

GESCHÄFTSBERICHT 2005



WESENTLICHE ZAHLEN
VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten	2005	2004	%
Absatz (Automobile)	5.192.576	5.142.759	+1,0
Produktion (Automobile)	5.219.478	5.093.181	+2,5
Belegschaft am 31.12.	344.902	342.502	+0,7

Finanzdaten nach IFRS in Mio.€	2005	2004 ¹⁾	%
Umsatzerlöse	95.268	88.963	+7,1
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	3.143	2.037	+54,3
Sondereinflüsse	351	395	-11,1
Operatives Ergebnis nach Sondereinflüssen	2.792	1.642	+70,0
Ergebnis vor Steuern	1.722	1.088	+58,2
Ergebnis nach Steuern	1.120	697	+60,7
Cash-flow laufendes Geschäft	10.810	11.457	-5,6
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	10.466	15.078	-30,6
Konzernbereich Automobile ²⁾			
Cash-flow laufendes Geschäft	8.112	8.881	-8,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	5.721	7.046	-18,8
davon: Sachinvestitionen	4.316	5.425	-20,4
in % vom Umsatz	5,0	6,8	
Entwicklungskosten (aktiviert)	1.432	1.501	-4,6
in % vom Umsatz	1,7	1,9	
Netto-Cash-flow	2.391	1.835	+30,3
Netto-Liquidität am 31.12.	706	-1.912	x

Renditen in %	2005	2004 ¹⁾	
Umsatzrendite vor Steuern	1,8	1,2	
Kapitalrendite nach Steuern (Automobilbereich)	2,6	1,3	
Eigenkapitalrendite vor Steuern (Finanzdienstleistungsbereich)	18,9	20,0	

¹⁾ Angepasst.

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

VOLKSWAGEN AG

Mengendaten	2005	2004	%
Absatz (Automobile)	2.151.991	1.993.068	+8,0
Produktion (Automobile)	956.108	934.969	+2,3
Belegschaft am 31.12.	101.028	102.520	-1,5

Finanzdaten nach HGB in Mio.€	2005	2004	%
Umsatzerlöse	50.245	47.707	+5,3
Jahresüberschuss	741	505	+46,6
Dividendenvorschlag der Volkswagen AG	450		
davon auf: Stammaktien	322		
Vorzugsaktien	128		

CHRONIK 2005

29. Juni 2005

IM VOLKSWAGEN TECHNOLOGIEZENTRUM GEHT DIE ERSTE SOLAR-TANKSTELLE NIEDERSACHSENS IN BETRIEB

In Kooperation mit dem Braunschweiger Solar- und Heiztechnik-Unternehmen Solvis wird auf dem Gelände des Volkswagen Technologiezentrums in Isenbüttel bei Gifhorn eine Solartankstelle in Betrieb genommen.



2. – 10. April 2005

AUTO MOBIL INTERNATIONAL (AMI), LEIPZIG

Fortsetzung der Volkswagen Modelloffensive: Mit dem Fox und dem neuen Polo feiern gleich zwei Volkswagen Modelle ihre Weltpremiere auf der AMI.

21. Februar 2005

25 JAHRE AUDI QUATTRO

Der Audi Quattro wird 25 Jahre jung. Ein Vierteljahrhundert zuvor feierte er in Genf Weltpremiere.

JANUAR

FEBRUAR

MÄRZ

APRIL

MAI

JUNI



5. – 16. Januar 2005

LOS ANGELES AUTO SHOW, LOS ANGELES

Mit der Präsentation des neuen Jetta zündet die Marke Volkswagen Pkw das Modellfeuerwerk 2005.

25. Januar 2005

GOLF UND TOURAN EUROPAAWEIT AUF ERFOLGSKURS

Großbritannien: Der Golf GTI gewinnt den „What car?-Award“. Der Touran wird zum zweiten Mal nach 2004 zum besten Kompakt-Van gekürt. Slowenien: Der Golf setzt sich als „Auto des Jahres 2005“ klar gegen die Konkurrenz durch.

