zwar dort, wo es am schwierigsten ist: im dichten Straßenverkehr.

TEXT: *Jens Meiners* **FOTOGRAFIE:** *Matthias Haslauer*

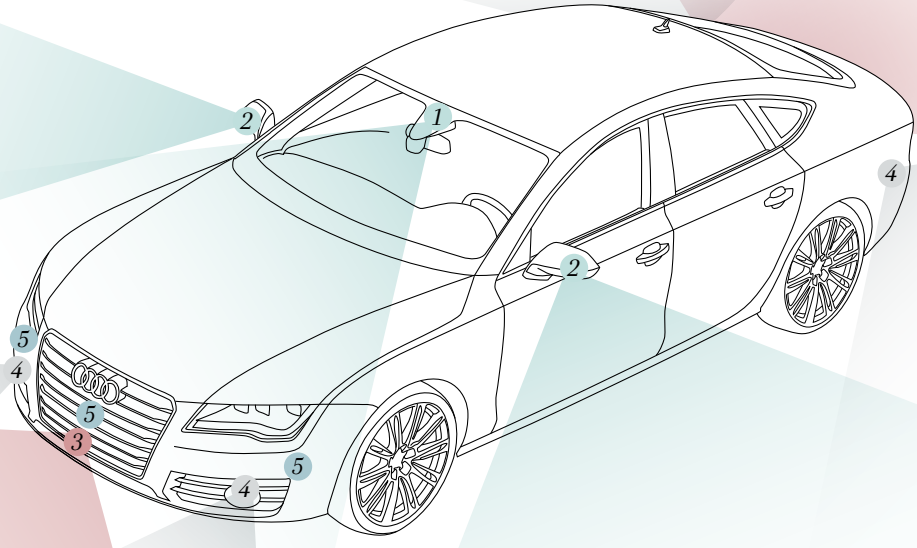
Time
Piloted Infotainment
Setup MMI
Browser
E-mail
Video Call
Media
22:07
20.0 19.0
NAV
TEL
RADIO
MEDIA
MENU
BACK
CAR

Der Verkehr im urbanen Bereich ist technisch die größte Herausforderung für moderne Fahrerassistenzsysteme.

Leichte Last: Nicht größer als ein Laptop ist heute die Hardware für die enorme Rechenpower, die das pilotierte Fahren möglich macht. Zudem bereitet eine neuartige Architektur den Weg zum automatisierten Fahren: Dessen „Intelligenz“ sitzt in einem zentralen Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS) – dieses ist vergleichbar mit der Größe eines iPads.

Pilotiertes Fahren

In einem Forschungsfahrzeug auf Basis des Audi A7 Sportback[1] ist die Vision des Fahrens ohne Fahrer bereits Realität geworden.



1

FRONT-KAMERA

Schwarzweiß- und Farbkamera: Herzstück der Sensorik des pilotierten Fahrens. Erkennt z. B. Ampeln und Verkehrsschilder.

2

TOP-VIEW-KAMERA

Generiert aus den Bildern der Kameras in Kühlergrill, Seitenspiegel und Heck eine Sicht auf den Nahbereich um das Fahrzeug.

3

LASERSCANNER

Überwachen die Fahrspuren nach vorn und hinten, erkennen statische und dynamische Objekte und unterstützen beim Spurwechsel.

4

RADARSENSOREN

Vorn: Halten den Abstand zu Querverkehr und Naheinscherern. Sie können auch durch Nebel „sehen". Hinten: Unterstützen Spurwechselassistent und Totwinkel-Erkennung.

5

ULTRASCHALLSENSOREN

Befinden sich vorn, hinten und seitlich am Fahrzeug und erzeugen die erforderliche Rundumsicht beim pilotierten Einparken.

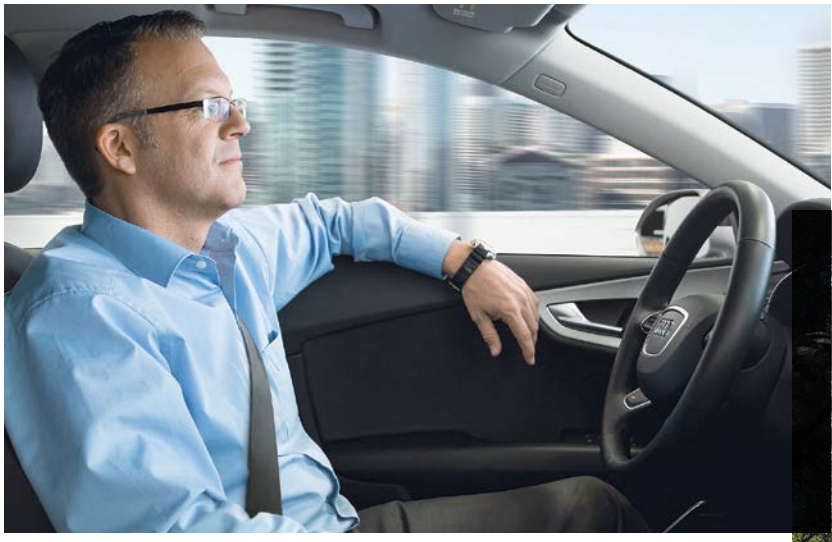
Die Hände fest am Lenkrad, biegt Jörg Schlinkheider auf den Twin Dolphin Drive im kalifornischen Belmont ein. Plötzlich signalisiert ein in die Mittelkonsole integrierter Bildschirm: Das Auto kann jetzt übernehmen. Schlinkheider, der mit seinem Team für Audi im konzerneigenen Electronics Research Laboratory (ERL) an den Fahrerassistenzsystemen der Zukunft forscht, drückt zwei Knöpfe auf den unteren Lenkradspeichen. Jetzt ist der A7 Sportback Prototyp „allein" unterwegs – der Fahrer kann sich entspannt zurücklehnen: Das Lenkrad wird automatisch nach vorn gefahren, der Drei-Liter-Kompressor beschleunigt das Fahrzeug, das sauber die Spur hält. Vor roten Ampeln und Hindernissen bremst die Limousine sanft und kommt rechtzeitig zum Stehen.

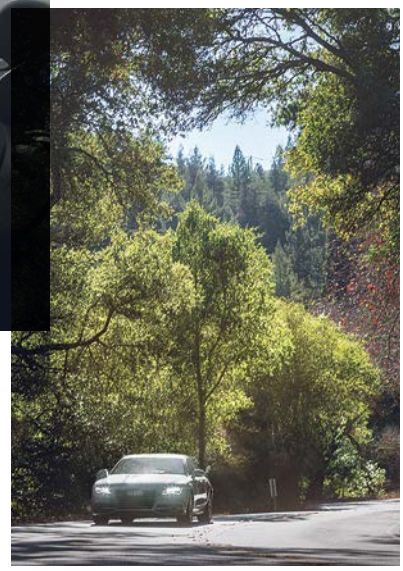
Der Fahrer hat derweil Zeit für anderes: Der Zentralbildschirm bietet ihm an, die Telefonfunktion zu nutzen, Textnachrichten zu versenden oder im Internet zu surfen. Bald wird der Fahrer mit den Bordmitteln des Fahrzeugs auch an Videokonferenzen teilnehmen können.

Willkommen in der Zukunft des pilotierten Fahrens, die mit diesem Audi Forschungsfahrzeug bereits Wirklichkeit geworden ist. Dabei sieht man dem selbstfahrenden A7 Sportback seine außergewöhnlichen Fähigkeiten zunächst gar nicht an: die Zusatzkameras, die Radar- und Ultraschallsensoren sowie die Laserscanner, die wie elektronische Augen das Fahrzeugumfeld permanent überwachen. Alle Sensoren sind perfekt und kaum sichtbar im Fahrzeug integriert. Die mit ihrer Hilfe gewonnenen Daten werden in einem zentralen Prozessor zusammengeführt und in Echtzeit verarbeitet. Das Ziel der Entwickler: Wo heute für die Navigation noch Satellitendaten notwendig sind, die via GPS übermittelt werden, sollen in Zukunft die gesammelten Daten der Wagensensoren ausreichen. Auf ihrer Basis findet das Auto seinen Weg ans Ziel und leitet selbständig alle Fahrmanöver ein, allerdings ohne den Fahrer letztendlich aus der Verantwortung zu entlassen.

Welchen Vorsprung Audi sich beim pilotierten Fahren bereits erarbeitet hat, zeigt sich an der Testumgebung: Längst sind die Prototypen

Das Auto „allein“ unterwegs – Entspannung für den Fahrer





Vielfahrer: Audi Forschungsfahrzeug A7 Sportback

nicht mehr nur auf Autobahnen und Landstraßen, sondern auch im dichten Stadtverkehr unterwegs: „Das urbane Umfeld ist technisch die größte Herausforderung“, so Schlinkheider. Um diese zu meistern, arbeitet er mit Experten aus der IT-Industrie und mit kreativen Start-up-Unternehmen im Silicon Valley zusammen.

„Pilotiertes Fahren soll zur Kernkompetenz von Audi werden“, erläutert Thomas Müller, der bei Audi in Ingolstadt das Gesamtprojekt verantwortet. „Wir verwenden bewusst diesen Begriff, weil wir glauben, dass Menschen auch in Zukunft in vielen Situationen selbst fahren wollen.“ Dennoch soll der Fahrer immer dann entlastet werden, wenn das Autofahren sinnvoll unterstützt werden kann. Nicht nur beim Manövrieren auf engen Parkplätzen oder im Parkhaus, sondern auch im stockenden Verkehr auf Autobahnen. Noch in diesem Jahrzehnt, so Müller, könnten solche revolutionären Funktionen in Serie gehen. Auf dem Weg zum pilotierten Fahren gilt es aber auch, gemeinsam mit Politik und Versicherungen die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen, die nicht technischer Natur sind.

Bis sich ein Serienfahrzeug völlig selbständig den Weg durch dichten Innenstadtverkehr bahnt, wird es deshalb noch Jahre dauern. Umso intensiver erforschen die Audi Entwickler Anwendungen, die den Fortschritt unterstützen. „Wir lernen permanent dazu“, sagt Schlinkheider. „Nur so erreichen wir Dinge, die heute noch unmöglich scheinen.“

Noch gibt es in Kalifornien nur wenige öffentliche Straßen, auf denen der Prototyp erprobt wird. Nähert sich der A7 Sportback dem Ende der Teststrecke, fährt das Lenkrad wieder in seine ursprüngliche Position. Schlinkheider wird per Warnton aufgefordert, die Kontrolle zu übernehmen. Künftig wird dies seltener geschehen. Denn dann dürfen die Audi Prototypen im gesamten Bundesstaat Kalifornien „pilotieren“.

1 Audi A7 Sportback Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 8,2 bis 5,1; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 190 bis 135.