3. März 2005

INTERNATIONALER AUTOMOBILSALON, GENF

Auf dem 75. Internationalen Automobilsalon in Genf wird die sechste Generation des Passat erstmals offiziell dem Publikum präsentiert.



7. – 15. Mai 2005

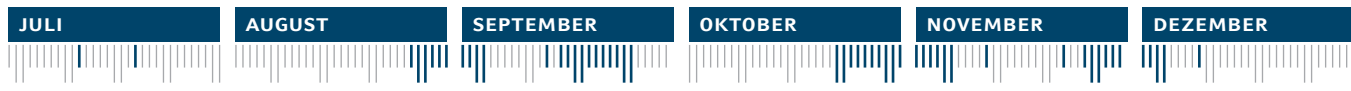
SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL, BARCELONA

SEAT präsentiert in Barcelona den neuen Leon.

24. Mai 2005

100 MILLIONEN VOLKSWAGEN

In Wolfsburg läuft das 100-millionste Fahrzeug mit VW-Zeichen vom Band.



11. Juli 2005
▼

PLATZ EINS FÜR DEN NEUEN FOX BEIM ADAC-CRASHTEST

Beim aktuellen Crashtest des ADAC beweist der Volkswagen Fox eindrucksvoll, dass auch preisgünstige Kleinwagen sehr sicher sein können, und belegt den ersten Platz in seinem Preissegment.

19. Juli 2005
▼

STARTSCHUSS FÜR DEN EXPORT DES NEUEN JETTA

Die ersten Fahrzeuge des neuen Volkswagen Jetta für Europa verlassen das mexikanische Volkswagen Werk in Puebla. Das Modell soll künftig in über 25 europäischen Ländern angeboten werden.

13. September 2005
▼

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG GRÜNDET RÜCKVERSICHERUNG

Die Volkswagen Financial Services AG und die Allianz Versicherungs-AG unterzeichnen einen Vertrag, mit dem sie ihre langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Kfz-Versicherung weiter vertiefen.

22. Oktober – 6. November 2005
▼

TOKYO MOTOR SHOW, TOKIO

Volkswagen präsentiert in Tokio mit dem EcoRacer einen Prototyp, der als einer der sparsamsten Sportwagen seiner Zeit Geschichte schreiben könnte.



11. November 2005
▼

FINANZ- UND INVESTITIONSPLANUNG LEGT GRUNDSTEIN FÜR ERGEBNISVERBESSERUNG

Der Vorstand legt dem Aufsichtsrat eine Finanz- und Investitionsplanung vor, auf deren Basis an der kommunizierten Ergebniszielsetzung für den Volkswagen Konzern von 5,1 Mrd. € vor Steuern im Jahr 2008 festgehalten wird.

9. Dezember 2005
▼

VERÖFFENTLICHUNG DES KONZERN-NACHHALTIGKEITSBERICHTS 2005/2006

Auf einer Pressekonferenz stellt der Volkswagen Konzern seinen ersten Nachhaltigkeitsbericht „Generationen bewegen“ der Öffentlichkeit vor.

11. Juli 2005
▼



15. – 25. September 2005
▼

INTERNATIONALE AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG (IAA), FRANKFURT AM MAIN

In Frankfurt feiern das neue Volkswagen Cabriolet-Coupé Eos und das SUV Audi Q7 ihre Weltpremiere. SEAT stellt den Prototypen des Altea FR vor.

25. September 2005
▼

VOLKSWAGEN BEGRÜSST INTERESSE VON PORSCHE AN EINER STRATEGISCHEN BETEILIGUNG

Die Porsche AG teilt mit, dass sie eine Beteiligung von rund 20 % des stimmberechtigten Kapitals an der Volkswagen AG anstrebe. Eine stabile Aktionärsstruktur ist für das langfristig angelegte Automobilgeschäft sehr wichtig.

22. November 2005
▼

VOLKSWAGEN DOMINIERT „AUTO TROPHY 2005“

Mit 23 Auszeichnungen für die Produkte unserer Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Bentley, Bugatti, Audi, SEAT, Lamborghini sowie der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge dominiert der Konzern die Veranstaltung.



25. November – 4. Dezember 2005
▼

ESSEN MOTOR SHOW, ESSEN

Auf der Essen Motor Show feiern zwei Konzernmodelle Weltpremiere: der CrossPolo, ein vielseitig einsetzbares Fahrzeug im Offroad-Stil, und das Audi S4 Cabriolet.

>>> INNOVATIONEN ENTWICKELN HEISST FRAGEN,
WAS MENSCHEN BEWEGT

>>> INNOVATIONEN ERLEBEN HEISST, ALL SEINE
WÜNSCHE ERFÜLLT ZU FINDEN

ERLEBEN SIE DIE INNOVATIONEN DES
VOLKSWAGEN KONZERNS



INNOVATIVE TECHNIK FÜR AUTOMATISCHES FAHREN

>> Fahren und fahren lassen – eine Vision wird Realität



Was seit der Erfindung des Automobils lange Zeit für unmöglich gehalten wurde, ist nun zum Greifen nahe – das automatische Fahren. Damit knüpft der Mensch an frühere Erfahrungen an: Bevor er durch Motorkraft unterstützt wurde, war er auf Ochsen- oder Pferdefuhrwerke angewiesen, die ihm – im Idealfall – bereits ein „automatisiertes Reisen“ erlaubten. Vor allem, wenn es heimwärts ging und die Tiere ihren Weg kannten, konnte sich der Mensch aus dem Prozess des Steuerns zurückziehen und eher überwachende Tätigkeiten übernehmen.

>> Das „Grand Challenge“-Rennen am 8. Oktober 2005

Vorbereitung
auf den Start



Der Rennverlauf
km 0

>> Start



0 STD

1 STD



ACC – die automatische
Distanzregelung mit
Radarsensorik im neuen
Passat

Diese angenehme Art des Fahrens fiel jedoch dem Fortschritt zum Opfer. Als das Automobil nach und nach die Fuhrwerke von den Straßen verdrängte, war der Mensch wieder selbst gefordert, das Steuern zu übernehmen. Dennoch ist natürlich der Nutzen von motorgetriebenen Fahrzeugen unbestritten: Der kontinuierlich gestiegene Komfort, die höhere Reisegeschwindigkeit und die besseren Zuladungsmöglichkeiten haben den Menschen in einem Maße mobil gemacht, wie es weder Pferd noch Ochse je gekonnt hätten.

In der Automobilentwicklung findet derzeit jedoch eine Art Rückbesinnung statt. Zu den Themen Fahrspaß, Sicherheit und Umweltschutz kommt noch ein neues hinzu: der Wunsch, in bestimmten Verkehrssituationen automatisch

gefahren zu werden. Denn wer kennt nicht die Situationen, in denen der Verkehr sich staut und das häufige Starten und Stoppen die Nerven des Fahrers auf die Probe stellt. Aber auch im gegenteiligen Fall könnte das automatische Fahren reizvoll sein: auf einer leergefegten Straße bei Dunkelheit und dem Wunsch, nur schnell von A nach B zu kommen. Wäre es nicht fantastisch, wenn man sich gerade dann zurücklehnen, dem Fahrzeug alle Funktionen übertragen und die Zeit effektiver – oder angenehmer – verbringen könnte?

Diesem Traum ist Volkswagen nun einen entscheidenden Schritt näher gekommen: In einem gemeinsamen Team mit der kalifornischen Stanford University, koordiniert durch das Electronic Research Laboratory der Volkswagen AG

Stanleys Augen – vier Laser-Scanner, Videokameras und Radarsensoren...



... und sein Gehirn weisen ihm den Weg.