大众长春

(chin.: Volkswagen Changchun)

Zukunftswerk

Changchun ist eines der Kraftzentren der chinesischen Fahrzeugindustrie. Hier entsteht die automobile Zukunft Chinas – auch im neuen Motorenwerk von Volkswagen FAW Engine, wo hocheffiziente und emissionsarme Vierzylinder-Motoren vom Band laufen. Konzipiert wurde die Fabrik nach den Maßstäben des Nachhaltigkeitsprogramms „Think Blue. Factory.“.

TEXT: *Christiane Kühl* **FOTOGRAFIE:** *Andreas Mader*

发展战略

(chin.: Entwicklungsstrategie)

In die Zukunft der deutsch-chinesischen Erfolgsstory investiert Volkswagen gemeinsam mit seinen Partnern bis 2018 über 18 Milliarden Euro.

Liu Shicai hält mit weißen Handschuhen ein elektronisches Lineal an die Positionierungsbuchse eines fast fertigen Motors. 6,73 Millimeter ist sie tief. Das passt. Auf die Buchse wird später das Schwungrad, ein Teil der Kupplung, montiert. „Solche Stichproben sind immer das Erste, was ich morgens mache", berichtet Liu, Schichtleiter in der Montage des neuen Aggregatewerks von Volkswagen FAW Engine in der nordostchinesischen Millionenstadt Changchun. Der 27-Jährige arbeitet in der Endkontrolle. An diesem Punkt haben die Motoren bereits Leckage- und Kalttest hinter sich. Einige gehen anschließend zum sogenannten Heißtest, bei dem das Starten des Motors im Auto simuliert wird. Qualität ohne Kompromisse, darum geht es. Überall im Werk.

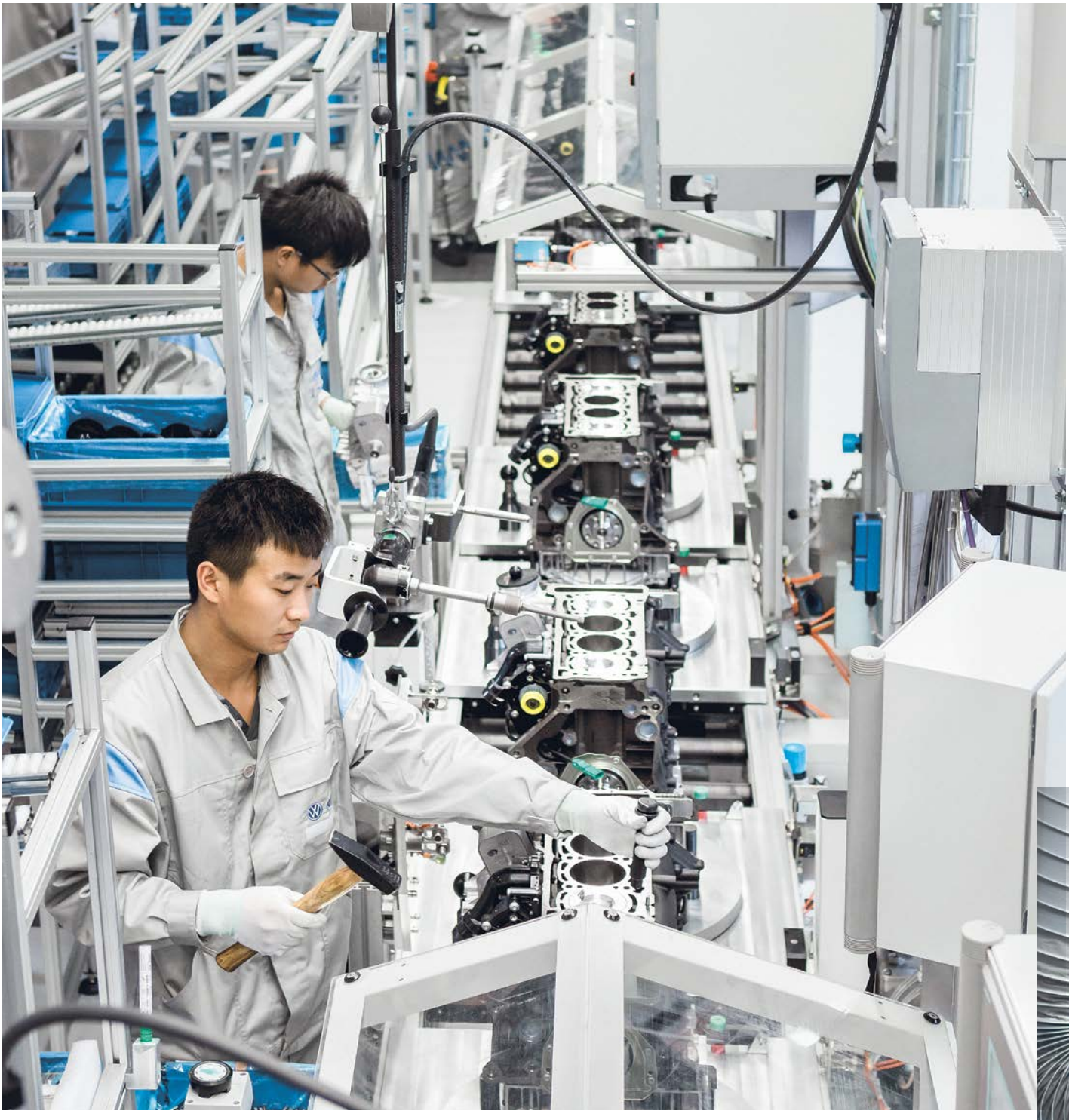
„Qualität wird bei uns genauso großgeschrieben wie in Deutschland. Somit erfüllt unser Motorenwerk dieselben hohen Standards wie die anderen Werke weltweit", erklärt Horst Kersten Gaudlitz. Er ist Geschäftsführer des Motorenwerks in Changchun, das im August 2013 den Betrieb aufnahm – als einer von heute insgesamt 17 Konzernstandorten in China. Das Motorenwerk in Changchun gehört zu einem Verbund von Fahrzeug- und Komponentenwerken, die Volkswagen mit dem Joint-Venture-Partner First Automotive Works (FAW) sowie als eigenständige Werke unterhält.

Rund 1.000 Benzinmotoren mit 1,8 und 2,0 Litern Hubraum verlassen täglich die Produktionshallen. Sie gehen unter anderem in das nahe gelegene große Fahrzeugwerk in Changchun, wo Modelle wie der Volkswagen Golf [1] oder der Audi A4 [2] und Audi Q3 [3] gefertigt werden. Mit dem neuen Aggregatewerk entstehen zusätzlich Kapazitäten für bis zu 450.000 Motoren im Jahr. „Diese Kapazität brauchen wir, weil der Bedarf an Mobilität in China weiter rasant wächst", so Gaudlitz. In die Zukunft der deutsch-chinesischen Erfolgsstory investieren FAW-Volkswagen und ein weiteres Gemeinschaftsunternehmen, Shanghai-Volkswagen, bis 2018 über 18 Milliarden Euro. Bis dahin soll die Fertigungskapazität in den chinesischen Konzernwerken auf vier Millionen Fahrzeuge jährlich ausgebaut werden.

Moderne Komponentenstandorte sind dabei unverzichtbar, weiß Geschäftsführer Gaudlitz: „Unsere Motoren sind zu 80 Prozent ‚Made in China'." Kurbelwellen, Zylinderköpfe, Zylinderblöcke und Pleuelstangen fertigt das Werk selbst. Rohlinge dafür und andere Vorprodukte bezieht das Unternehmen von etwa 150 Lieferanten in der Volksrepublik.

Ein weiteres Thema steht ganz oben auf der Agenda des Geschäftsführers: die Umweltverträglichkeit von Produkt und Produktion.

Prüfen und Testen gehört zur täglichen Routine im neuen Motorenwerk von Volkswagen FAW Engine, zum Beispiel auf dem Heißtest-Prüfstand.



Fertigung für den lokalen Markt: Mit dem neuen Werk in Changchun schafft Volkswagen bis Mitte 2014 in China zusätzlich Kapazitäten für 450.000 Motoren im Jahr.

责任

(chin.: Verantwortung)

Die chinesische Regierung hat dem Land ein ambitioniertes Programm zur Luftreinhaltung verordnet. Diesen Regeln ist Volkswagen mit den in Changchun produzierten hochmodernen Aggregaten voraus. Das Werk ist bereits ausgerüstet, um Motoren produzieren zu können, welche die strenge europäische Abgasnorm Euro 6 erfüllen.

In Changchun hat nachhaltige Produktion höchste Priorität. „Wir haben unser Werk nach den Maßstäben des Programms ‚Think Blue. Factory.' aufgebaut", erklärt Gaudlitz. Dadurch will Volkswagen bis 2018 die Umweltverträglichkeit seiner Fertigung weltweit um 25 Prozent steigern und auch in China zum nachhaltigsten Autobauer werden. „Schon bei der Gebäudeplanung haben wir genau darauf geachtet, ressourcenschonende Technologien einzusetzen." Abwärme aus der Produktion etwa wird durch Wärmetausch zurückgewonnen, Regenwasser wird gesammelt und wieder aufbereitet. Durch die vielen Deckenfenster taucht die Wintersonne das Fabrikinnere in ein sanftes Tageslicht. Das spart Strom. Gaudlitz zeigt nach oben: „Wir haben alle Deckenrohre hell umkleidet, damit das Licht reflektiert wird. Und natürlich nutzen wir nur Energiesparlampen." Eine Photovoltaikanlage auf dem Dach der Fabrikhallen liefert Strom für Beleuchtung und Entlüftungsanlagen. Verpackungsmüll und Metallreste gehen an Recyclingfirmen. Den Transport der Motoren aus der Montage ins Lager übernimmt eine Elektrohängebahn. „Das ist sauberer und effizienter als Gabelstapler", erklärt Gaudlitz.

Ob bei Qualität oder Nachhaltigkeit – Gaudlitz und sein Team im Motorenwerk Changchun haben sich für die Zukunft viel vorgenommen. Schichtleiter Liu, der sich neben Qualitätsfragen auch um die Schulung seiner Mitarbeiter kümmert, bringt es so auf den Punkt: „Hier bei uns sind alle sehr lernbegierig. So werden wir jeden Tag noch ein bisschen besser."

1 Volkswagen Golf Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 5,2 bis 3,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 122 bis 85.