2 STD

3 STD

4 STD

Der Spurwechselassistent

1. Assistent aktiv, kein Fahrzeug im überwachten Bereich

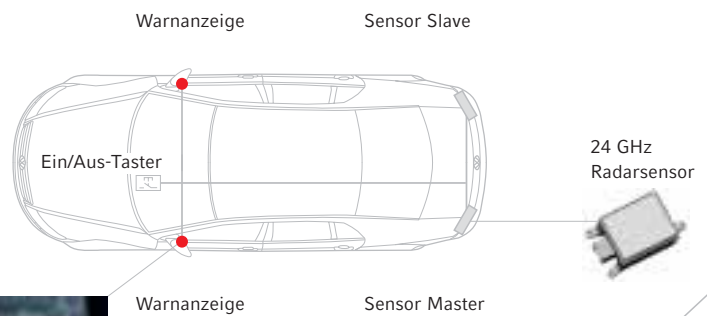
2. Information: Benachbarte Fahrspur ist belegt



Fahrer setzt den Blinker



3. Warnung: Gefahr, da Fahrer nach wie vor beabsichtigt, die Spur zu wechseln



im kalifornischen Palo Alto, hat unsere Konzernforschung an der Grand Challenge 2005 in den USA teilgenommen – dem weltweit einzigen Rennen mit automatisch fahrenden Versuchsfahrzeugen. Innerhalb eines vorgegebenen Zeitlimits mussten die Fahrzeuge eine Strecke von mehr als 200 km in der Mojave Wüste in Nevada zurücklegen. Der serienmäßige Volkswagen Touareg R5-TDI* namens „Stanley“, der mit spezieller Technik zur Erkennung von Hindernissen und zur Berechnung einer geeigneten Fahrspur ausgerüstet war, überquerte als Erster von 23 Startern nach nur 6 Stunden und 54 Minuten die Ziellinie: Drivers wanted, but not required!

Was zunächst so aussehen mag wie das Spiel von Wissenschaftlern, hat einen seriösen Hintergrund: Mit

diesem Projekt demonstriert Volkswagen seine Kompetenz auf den Gebieten Fahrerassistenzsysteme und Zukunftstechnologien. Wir bringen damit die Themen „automatisches Fahren im Verkehr“ und „künstliche Intelligenz im Auto“ voran.

Fahrerassistenzsysteme sind elektronische Helfer für den Autofahrer. Sie sind der erste Schritt auf dem Weg vom assistierten über das teilautomatische hin zum automatischen Fahren. Ein weit verbreitetes Assistenzsystem ist das ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm), das dem Fahrer in Grenzsituationen hilft, das Fahrzeug stabil zu halten, und so die Sicherheit erhöht. Ein anderes, bereits etabliertes Assistenzsystem ist das ACC (Adaptive Cruise Control). Es besteht aus einer weiterentwickelten

* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 13,6 innerorts; 8,1 außerorts; 10,1 kombiniert; CO₂-Emission g/km: 273.



Stanley liegt gut im Rennen...

...und überquert vor dem Schiedsrichter die Ziellinie.



Stanley gewinnt die Grand Challenge 2005. Von 23 Autos kommen nur fünf ins Ziel.

5 STD

6 STD

ZIELEINLAUF NACH:

6 STD 54 MIN



Die Zukunft:
automatisches Fahren
wie hier der Audi RSQ
aus dem Film „I, Robot“



Der Spurhalteassistent:
Kamera filmt Szene vor dem Fahrzeug, mit Hilfe der elektromechanischen Lenkung wird das Fahrzeug in der Spur gehalten



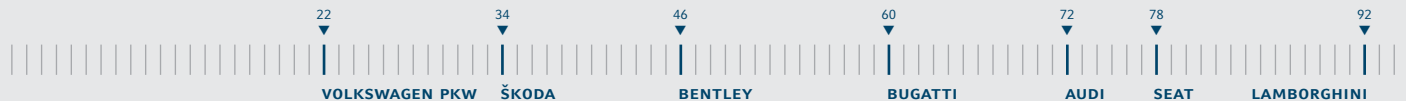
Geschwindigkeitsregelanlage, die eine zuvor eingestellte Geschwindigkeit hält und dabei auch den ebenfalls einstellbaren Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug berücksichtigt. In weiteren Entwicklungsstufen soll das System den Fahrer in Stausituationen entlasten und Unfälle vermeiden helfen. Künftige Assistenzsysteme werden auch in die Querführung des Fahrzeugs eingreifen; hier sind vor allem der Spurwechsel- und der Spurhalteassistent zu nennen. Der Spurwechselassistent hilft dem Fahrer beim Fahrspurwechsel, indem er ergänzend zu den Rückspiegeln den rückwärtigen Verkehr überwacht und den Fahrer warnt, wenn dieser Gefahr läuft, ein Fahrzeug im toten Winkel zu übersehen. Der Spurhalteassistent unterstützt den Fahrer beim Halten der Fahrspur. Künftige Entwicklungsstufen

des ACC kombiniert mit dem Spurwechsel- und Spurhalteassistenten würden bereits das teilautomatisierte Fahren ermöglichen.

Die Umsetzung der Vision hat begonnen, automatisches Fahren ist möglich! Vielleicht wollen Fahrzeugbesitzer nicht immer und zu jeder Zeit automatisch fahren. Ein herrlicher Sommertag in einem sportlichen Cabriolet, eine schöne Streckenführung und den Wind in den Haaren – wer wollte da nicht auch den Fahrspaß selbst erleben? Doch wenn der Fahrer die Fahraufgabe an sein Fahrzeug abgeben möchte, dann sollte das auch möglich sein. Und genau daran arbeiten die Mitarbeiter der Konzernforschung von Volkswagen.

Vorstand/Aufsichtsrat	Konzernthemen	Finanzkommunikation	Konzernbereiche	Lagebericht
8 Bericht des Aufsichtsrats 12 Der Vorstand 14 Brief an unsere Aktionäre	18 Innovation 20 ForMotion	24 Volkswagen Aktie und Anleihen 31 Corporate Governance Bericht	36 Geschäftssparten und Märkte 38 Markengruppe Volkswagen 40 Markengruppe Audi 42 Nutzfahrzeuge 44 Finanzdienstleistungen	48 Geschäftsverlauf 62 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 74 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) 80 Wertsteigernde Faktoren 94 Risikobericht 102 Prognosebericht

INHALT



VORSTAND/AUFSICHTSRAT

- ▶ 8 **BERICHT DES AUFSICHTSRATS**
- ▶ 12 **DER VORSTAND**
- ▶ 14 **BRIEF AN UNSERE AKTIONÄRE**

KONZERNTHEMEN

- ▶ 18 **INNOVATION** **Innovationen für die Mobilitätswünsche unserer Kunden**
- ▶ 20 **FORMOTION** **ForMotion motiviert**

>> VOLKSWAGEN PKW – INNOVATION
VEREINT GEGENSÄTZE ▶ 22

FINANZKOMMUNIKATION

- ▶ 24 **VOLKSWAGEN AKTIE
UND ANLEIHEN** **Aktien und Emissionen unseres Unternehmens
international gefragt**
- ▶ 31 **CORPORATE
GOVERNANCE BERICHT** **Transparenz schafft Vertrauen**

>> ŠKODA – INNOVATION HEISST, GROSSES
FÜR DIE KLEINEN DINGE ZU ENTWICKELN ▶ 34

KONZERNBEREICHE

- ▶ 36 **GESCHÄFTSPARTEN
UND MÄRKTE** **Automobile und Finanzdienstleistungen des
Volkswagen Konzerns sind weltweit präsent**
- ▶ 38 **MARKENGRUPPE
VOLKSWAGEN** **ForMotion-Maßnahmen machen sich
im Ergebnis bemerkbar**
- ▶ 40 **MARKENGRUPPE
AUDI** **Rekordabsatz der Marke Audi lässt
Umsatzerlöse und Ergebnis steigen**
- ▶ 42 **NUTZFAHRZEUGE** **Geschäftssparte Nutzfahrzeuge schreibt
wieder schwarze Zahlen**
- ▶ 44 **FINANZDIENST-
LEISTUNGEN** **Führend in Mobilitätsdienstleistungen**

>> BENTLEY – INNOVATION AUS TRADITION ▶ 46

Konzernabschluss	Bestätigungsvermerk	Organe	Weitere Informationen
114 Gewinn- und Verlustrechnung		184 Mandate des Vorstands	188 Glossar
115 Bilanz		185 Mandate des Aufsichtsrats	189 Stichwortverzeichnis
116 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen			190 Kennzahlen Geschäftssparten und Märkte
117 Kapitalflussrechnung			
118 Anhang			