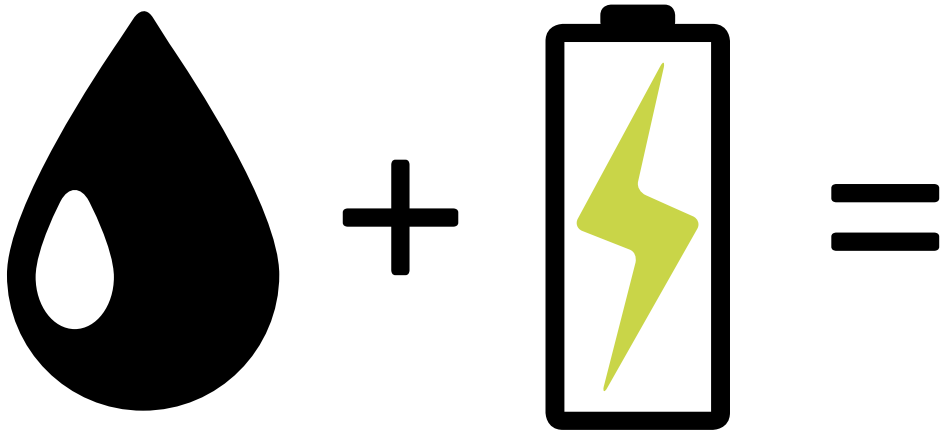
2 Audi A4 Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 8,4 bis 4,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 197 bis 109.

3 Audi Q3 Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 7,7 bis 5,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 179 bis 137.

Weniger ist mehr

Er steht für eine ganze Generation neuer Fahrzeuge im Volkswagen Konzern: der Porsche Panamera S E-Hybrid[1], der die Vorzüge elektrischen Fahrens mit der Leistungsfähigkeit eines Sportwagens vereint. Beweisen darf er das auf einer Testfahrt in Leipzig.

TEXT: *Johannes Winterhagen* **FOTOGRAFIE:** *Andreas Mader*



S GO 3311

6,1 km

Landstraße. Ein herkömmlicher Hybrid würde spätestens jetzt in den Verbrennungsantrieb wechseln. Doch der Lithium-Ionen-Akku des Panamera S E-Hybrid ist noch nicht einmal halb leer. Wir fahren weiter ausschließlich elektrisch.

Start

0,2 km

Der Panamera S E-Hybrid verlässt das Porsche Werksgelände vor den Toren Leipzigs mit voll aufgeladener Batterie. Allein der Schub des Elektromotors treibt uns voran, solange man das Pedal nicht ganz durchtritt.

39,6 km

Vollgas auf der Autobahn, Verbrennungs- und Elektromotor arbeiten jetzt zusammen. Wir gönnen uns den Spaß und wechseln auf die linke Spur.

12,8 km

Die historische Altstadt Leipzigs haben wir ohne Einsatz des Verbrennungsmotors erreicht. Vor dem Neuen Rathaus macht der Panamera S E-Hybrid eine kurze Pause.

24,4 km

An der Stadtgrenze ist der Akku leer. Kein Problem, der Verbrennungsmotor springt fast unbemerkt an und übernimmt die Regie. Kurz darauf aktivieren wir den „E-Charge-Modus“ und laden die Batterie energieeffizient während der Fahrt.

Es begann mit der Idee, scheinbar Unvereinbares in einem einzigen Automobil zusammenzubringen: die souveräne Sportlichkeit eines Porsche, die Reisetauglichkeit einer Langstreckenlimousine und den Kraftstoffverbrauch eines Kleinwagens. Jahre intensiver Entwicklungsarbeit folgten; seit dem Sommer 2013 gibt es dieses Auto tatsächlich: Der Porsche Panamera S E-Hybrid liefert eine Spitzenleistung von 306 Kilowatt (416 PS), verbraucht aber im sogenannten „Normzyklus“ nur 3,1 Liter auf 100 Kilometer.

Der Mann, der diese Idee zur Serienreife brachte, ist Dr. Gernot Döllner. Der Antrieb, der das vermeintlich Unmögliche möglich macht, ist der Plug-in-Hybrid. Er kombiniert das leise, emissionsfreie Fahren eines Elektroautos mit der Langstreckentauglichkeit eines Verbrennungsmotors. Ausgerüstet mit einer Lithium-Ionen-Batterie kann der Panamera S E-Hybrid an der heimischen Steckdose „betankt“ werden. Ist die Reichweite der Batterie ausgeschöpft, springt der Verbrennungsmotor ein. „Wir waren selbst begeistert, wie stark der Kraftstoffverbrauch durch die Kombination beider Technologien sinkt“, sagt Döllner.

Gebaut wird der E-Hybrid im Porsche Werk Leipzig auf derselben Linie wie die anderen Varianten der Baureihe. Döllner ist regelmäßig hier. Während einer Testfahrt durch die sächsische Großstadt erläutert er die verschiedenen Betriebsarten seines Autos: Gestartet wird

60,1 km

Genug für heute. Es geht an die Steckdose. Gut vier Stunden braucht der Akku, bis er wieder voll ist. Eine Ladestation gibt es für Käufer des Panamera S E-Hybrid kostenlos dazu.

52,5 km

Zurück im Werk drehen wir einige Runden auf der hauseigenen Teststrecke. So wie jeder Porsche hat auch der Panamera S E-Hybrid alle Eigenschaften, die ein Fahrzeug für die Rennstrecke qualifizieren. „Der geht auch quer", sagt Baureihenleiter Gernot Döllner.

— *Ziel*

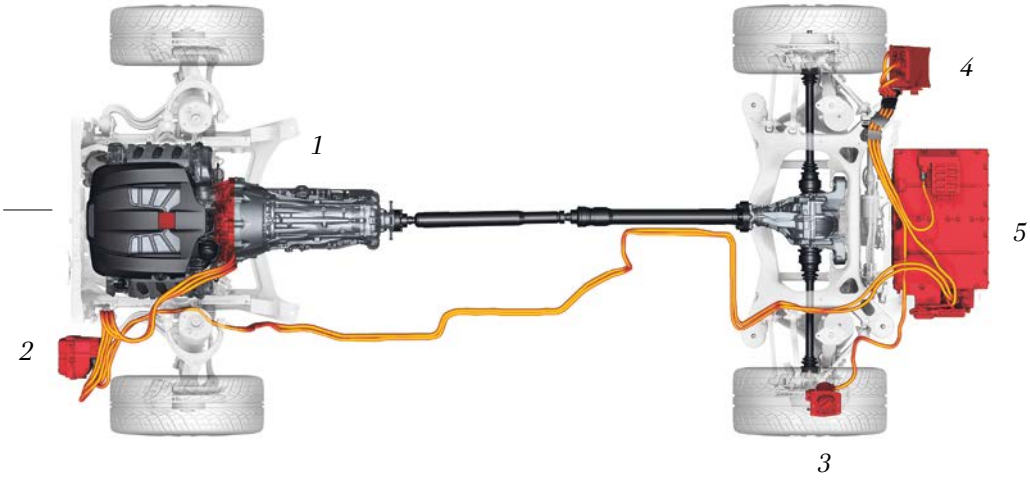
immer im elektrischen Fahrmodus. Bis zu einer Geschwindigkeit von 135 km/h fährt der E-Hybrid nur mit der Kraft des Elektromotors. Erst wenn die Energie der Batterie zur Neige geht oder der Fahrer einen Druckpunkt im Fahrpedal übertritt, wechselt das Auto in den Hybridmodus, in dem der Verbrennungsmotor für Vortrieb sorgt. Bremst der E-Hybrid, kehrt sich die Wirkrichtung des Elektromotors um, er lädt die Batterie wieder mit Strom. Der Motor unterstützt beim Beschleunigen und spart so Kraftstoff. Will der Fahrer während der Fahrt die Batterie erneut aufladen, wechselt er in den „E-Charge-Modus" – sinnvoll ist dies, wenn am Ziel, beispielsweise einem Wohngebiet, wieder elektrisch gefahren werden soll. Wie in jedem Porsche kann der Fahrer auch die „Sport"-Taste drücken: Durch das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor erreicht der Panamera S E-Hybrid dann seine maximale Systemleistung.

„Mit dem E-Hybrid haben wir in jeder Hinsicht technische Pionierarbeit geleistet", sagt Döllner. Er legt Wert darauf, dass er damit nicht allein ist. Denn Plug-in-Hybridantriebe werden künftig bei den Marken des Volkswagen Konzerns eine entscheidende Rolle spielen.

1 Porsche Panamera S E-Hybrid 306 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 3,1; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 16,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 71.

SO FUNKTIONIERT EIN PLUG-IN-HYBRID

Beim Porsche Panamera S E-Hybrid handelt es sich um einen Plug-in-Hybrid. Er unterscheidet sich von anderen Hybridantrieben dadurch, dass die Batterie wie bei einem Elektroauto an der Steckdose geladen werden kann.



1

KRAFTSPENDER

Der Elektromotor sitzt zwischen Verbrennungsmotor und Getriebe. Wird der Verbrenner nicht gebraucht, kann er ausgekuppelt und abgestellt werden.

2

STROMWANDLER

Eine Leistungselektronik sorgt dafür, dass der Gleichstrom in der Batterie in den Wechselstrom gewandelt wird, den der Elektromotor benötigt.

3

REKUPERATION

Die Bremsenergie geht nicht verloren, sondern wird zu einem großen Teil wieder in elektrische Energie gewandelt.

4

ZERO EMISSION

Geladen wird ein Plug-in-Hybrid per Kabel. Tankt das Auto nur regenerativ erzeugten Strom, fährt es im Elektromodus mit null CO_2-Emission.

5

KRAFTQUELLE

Dank moderner Lithium-Ionen-Batterie legt ein Panamera S E-Hybrid je nach Wetter und Fahrweise bis zu 35 Kilometer rein elektrisch zurück.

Klimazonen

Ihr Job ist es, unterwegs zu sein, und das auch bei härtesten Bedingungen:
bei eisiger Kälte in Schweden, bei Starkregen in Brasilien, durch bergige Landschaft in der Türkei.
Transporteure in aller Welt vertrauen auf die Zuverlässigkeit und Effizienz
der Nutzfahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern. Im Porträt: drei Menschen auf Achse.

TEXT: *Tina Rumpelt* —— **FOTOGRAFIE:** *Göran Wink, Marcos Camargo, Matthias Haslauer*

-16 °C

Eisiger Wind aus Nordost

Mittelschweden

Er scheut weder schwere Last noch schwieriges Terrain. Genau der Richtige für Andre Själander, in vierter Generation Holztransporteur im mittelschwedischen Näsåker. 537 kW (730 PS) bewegen seinen Scania R 730 8 x 4. Mit dieser Kraft zieht der Vierachser aus Södertälje bis zu 74 Tonnen Fahrzeuggesamtgewicht. „Der geht über Stock und Stein", sagt der Firmenchef nicht ohne Stolz. Und das ganz umweltfreundlich: Biodiesel treibt den mächtigen V8-Motor mit mehr als 16 Litern Hubraum an.

+ 21 °C

Regenzeit

Zentralbrasilien

Rogerio Oliveira de Santana ist Trucker aus Leidenschaft. Rund 200.000 Kilometer fährt der 30-Jährige im Jahr, bis zu 80 Tonnen zieht sein MAN TGX 29.440 6x4. Heiß sind die Sommer in Zentralbrasilien, regenreich die Winter. Auf die 324 kW (440 PS) starke Zugmaschine mit zwei angetriebenen Achsen kann sich Oliveira de Santana verlassen: „Vor allem dann, wenn der Asphalt aufhört und Regen die Staubpisten aufgeweicht hat."

PHILIPPINES
CAMPUS
UNIVERSITY

+15 °C

Frühling

Türkische Mittelmeerküste

„Kleinen Busverkehr“ nennt Şaban Ürkmez sein Unternehmen in Antalya. Wenn er selbst hinter dem Steuer sitzt, dann am liebsten im Volkswagen Crafter Minibus[1]. Stop-and-go in der Stadt bewältigt der 13-Sitzer genauso wie steile, kurvige Landstraßen im bergigen Hinterland. Dabei ist der Crafter „sehr komfortabel für Fahrer und Passagiere“, findet Ürkmez. Als Unternehmer schätzt er vor allem den niedrigen Verbrauch und die geringen Wartungskosten des 2,0-Liter-TDI-Motors mit 120 kW (163 PS).

1 Volkswagen Nutzfahrzeuge Crafter Kombi Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 8,3 bis 6,3; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 218 bis 166.

TR 07 FCC
Konyaaltı
Alvin

Audi A3 _ 85 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 81 kW, 3,2 l/100 km

SEAT Leon _ 85 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 81 kW, 3,2 l/100 km

Volkswagen e-up! _ 0 g CO_2/km
11,7 kWh/100 km

Zwischen-bilanz

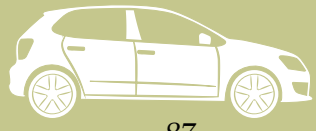
Verantwortung übernehmen, das bedeutet mehr, als Richtlinien zu erfüllen. Deshalb bietet der Volkswagen Konzern bereits heute mehr als 300 Modellvarianten an, die weniger als 120 Gramm CO_2 pro Kilometer ausstoßen. Mehr als 50 Fahrzeuge liegen sogar unter 100 Gramm. Umweltfreundliche Mobilität ist in allen Klassen und Größen möglich.[1] Wir zeigen eine Auswahl …

Audi A1 Sportback _ 99 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 66 kW, 3,8 l/100 km

Volkswagen XL 1 _ 21 g CO_2/km (EU6)
0,8 l, 51 kW, 0,9 l/100 km

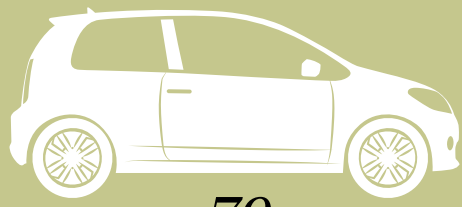
SEAT Ibiza SC _ 88 g CO_2/km (EU5)
1,2 l, 55 kW, 3,4 l/100 km

Audi A3 Sportback _ 88 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 81 kW, 3,3 l/100 km



Volkswagen Polo _ 87 g CO_2/km (EU5)
1,2 l, 55 kW, 3,3 l/100 km

ŠKODA Rapid _ 99 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 66 kW, 3,8 l/100 km



ŠKODA Citigo² _ 79 g CO_2/km (EU5)
1,0 l, 50 kW, 2,9 kg/100 km

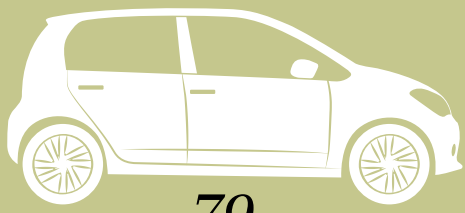
SEAT Ibiza ST _ 88 g CO_2/km (EU5)
1,2 l, 55 kW, 3,4 l/100 km

Audi A1 _ 99 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 66 kW, 3,8 l/100 km

Audi A3 Limousine _ 99 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 77 kW, 3,8 l/100 km

Volkswagen Golf TGI _ 92 g CO_2/km (EU5)
1,4 l, 81 kW, 3,4 kg/100 km

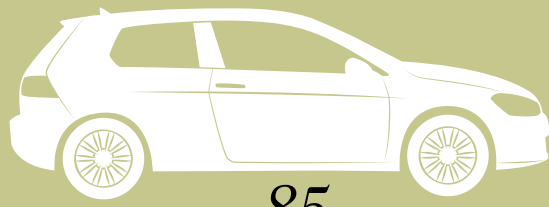
Porsche Panamera S E-Hybrid _ 71 g CO_2/km (EU6)
3,0 l, 306 kW, 3,1 l/100 km



SEAT Mii² _ 79 g CO_2/km (EU5)
1,0 l, 50 kW, 2,9 kg/100 km

SEAT Ibiza _ 88 g CO_2/km (EU5)
1,2 l, 55 kW, 3,4 l/100 km

ŠKODA Fabia Combi _ 88 g CO_2/km (EU5)
1,2 l, 55 kW, 3,4 l/100 km



Volkswagen Golf _ 85 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 81 kW, 3,2 l/100 km

ŠKODA Fabia _ 88 g CO_2/km (EU5)
1,2 l, 55 kW, 3,4 l/100 km

Volkswagen Jetta Hybrid _ 95 g CO_2/km (EU6)
1,4 l, 125 kW, 4,1 l/100 km

ŠKODA Octavia Combi _ 87 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 81 kW, 3,3 l/100 km

ŠKODA Rapid Spaceback _ 99 g CO_2/km (EU5)
1,6 l, 66 kW, 3,8 l/100 km

1 Bei den Werten der abgebildeten Fahrzeugmodelle handelt es sich um kombinierte Angaben des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen.
2 Bei den genannten Modellen handelt es sich um Erdgasfahrzeuge.

3

Erfahren

3

Mit allen Sinnen werden wir die automobile Zukunft erfahren.
Möglich wird dies durch Technik, die begeistert,
und Design, das fasziniert. Und dank der Menschen, die im
Volkswagen Konzern überall auf der Welt dafür arbeiten.

Der Pianist Lang Lang über seine erste Fahrt mit dem Volkswagen e-up![1] und das besondere Erlebnis, sich lautlos fortzubewegen.

TEXT: *André Boße* **FOTOGRAFIE:** *Matthias Haslauer*

Lautlos

I
st
der
Motor
schon
an?
Oh, wir
fahren ja
schon!
Es ist eine
besondere
Erfahrung,
in einem Auto
zu sitzen –
und trotz-
dem fast
vollkommene
Stille zu genießen.
Ich bin oft im Auto
unterwegs. Auf vielen
Strecken innerhalb
Europas verzichte ich
auf das Flugzeug, weil
mir das Fliegen
häufig zu umständlich
ist. So gesehen
ist das Auto – neben
meinem Apartment –
der Ort, an dem ich
am meisten Zeit verbringe.
Normalerweise höre
ich im Auto Musik:

Natürlich viele klassische
Stücke, dazu Jazz oder auch Popmusik.
Musik höre ich immer recht
laut – sicherlich auch,
damit sie die
Motorengeräusche übertönt.
Beim Elektroauto ist das anders.
Hier gibt es kein Motorenbrummen, sondern ein
angenehmes Rauschen wie ein Windhauch. Das erinnert
mich eher an die Fahrt in einem modernen
Lift als an die in einem herkömmlichen Automobil.
So lautlos und umweltfreundlich unterwegs zu sein, ist eine wunderbare Erfahrung.
Diese Technologie ist faszinierend, und ich bin überzeugt, dass sie sich durchsetzen wird.
Ein Vergleich aus der Musikindustrie: Noch vor zehn Jahren
hätte ich nicht im Traum daran gedacht,
Musik über das Internet herunterzuladen.
Heute ist es für mich
der beste und bequemste Weg,
neue Musik zu entdecken.
So wird sich auch die Elektromobilität
entwickeln: In ein paar Jahren
werden wir viel mehr lautlose Autos wie dieses
auf den Straßen finden.
Ihre Reichweite wird
größer sein,
und wir
werden auch nicht
mehr lange
nach Ladestationen
suchen
müssen.
Mit
der
Elektro-
mobilität
wird
die
Welt
leiser.
Ein schöner
Gedanke, denn
für mich als
Musiker
ist die Stille wichtig.
Ohne sie gäbe es keine Musik.
Jedes Musikstück
beginnt in der Stille, und es
endet in der Stille.
Ich genieße es, vor dem Beginn
eines Stückes kurz in diesen
Moment der absoluten Ruhe einzutauchen. Nur so
kann ich mich konzentrieren. Ich nenne das meinen
„Pausen-Modus“. So sehr ich beinahe alle Formen von Musik liebe:

Gäbe es die Stille nicht,

wäre sie weniger wert. Wenn ich ein Konzert gebe, sind störende
Geräusche für mich schwer erträglich. Abseits der Bühne gibt es jedoch maschinelle
und mechanische Geräusche, die ich sehr schätze und die Leben, Energie und Bewegung bedeuten.
Gerade jetzt beschleunigt das Auto. Es klingt, als müsse es sich dafür nicht anstrengen.
Ich höre, wie das Geräusch der Räder auf der Straße intensiver wird,
zudem spüre ich das Drehmoment, die immer höhere
Geschwindigkeit. Ein aufregendes Gefühl!
Wie ein Crescendo: Die Musik wird
lauter, jedoch nicht plötzlich
und lärmend, sondern
allmählich und
organisch.
Der elektrische e-up! klingt sanft –
und sein Klang lässt
auch die
Landschaft
irgendwie sanfter
erscheinen,
das Grün
der Wälder, das
Sonnenlicht.
Ich würde gern noch
weiter-
fah-
ren.

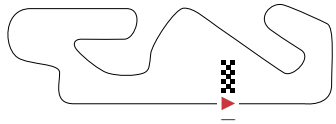
Lang Lang,
Pianist

1 Volkswagen e-up! 60 kW Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert 11,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 0.

Learning by doing

Studenten bauen im Team ein eigenes Rennauto: Das ist die Grundidee der internationalen „Formula Student“. In Spanien unterstützt SEAT den Wettbewerb, bei dem es um mehr geht, als möglichst schnell ins Ziel zu kommen.

TEXT: *Marc-Stefan Andres* **FOTOGRAFIE:** *SEAT und Formula Student Spain (Guillem Hernández)*



START

▲

Studienfach: Performance. Angehende Ingenieure beweisen ihre Kreativität und Professionalität beim internationalen Wettbewerb „Formula Student“.