LAGEBERICHT	▶ 48	GESCHÄFTSVERLAUF	Modelloffensive erfolgreich >> BUGATTI – INNOVATION GIBT STABILITÄT ▶ 60
	▶ 62	VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE	Operatives Ergebnis im Automobilbereich mehr als verdoppelt >> AUDI – INNOVATION IST ZUKUNFT ▶ 72
	▶ 74	VOLKSWAGEN AG <small>(KURZFASSUNG NACH HGB)</small>	Bruttoergebnis vom Umsatz sowie Finanzergebnis verbessert >> SEAT – INNOVATION IST AGILITÄT ▶ 78
	▶ 80	WERTSTEIGERENDE FAKTOREN	Leidenschaft und Leistung als Basis für kundenorientierte Prozesse >> LAMBORGHINI – INNOVATION IST KOMPROMISSLOS ▶ 92
	▶ 94	RISIKOBERICHT	Risiken kontrollieren, Chancen nutzen >> NUTZFAHRZEUGE – INNOVATION MACHT SICH BEZAHLT ▶ 100
	▶ 102	PROGNOSEBERICHT	Innovationen sichern die automobiler Zukunft >> FINANZDIENSTLEISTUNGEN – INNOVATION BEDEUTET, NEUE WEGE ZU GEHEN ▶ 110
VOLKSWAGEN KONZERNABSCHLUSS	▶ 114	114 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 115 BILANZ 116 AUFSTELLUNG DER ERFASSTEN ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN 117 KAPITALFLUSSRECHNUNG 118 ANHANG	
BESTÄTIGUNGSVERMERK	▶ 182		
ORGANE	▶ 184	184 MANDATE DES VORSTANDS 185 MANDATE DES AUFSICHTSRATS	
WEITERE INFORMATIONEN	▶ 188	188 GLOSSAR 189 STICHWORTVERZEICHNIS 190 KENNZAHLEN GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE	

> Bericht des Aufsichtsrats
 Der Vorstand
 Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2005 befasste sich der Aufsichtsrat ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Volkswagen Konzerns. Entsprechend dem Gesetz und dem Deutschen Corporate Governance Kodex unterstützten wir den Vorstand beratend bei der Leitung des Unternehmens. In alle Entscheidungen, die für Volkswagen von grundlegender Bedeutung waren, wurden wir unmittelbar eingebunden.

Der Vorstand informierte uns regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über alle für den Volkswagen Konzern wesentlichen Aspekte der Geschäftsentwicklung, die Lage des Konzerns einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements sowie über weitere Themen. Der Vorstand stellte uns monatlich detaillierte Berichte über die aktuelle Geschäftslage sowie die Vorausschätzung für das Gesamtjahr zur Verfügung. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen erläuterte uns der Vorstand in schriftlicher oder mündlicher Form. Zusammen mit dem Vorstand diskutierten wir die Gründe, sodass zielführende Maßnahmen eingeleitet werden konnten.

Der Aufsichtsrat trat im Jahr 2005 zu vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Die durchschnittliche Präsenzquote der Aufsichtsratsmitglieder betrug 94 %. Alle Mitglieder haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Zusätzlich haben wir über eilbedürftige Geschäftsvorfälle schriftlich im Umlaufverfahren beschlossen.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Der Aufsichtsrat hat drei Ausschüsse gebildet, die sich aus jeweils zwei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammensetzen: das Präsidium und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG sowie den Prüfungsausschuss. Die Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2005 ist der Aufstellung des Aufsichtsrats auf der Seite 187 zu entnehmen.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat jeweils im Vorfeld der Aufsichtsratssitzungen zusammen. In diesen Sitzungen wurden im Wesentlichen grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und -steuerung sowie personelle Veränderungen im Vorstand erörtert.