▲

Tempo ist nicht alles: 34 Teams präsentierten auf dem Circuit de Catalunya bei Barcelona ihre selbst konstruierten Rennautos.

„Spannender als ein Formel-1-Rennen“, so beschreibt SEAT Ingenieur Miguel Ángel Escudero die Formula Student. Der Ingenieur steht auf dem Circuit de Catalunya nördlich von Barcelona. Als einer von 19 SEAT Spezialisten bewertet er hier die Leistungen des technischen Nachwuchses: 900 angehende Ingenieure in 34 Teams stellen ihre selbst konstruierten Rennautos vor, die wahlweise von einem Verbrennungs- oder einem Elektromotor angetrieben werden. „Was die Studenten hier abliefern, ist wirklich professionell“, meint Escudero. „Wir bewerten die Ingenieurleistung und das Fahrverhalten, aber auch die Kostenrechnung und die Präsentation.“

Bevor es im Spätsommer 2013 auf den Rundkurs ging, wurden die Einsitzer ein Jahr lang geplant, gezeichnet, simuliert, gebaut und getestet. „Das Privatleben gibt man an der Tür zum Rennstall ab“, sagt der 27-jährige Jan Glenzer, der mit seinen Kommilitonen aus Esslingen nach Spanien gekommen ist. „Wir waren oft von morgens bis spät abends in der Werkstatt.“ Die Mühen haben sich gelohnt. Der Flitzer der schwäbischen Hochschule holte den ersten Platz in der Gesamtwertung. Dass deutsche Teams an der spanischen Formula Student teilnehmen, gehört zum Konzept. Die Wettbewerbe werden in einem halben Dutzend Automobilnationen von den USA bis Deutschland ausgetragen. So früh wie möglich sollen die Ingenieure von morgen international Kontakte knüpfen.

Die zehn Studenten des Rennstall Esslingen übernahmen bei der Entwicklung ihres Rennwagens alle Aufgaben, die auch bei einem Autohersteller mit Tausenden von Ingenieuren anstehen. Glenzer war unter anderem für die Fahrdynamik verantwortlich. „Ich habe den Wagen ausgelegt und simuliert, wie wir eine bessere Performance erreichen.“ Ihm gefallen an der Formula Student das selbständige Arbeiten und die Verantwortung. „Ich konnte entscheiden, dass wir das Auto auf ein Monocoque-Fahrgestell umstellen. Das ist die Bauweise, die auch in der Formel 1 zum Einsatz kommt.“

Miguel Ángel Escudero bestätigt diesen Eindruck. „Die Studenten lernen hier, das Auto als Ganzes zu verstehen. Genau das erwarten wir von unseren künftigen Mitarbeitern“, sagt der Ingenieur. SEAT unterstützt daher bewusst nicht nur ein einzelnes Team, sondern den kompletten Wettbewerb – auch durch einen Werkstatt-Truck mit kundigen Mechanikern, die allen Teams bei technischen Problemen zur Seite stehen. Durch die Jury-Arbeit lernen die SEAT Ingenieure den Nachwuchs kennen. So gut, dass mittlerweile viele ehemalige Formula Student-Teilnehmer bei SEAT oder an anderer Stelle im Volkswagen Konzern arbeiten.

▼

SEAT unterstützt nicht nur einzelne Teams, sondern den kompletten Wettbewerb.

„Die Studenten lernen hier, das Auto als Ganzes zu verstehen.“

◄

SEAT Ingenieur Miguel Ángel Escudero, Mitglied der Jury bei der Formula Student Spain 2013.

Einfach & clever

Oft sind es kleine Dinge, die das Leben bereichern. Mit cleveren Details macht ŠKODA Autofahrern den Alltag ein Stück leichter. Doch wie muss eine Idee beschaffen sein, damit sie auch umgesetzt wird? Fünf Fragen und fünf Antworten.

TEXT: *Peter Gaide*

Simply Clever – welche Philosophie steckt hinter dem ŠKODA Motto?

„Simply Clever" steht für Ideen mit großer Wirkung. ŠKODA will seine Kunden mit durchdachten und nützlichen Details überraschen. Wenn ein Kunde sagt: „Toll, dass die daran gedacht haben", dann ist das Ziel erreicht.

Was sind das für Details?

Zum Beispiel der Eiskratzer im Tankdeckel. Mit ihm ist der Fahrer jederzeit auf Frost und Schnee vorbereitet. Oder der Handyhalter in der Mittelkonsole, wo das Mobiltelefon sicher liegt. Oder die Parkticketklemme direkt an der Windschutzscheibe. Weitere clevere ŠKODA Details sind der Taschenhaken sowie die Wendematte im Kofferraum: Die eine Seite der Matte ist mit Filz beschichtet, der empfindliche Gegenstände schont. Die andere Seite ist mit Kunststoff beschichtet, das sich nach dem Transport von feuchtem oder schmutzigem Ladegut problemlos säubern lässt. Im Superb[1] ist der Regenschirm, der seinen festen Platz in der Fahrertür hat, ein beliebtes „Simply Clever"-Detail.

Wer kommt auf solche Ideen?

Praktische Lösungen zu finden, hat bei ŠKODA Tradition. Das Unternehmen ermutigt alle Mitarbeiter – nicht nur die Produktentwickler –, kreativ zu sein. Regelmäßige Workshops dienen der Ideenfindung. Aber auch die Kunden kommen zu Wort. In China initiierte die Marke jüngst das Projekt „Clever Together": Fast 50.000 Autofahrer reichten über das Internet ihre Ideen für das Fahrzeug von morgen ein. Darunter waren ein kabelloses Aufladesystem für Handys oder eine Sitzheizung, die sich per Fernbedienung im Fahrzeugschlüssel steuern lässt.

Ideen sind das eine, doch wie werden sie umgesetzt?

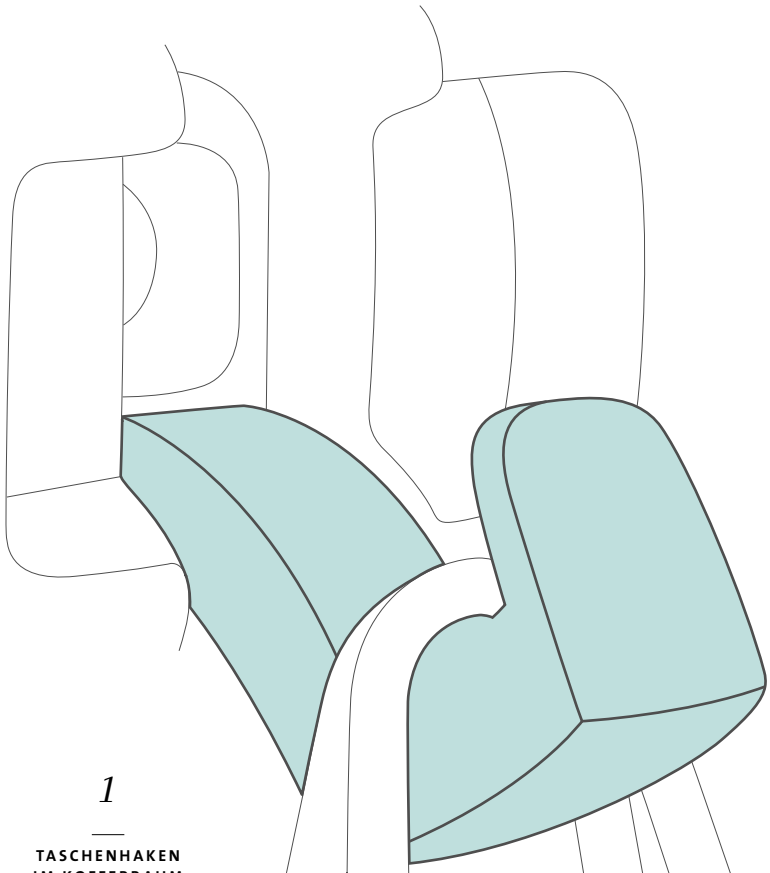
Ziel ist es, in jedes neue ŠKODA Modell mindestens zwei oder drei neue nützliche Details zu integrieren. Ein „Simply Clever"-Team aus allen Unternehmensbereichen bewertet dazu die Ideen. Jeder Einfall wird anhand von rund 20 Kriterien geprüft: Ist er originell und durchdacht? Ist er alltagstauglich und nützlich? Lässt er sich mit einem so geringen Gewicht umsetzen, dass er keinen Einfluss auf Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen hat? Kann er in mehrere Modellreihen integriert und in vielen Ländern weltweit eingesetzt werden? Von 100 Ideen bleiben am Ende nur zwei oder drei übrig, die dann in die Entwicklung eines neuen Autos einfließen.

ŠKODA lebt das „Simply Clever"-Prinzip auch in der Produktion – wie geht das?

Ein Beispiel: Kleinteile wie Schrauben und Muttern werden in den ŠKODA Werken automatisch und computergesteuert sortiert. Auf diese Weise liegt immer das richtige Teil am richtigen Ort bereit und Verwechslungen sind ausgeschlossen. Eine andere Idee: Für den Transport von Lenkrädern wurde ein wiederverwertbarer Kunststoffbehälter neu entwickelt. Er ist 62 Kilogramm leichter als sein Vorgänger und kann 20 Prozent mehr Inhalt aufnehmen. Fast 800 zusätzliche Lenkräder passen so auf einen Lkw. Das ist effizient und schont die Umwelt.

1 ŠKODA Superb Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert von 9,4 bis 4,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 217 bis 109.

ŠKODA Octavia Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 6,7 bis 3,2; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert von 156 bis 85 (siehe Abbildung unten).



1

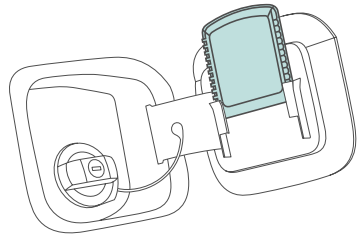
TASCHENHAKEN IM KOFFERRAUM

Die Einkaufstüte, die Sporttasche, der Spielzeugsack. Alles hängt fest. Umfallen unmöglich.

2

EISKRATZER IM TANKDECKEL

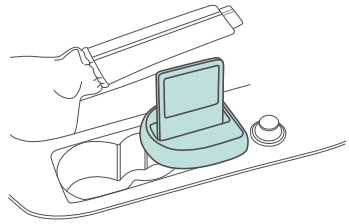
Schnee – und später das Tauwasser – bleiben draußen.