Der Prüfungsausschuss tagte im Berichtsjahr fünf Mal. Wesentliche Themen der Sitzungen waren der Konzernabschluss und das Risikomanagement. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Zwischenberichten und mit Fragen der Rechnungslegung und deren Prüfung durch den Abschlussprüfer. Aufgrund des Verdachts von Korruption und Untreue, in dessen Zusammenhang der Volkswagen Konzern zwei Mitarbeiter entlassen und die Staatsanwaltschaft Braunschweig eingeschaltet hatte, tagte der Prüfungsausschuss am 25. Juli 2005 in einer Sondersitzung. Darin stellten die mit der Aufklärung der Vorgänge beauftragte Interne Revision sowie die externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG die Organisation der Untersuchung und den damaligen Stand der Erkenntnisse vor.

Der Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

In unserer Sitzung am 25. Februar 2005 billigten wir nach eingehender Prüfung den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2004.

Darüber hinaus befassten wir uns in den Aufsichtsratssitzungen im Februar, April und September 2005 mit dem Umsetzungsstand der Konzernstrategie 2015.

In der Aufsichtsratssitzung am 23. September 2005 beauftragten wir den Vorstand, für die 100 %igen Tochterunternehmen gedas Aktiengesellschaft und Europcar International S.A.S.U. alle Optionen vom strategischen Ausbau bis zum Börsengang oder Verkauf zu prüfen. Darüber hinaus gaben uns die unabhängigen Prüfer von KPMG einen mündlichen Zwischenbericht über den Status der Aufklärung von Unregelmäßigkeiten bei Volkswagen. Mit seinen Ergebnissen befassten wir uns eingehend.

Am 10. Oktober 2005 fand eine außerordentliche Aufsichtsratssitzung statt, in der wir uns mit dem Engagement der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft beschäftigten. Der Aufsichtsrat begrüßte deren Erwerb von rund 20 % der Stammaktien der Volkswagen AG. In diesem Zusammenhang beauftragten wir den Vorstand, einen Grundlagenvertrag für die zukünftige operative Zusammenarbeit mit Porsche zu schließen. Um jeden Anschein eines Interessenkonflikts und einer Einflussnahme auf die Entscheidung über die Zusammenarbeit mit der Porsche AG zu vermeiden, hat der Unterzeichner an der Behandlung des Grundlagenvertrages zwischen der Volkswagen AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft in der Sitzung des Aufsichtsrats am 11. November 2005 nicht teilgenommen.

In unserer Sitzung am 11. November 2005 diskutierten wir ausführlich die Finanz- und Investitionsplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2006 bis 2008 und stimmten den Vorschlägen des Vorstands zu. Darüber hinaus genehmigten wir das Investitionsprogramm für die Volkswagen AG. Ein weiteres Thema dieser Sitzung war der schriftliche Zwischenbericht über die Ermittlungen der unabhängigen Prüfer von KPMG. Darin wurde beschrieben, wie einzelne Mitarbeiter versuchten, den Volkswagen Konzern zu schädigen, Abrechnungs- und andere Regelungen zu umgehen und sich Vorteile bis hin zur persönlichen Bereicherung zu verschaffen. Der Versuch, finanzielle Mittel des Unternehmens über Scheinfirmen und getarnte Beteiligungen abzuschöpfen, konnte dem Bericht zufolge durch funktionierende Kontrollsysteme im Wesentlichen abgewehrt werden. Dennoch sind dem Unternehmen unter anderem durch die Erstellung so genannter Eigenbelege finanzielle Schäden entstanden. Der Aufsichtsrat forciert daher die vollständige Aufklärung der Ereignisse. Darüber hinaus wird Volkswagen Schadenersatzansprüche gegen die betreffenden Personen geltend machen. Als Konsequenz aus diesen Ereignissen hat das Unternehmen ein konzernweites Ombudsmann-System installiert und einzelne Genehmigungs- und Kontrollmechanismen verschärft.