3

HANDYHALTER IN DER MITTELKONSOLE

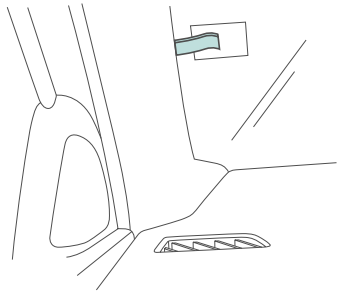
Das Mobiltelefon ist sicher verstaut und immer griffbereit.



4

TICKETHALTER AN DER WINDSCHUTZSCHEIBE

Perfekter Halt für Parktickets.



Mit allen Sinnen

Qualität ist mehr als perfekte Technik. Man muss sie spüren, sehen, hören, riechen – und manchmal sogar schmecken können. Deshalb befassen sich Menschen im Volkswagen Konzern mit allen Sinnen. Sogar mit dem für Geschwindigkeit.

TEXT: *Johannes Winterhagen* — **FOTOGRAFIE:** *Hartmut Nägele, Volkswagen AG*

Der Schnüffler

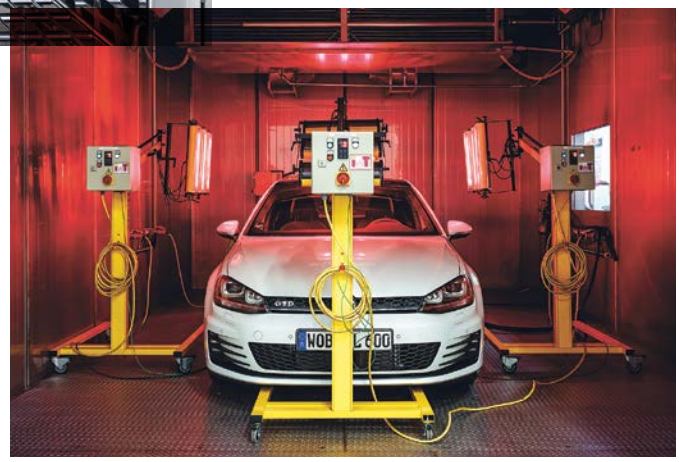
Der Chemiker Dr. Jörg Göldenitz (50) prüft jeden neuen Werkstoff, der im Innenraum eines Volkswagen Modells zum Einsatz kommt. Sein wichtigstes Messinstrument: die Nase.

Viele Bauteile im Innenraum eines Autos bestehen aus Kunststoffen. Sie ermöglichen hohe Sicherheit und durchdachtes Design bei möglichst geringem Gewicht. In seinem Wolfsburger Labor prüft Göldenitz bei jedem neuen Werkstoff zunächst genau, ob dieser schädliche oder allergieauslösende Substanzen abgibt. Hat das Material den ersten Test bestanden, beurteilt der Chemiker seinen Geruch anhand kleiner Proben, die er nach dem Schulnotensystem beurteilt. Neue Fahrzeugmodelle werden genauso auf die Probe gestellt: Das Auto wird beispielsweise auf Wüstentemperatur erwärmt, um anschließend bei geschlossener Tür das Geruchsbild beurteilen zu können.

„Ein neues Auto muss angenehm neutral riechen. Der Fahrer soll sich auf Aussehen und Fahrverhalten konzentrieren können.“

DR. JÖRG GÖLDENITZ

Die Duftprobe ist so banal wie genial: Aus jedem Interieurteil wird ein Stück herausgeschnitten und in einem Einmachglas erhitzt. Danach folgt die Geruchsprüfung. Auch das komplette Auto muss vor der Duftprobe in die heiße Klimakammer.



Klangprobe: Tonaufnahmen am Motorrad dienen vor allem zur Prüfung und Bestätigung vorangegangener Berechnungen.

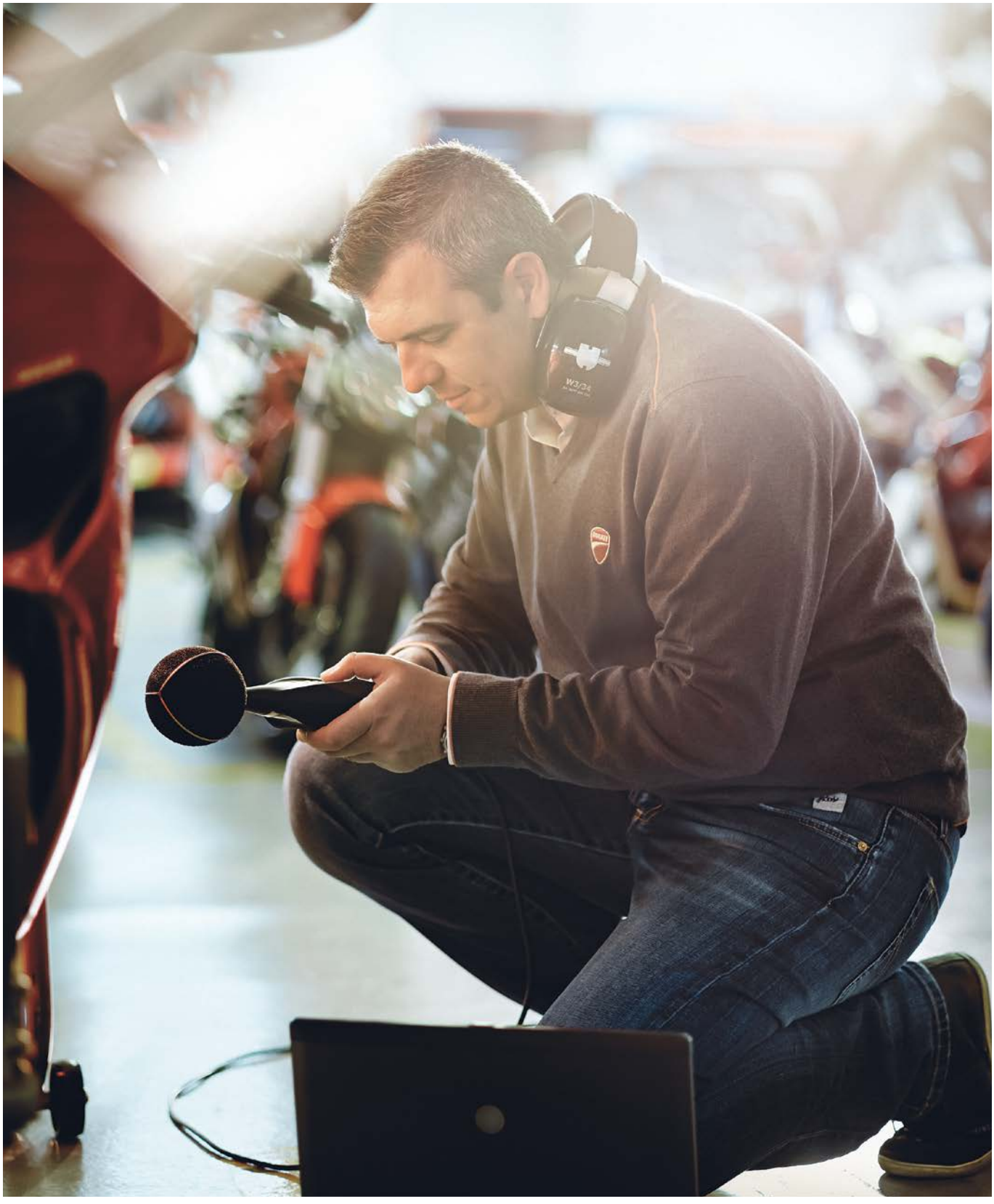
Der Soundkomponist

Eine Ducati ist dann eine Ducati, wenn man sie mit geschlossenen Augen am Klang erkennen kann. Für den typischen Motorensound sorgt Akustikexperte Francesco Sini (39).

Unter Motorradfahrern ist er legendär, der „Desmo“-Sound einer Ducati. Er stammt von der Desmodromik – einer Steuerung, die die Motorventile öffnet und schließt. Zu Sinis Aufgaben gehört es, den charakteristischen Motorenklang zu erhalten, auch wenn gesetzliche Vorgaben striktere Grenzen für Geräuschemissionen ziehen. Bereits in der Entwicklung simuliert Sini am Computer, wie sich das Motorrad später anhören wird. Die Akustik-Feinarbeit erfolgt dann im Verborgenen: an den Schalldämpfern im Abgasstrang.

„Der typische Motorsound ist Teil der Ducati Identität.“

FRANCESCO SINI



Der Seher

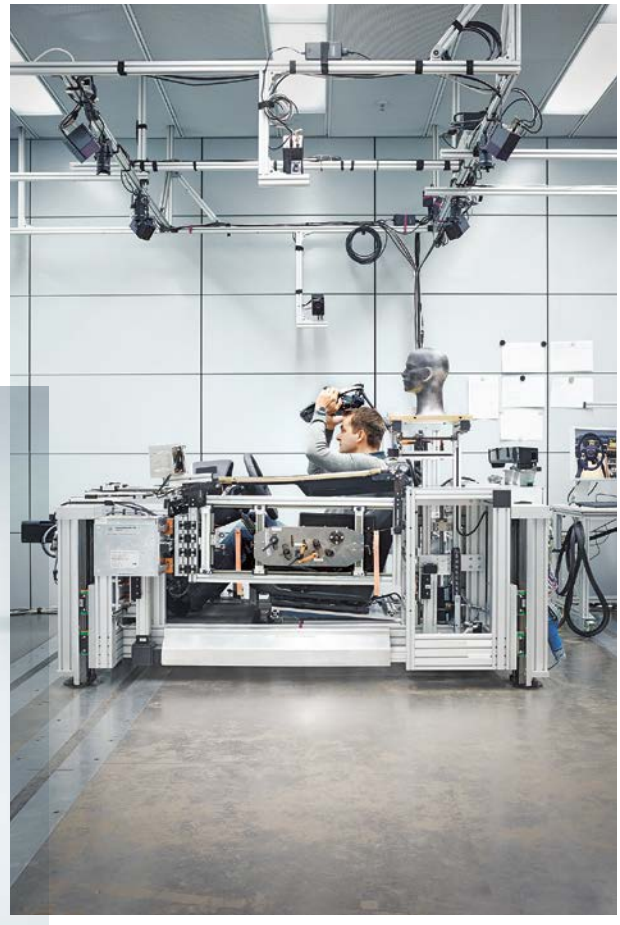
Dr. Marcus Schneid (36) hat die Qualität fest im Blick. Für Audi beurteilt er die ergonomische Wirkung neuer Anzeigeinstrumente und Displays. Selbst dann, wenn es dazu noch gar kein Auto gibt.

Große Displays im Kombi-Instrument und in der Mittelkonsole erleichtern dem Fahrer das Leben. Immer die richtige Information zum richtigen Zeitpunkt, das will Audi seinen Kunden bieten. Ob die Anzeigen und Zeiger nicht nur gut aussehen, sondern auch gut ablesbar sind, beurteilt Schneid im Ergonomielabor. Eine besondere Herausforderung sind Head-up-Displays, die wichtige Informationen direkt in das Sichtfeld des Fahrers projizieren. Normalerweise benötigt man dafür ein Prototypen-Fahrzeug. Existiert dieses noch nicht, testet Schneid die Benutzerfreundlichkeit der Anzeige mit einem Virtual-Reality-Helm.

„Egal wie groß der Fahrer ist und wie er im Auto sitzt: Das Display muss immer gut lesbar sein.“

DR. MARCUS SCHNEID

Sehen, was noch nicht existiert: Der Virtual-Reality-Helm ermöglicht es, Display-Entwicklungen dreidimensional zu betrachten und zu bewerten, bevor Prototypen entstehen.



Mehr als sechs Millionen Currywürste von Volkswagen werden jährlich verspeist. Damit sichergestellt ist, dass nur Top-Qualität auf den Tisch kommt, werden regelmäßig Geschmackstests durchgeführt.

Die Feinschmeckerin

Sandra Wickboldt (35) hütet nicht nur die Qualität eines Kultobjekts, der Volkswagen Currywurst, sondern ist als Leiterin der Nahrungsmittelproduktion und des Vertriebs auch für neue Geschmackserlebnisse verantwortlich.

Auf solche Stückzahlen kommt kein anderes Modell: Mehr als sechs Millionen Currywürste liefert die hauseigene Fleischerei jährlich aus Wolfsburg in alle Welt. Hauptabnehmer sind die Betriebsrestaurants in den Volkswagen Werken. Damit die Mitarbeiter immer die beste Qualität bekommen, trifft sich Wickboldt regelmäßig mit ihren Fleischer- und Küchenmeistern zur Verkostung. Auch neue Kreationen aus der Versuchsküche kommen dabei auf den Tisch. Eine feurige Innovation hat jüngst den Gaumentest bestanden: die besonders scharfe Currywurst-Soße „Heaven & Hell“.

„Die Currywurst von Volkswagen schmeckt überall auf der Welt. Seit Kurzem wird sie sogar in China hergestellt.“

SANDRA WICKBOLDT

Der Sitzerprober

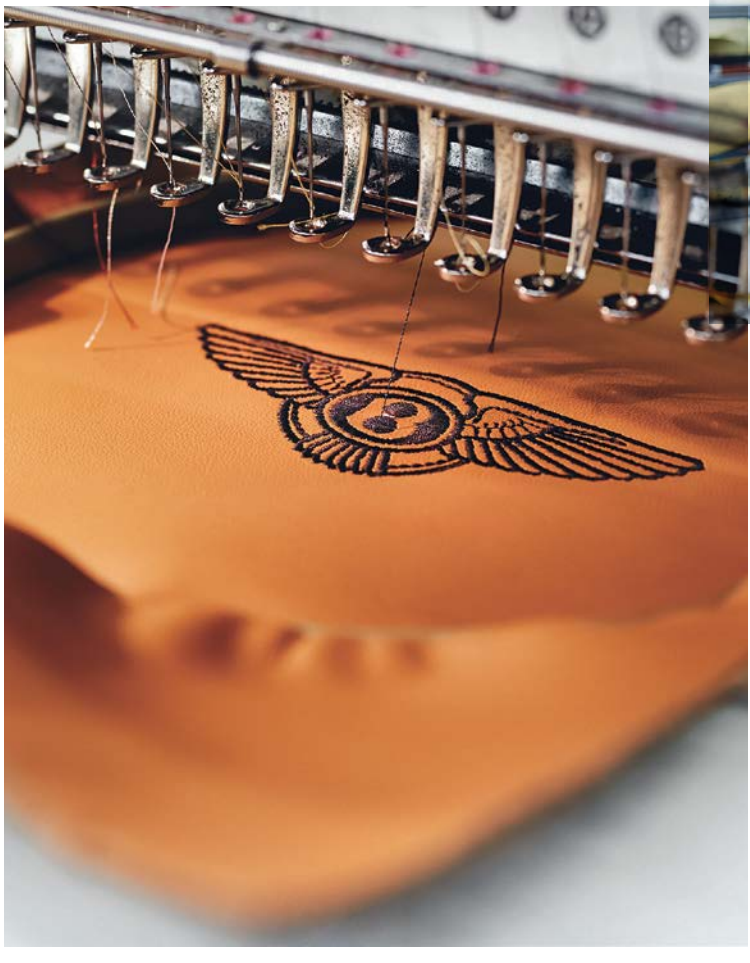
Den komfortabelsten Autositz der Welt will David Irving (30) anbieten. Bei Bentley entwickelt er deshalb nicht nur edles Gestühl, sondern auch unzählige Verstell- und Massagefunktionen.

Der bestmögliche Sitzkomfort für Fahrer und Passagiere hängt von der Qualität vieler einzelner Elemente ab. Nur ihre perfekte Auswahl, Abstimmung und Verarbeitung ergibt jene Mischung aus Bequemlichkeit und Festigkeit, die den sportlich-luxuriösen Charakter der britischen Nobelmarke unterstreicht. Die von Irving entwickelten Verstellfunktionen sorgen dafür, dass sich der Sitz jedem Insassen individuell anpasst oder ihn auf Wunsch sogar massiert. Bewusst hat sich Irving sein Büro neben der Produktion und der Prototypenanlage eingerichtet. Tägliches Probesitzen ist für ihn Pflicht.

„Elegantes Aussehen reicht nicht. Ein guter Sitz ist auch auf sehr langen Strecken komfortabel.“

DAVID IRVING

Passion für perfektes Sitzen: Bei Bentley entstehen Sitze im Zusammenspiel von technischem Know-how und hoher Handwerkskunst.



BUGATTI

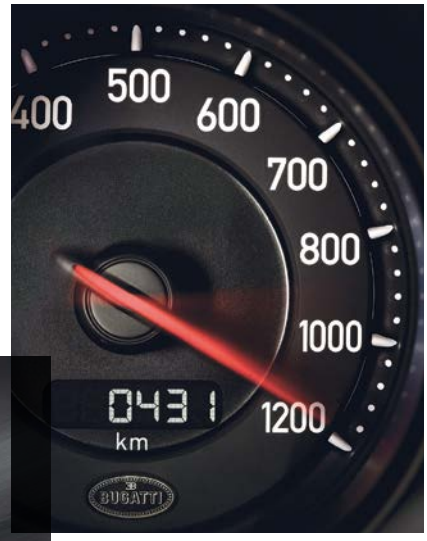
Der Schnellfahrer

Der Testfahrer Pierre-Henri Raphanel (52)
schult bei den Bugatti Kunden einen besonderen, einen sechsten Sinn:
den Sinn für Geschwindigkeit. Denn der ist Voraussetzung,
um die schnellsten Serienautos der Welt auch bei mehr als 400 Kilometern
pro Stunde sicher zu beherrschen.

Als er das erste Mal in einem Bugatti Veyron[1] saß, wollte Raphanel nie wieder aussteigen. Der ehemalige Le-Mans-Pilot war es zwar gewohnt, mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs zu sein, doch nie zuvor fühlte er sich selbst bei Spitzentempo so sicher. Eine Erfahrung, die ambitionierte Bugatti Kunden unter Raphanels Anleitung ebenfalls machen können. Wie sich das anfühlt? Völlige Konzentration sei dabei gefragt, meint Raphanel. In diesem Fall heißt das, alle anderen Sinne auszuschalten, die von diesem unglaublichen Moment ablenken könnten.

„Beschleunigung und Geschwindigkeit wie die des Bugatti Veyron kannte ich zuvor nur von reinrassigen Rennautos.“

PIERRE-HENRI RAPHANEL

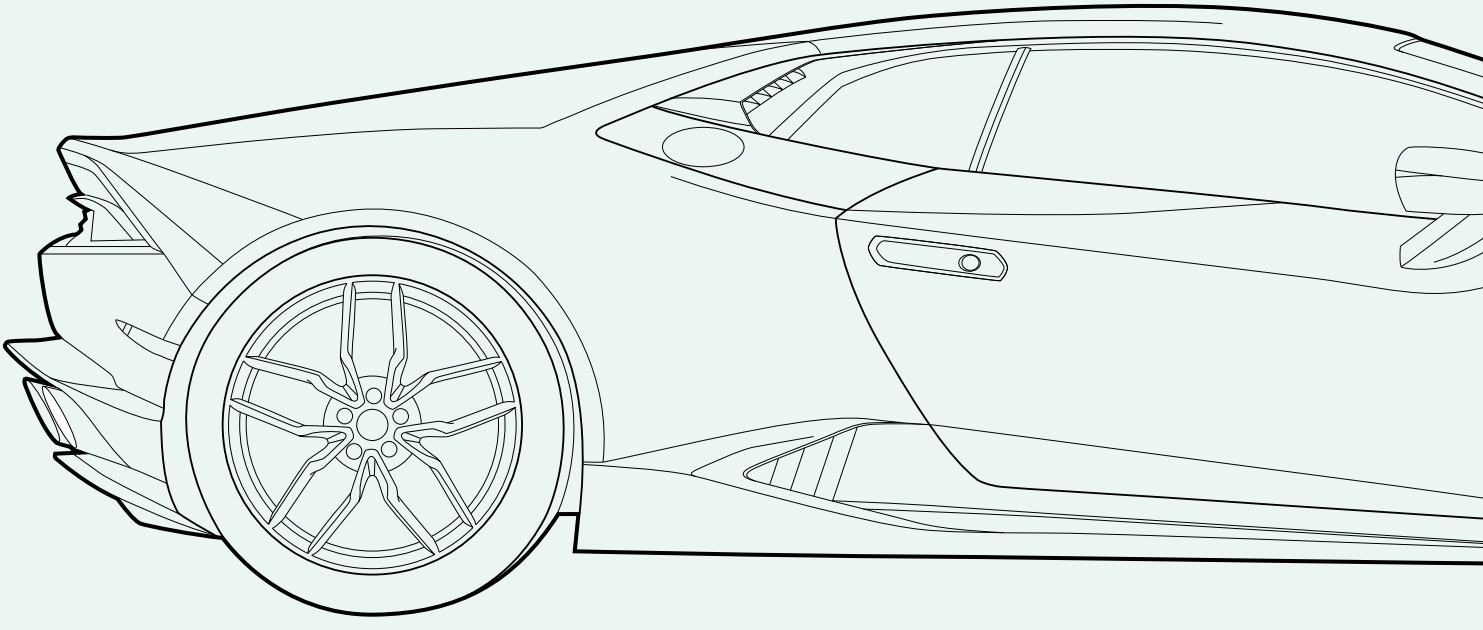


Speed control: Fortbewegung mit mehr als 400 km/h fordert auch von professionellen Fahrern volle Konzentration.

1 Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse 882 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 37,2 / außerorts 14,9 / kombiniert 23,1; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 539.

„SPIGOLOSA“

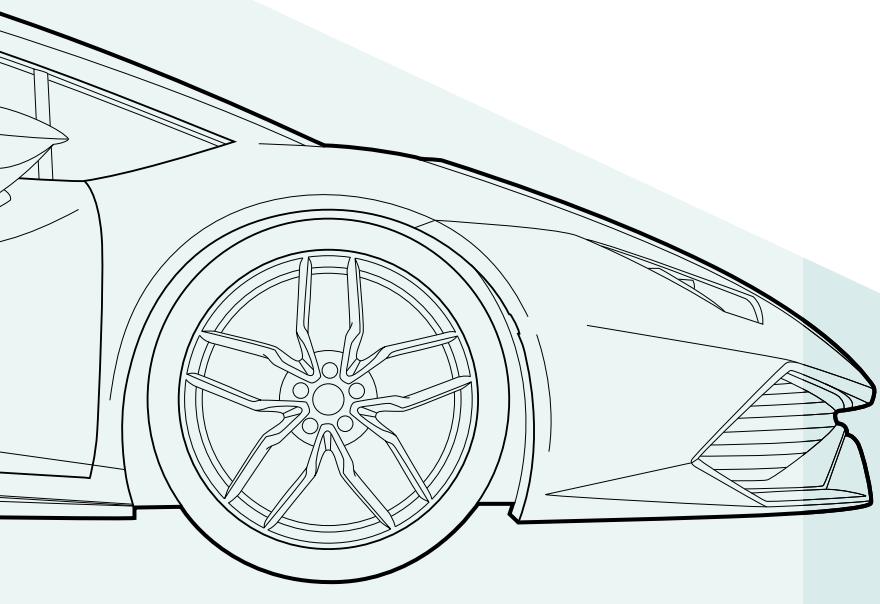
„Kantig“ ist die Formensprache von Lamborghini. Die Keilform verbindet generationenübergreifend die Sportwagen aus Sant’Agata Bolognese.



Die pure Form

Ein Lamborghini ist ein Lamborghini: gestern, heute, morgen. Was sich hinter der strengen Geometrie italienischer Formensprache verbirgt und was sie mit einem Raubtier gemeinsam hat, erläutert Filippo Perini, Design-Chef des Sportwagenherstellers.

TEXT: *Dirk Maxeiner*



Einundzwanzig. Zweiundzwanzig. Dreiundzwanzig. Die Zeit, die beim Lesen dieser drei Zahlen verstreicht, genügt einem Lamborghini Huracán[1], um auf mehr als 100 km/h zu beschleunigen. Und wie lange braucht er, um wieder auf null zu bremsen? Einundzwanzig. Zweiundzwanzig. In rund fünf Sekunden von null auf 100 und zurück. Und jetzt bitte noch ein paar Kurven und Hügel. Das ist Achterbahn. Man könnte auch sagen: Lamborghini gehört zu den härtesten Fahrgeschäften der Welt. Und das seit 50 Jahren. Radikal, kompromisslos, extrovertiert.

Im Firmenmuseum in Sant'Agata Bolognese, der Heimat des italienischen Extrem-Sportwagens, reiht sich Ikone an Ikone. So auch ein Countach, Baujahr 1974. „Spigolosa", italienisch für „kantig", nennt Design-Direktor Filippo Perini die traditionelle Formensprache der Marke, die schon beim Modell aus den 70er-Jahren gut sichtbar ist. Der Keil ist die Konstante in der Geschichte des Lamborghini Designs. Die prägnante Form signalisiert dem Betrachter: Die Vergangenheit ist passé, die Zukunft eine lange, gerade Piste. Anfang 2014 schiebt sich der neue Lamborghini Huracán ganz im Geiste seiner automobilen Vorfahren unter den Wind.

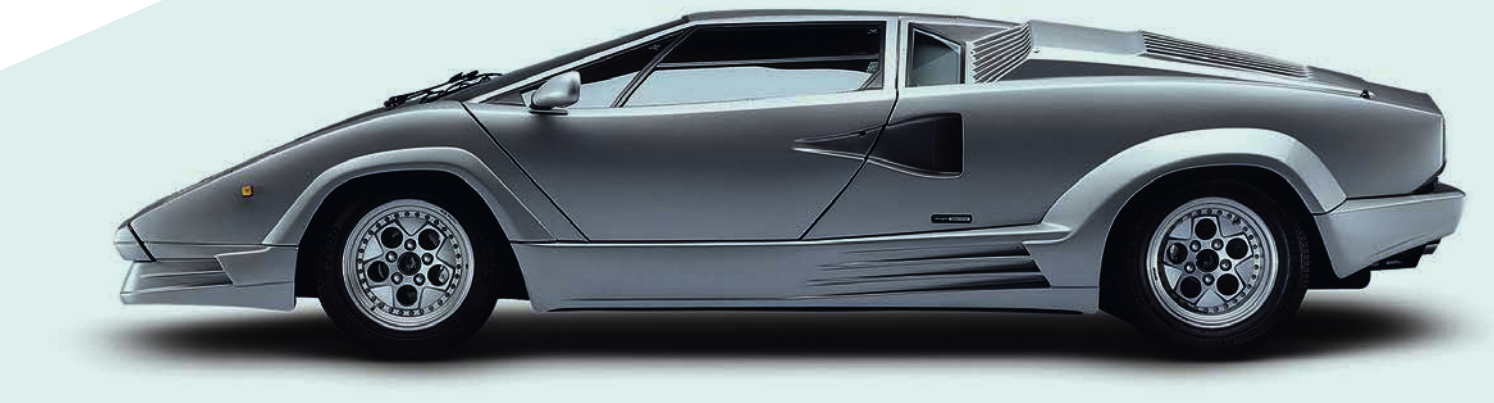
Doch Keil ist nicht gleich Keil. Countach und Huracán – jeder für sich ist eine Design-Preziose mit charakteristischem Volumen und einer straff darüber gespannten Haut. Die Proportionen und die weit außen stehenden Räder signalisieren Speed, Stärke und Stabilität zugleich. „Ein Lamborghini saugt sich beim Fahren förmlich an den Boden", erklärt Perini.

Fragen nach der Design-DNA von Lamborghini beantwortet er am liebsten mit dem Zeichenstift und einem Stück Papier. Eine Serviette tut's auch. „Schönheit funktioniert immer", sagt Perini und skizziert einen Albatros, einen Gepard und einen Hai. „In ihrer Körperform manifestieren sich die physikalischen Gesetze", erklärt er. „Diese Wildtiere sind ergonomisch, sie sind schön und sie funktionieren perfekt." Der Mensch erkenne instinktiv, ob ein Tier schnell, wendig, aggressiv oder bedrohlich sei. Diese Wahrnehmung ist als Überlebensstrategie im menschlichen Erbgut eingespeichert worden. „Deshalb gibt es auch beim Anblick eines Lamborghini keine Missverständnisse." Weder beim Countach noch beim Huracán.

1 Lamborghini Huracán 449 kW Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 17,8 / außerorts 9,4 / kombiniert 12,5; CO_2-Emissionen in g/km 290.

LAMBORGHINI COUNTACH

Eine Design-Preziose, Baujahr 1974: scharfe Konturen, kompromisslose Keilform, nach oben öffnende Scherentüren.



„Schönheit funktioniert immer.“

Filippo Perini, Design-Direktor Lamborghini

LAMBORGHINI HURACÁN

Kraftvolle Designsprache mit unverwechselbarer Silhouette: Die als Hexagone geformten Fenster prägen das Seitenprofil.

„Das Wissen, das wir uns mit dem XL1 erarbeitet haben, können wir künftig auch für andere Serien nutzen.“

LANGSTRECKE, S. 21

Projektleiter Holger Bock über den XL1.

„Ein Elektroauto darf keine rollende Verzichtserklärung sein. Es muss in jeder Hinsicht überzeugen, also technisch ausgereift, alltagstauglich, sicher und bezahlbar sein.“

DER MOMENT, S. 8

Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG, über das vielfältige Angebot an Hybrid- und Elektrofahrzeugen des Konzerns.

Das letzte Wort

Zum Thema „Ideen bewegen“ wird im Volkswagen Konzern das letzte Wort wohl nie gesprochen werden. In dieser Momentum-Ausgabe schon. Eine Bilanz.

„Wir lernen permanent dazu. Nur so erreichen wir Dinge, die heute noch unmöglich scheinen.“

ALLEIN UNTERWEGS, S. 31

Jörg Schlinkheider forscht für Audi an den Fahrerassistenzsystemen der Zukunft.

„Diese Kapazität brauchen wir, weil der Bedarf an Mobilität in China weiter rasant wächst.“

ZUKUNFTSWERK, S. 34

Horst Kersten Gaudlitz, Werkleiter Changchun.

„Mit dem E-Hybrid haben wir in jeder Hinsicht technische Pionierarbeit geleistet.“

WENIGER IST MEHR, S. 42

Dr. Gernot Döllner, Baureihenleiter und verantwortlich für die Entwicklung des Panamera S E-Hybrid.

„So lautlos und umweltfreundlich unterwegs zu sein, ist eine wunderbare Erfahrung.“

LAUTLOS, S. 54

Pianist Lang Lang bei der Probefahrt im Volkswagen e-up!.

„Schönheit funktioniert immer.“

DIE PURE FORM, S. 76

Filippo Perini, Design-Chef bei Lamborghini.

Impressum

HERAUSGEBER
Volkswagen AG
Konzernkommunikation
Brieffach 1970
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-28282
www.volkswagenag.com

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION
3st kommunikation, Mainz

REDAKTION, TEXT
Johannes Winterhagen, Tina Rumpelt

LEKTORAT
Textpertise Heike Virchow, Gießen

DRUCK
Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
Printed in Germany

PAPIER
Druckfein neu, Römerturm

FOTOGRAFIE, ILLUSTRATION, BILDNACHWEIS
Marcos Camargo (S. 46–47)
Nick Dimbleby (S. 73, rechts)
Getty Images (Titel)
Matthias Haslauer (S. 27–29, 31, 48–49, 55)
Guillem Hernández / Formula Student Spain (S. 58)
Andreas Mader (S. 32–37, 40–42)
Charlie Magee (S. 72)
Hartmut Nägele (S. 19–20, 22–23, 62–71)
Wolfango Spaccarelli (S. 73, links)
Göran Wink (S. 44–45)
Volkswagen AG
3st (S. 18, 21, 24–25, 30, 50–51, 61, 74–75)

FSC www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C011291

klimaneutral
natureOffice.com | DE-149-636555
gedruckt

(Photo removed for legal reasons.)