> Bericht des Aufsichtsrats
 Der Vorstand
 Brief an unsere Aktionäre

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex bei Volkswagen war Thema in unserer Sitzung am 11. November 2005. Wir diskutierten insbesondere die von der diesbezüglichen Regierungskommission am 2. Juni 2005 vorgenommenen Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Darüber hinaus berieten wir über die Vergütungsstruktur des Vorstands, die wir anschließend bestätigten. Gemeinsam mit dem Vorstand haben wir am 12. Dezember 2005 die Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Kodex abgegeben. Sie ist auf der Internetseite der Volkswagen AG, www.volkswagen-ir.de, dauerhaft zugänglich. Weitere Angaben zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex finden Sie in unserem Corporate Governance Bericht ab Seite 31 sowie im Anhang zum Konzernabschluss auf den Seiten 174 bis 178.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Am 21. April 2004 hatte die Hauptversammlung die PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2005 gewählt. Der Abschlussprüfer prüfte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den gemeinsamen Lagebericht. Er erteilte jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Darüber hinaus beurteilte der Abschlussprüfer das Risikomanagement-System. Dabei stellte er fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Abhängigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2005 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.“

Den Mitgliedern des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats wurden für die Sitzungen am 20. beziehungsweise 24. Februar 2006 die Jahresabschlussunterlagen und die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers rechtzeitig zugestellt. In beiden Sitzungen berichteten die Abschlussprüfer umfassend über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Unsere Prüfungen des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG und des zusammengefassten Lageberichts sowie des Abhängigkeitsberichts ergaben keine Einwände. Daher stimmten wir dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer am 24. Februar 2006 zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands schlossen wir uns an.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Am 12. Juli 2005 wurde Herr Bernd Osterloh, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Volkswagen AG, vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG in das Präsidium und den

Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats gewählt. Er folgt damit Herrn Dr. Klaus Volkert, der sein Amt im Aufsichtsrat am 8. Juli 2005 niederlegte. Herr Bernd Wehlauer wurde am 31. August 2005 als Arbeitnehmervertreter zum Nachfolger von Herrn Bernd Osterloh im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellt. Am 18. Januar 2006 wurde Herr Peter Mosch, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der AUDI AG, als Nachfolger des am 31. Dezember 2005 aus dem Konzern ausgeschiedenen Herrn Xaver Meier gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Ferner wurde Herr Dr. Wendelin Wiedeking, Vorsitzender des Vorstands der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, am 28. Januar 2006 gerichtlich als Nachfolger des am gleichen Tag aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Lord David Simon of Highbury, CBE, zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Vertragsgemäß trat Herr Prof. Dr. Folker Weißgerber, Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für das Ressort Produktion, zum 30. Juni 2005 in den Ruhestand. Am 8. Juli 2005 hat Herr Dr. Peter Hartz dem Aufsichtsrat seinen Rücktritt vom Vorstand mit der Begründung angeboten, er übernehme als Arbeitsdirektor und Vorstand für das Ressort Personal die politische Verantwortung für Unregelmäßigkeiten in seinem Umfeld. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats trat Herr Dr. Peter Hartz mit Ablauf des 4. August 2005 in den Ruhestand. Das Unternehmen dankt für die geleistete Tätigkeit.

In unserer Aufsichtsratssitzung am 11. November 2005 bestellten wir Herrn Dr. Horst Neumann mit Wirkung vom 1. Dezember 2005 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal. Bis zu dessen Berufung als Arbeitsdirektor hatte Herr Dr. Bernd Pischetsrieder, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, diese Funktion nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Peter Hartz kommissarisch übernommen.

Nach langer Krankheit verstarb am 9. März 2005 der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Herr Prof. Dr. Kurt Lotz, im Alter von 92 Jahren. Unter seiner Führung von 1967 bis 1971 wurde das Fundament für die späteren Erfolgsmodelle Golf und Audi 80/Passat gelegt. Am 3. September 2005 verstarb im Alter von 77 Jahren Herr Prof. Dr. Werner Holste. In den Jahren 1968 bis 1972 gab er als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich Technische Entwicklung entscheidende Impulse für die produktstrategische Ausrichtung des Unternehmens. Wir werden das Andenken an die Verstorbenen in Ehren halten.

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

Wolfsburg, den 24. Februar 2006



Ferdinand Piëch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bericht des Aufsichtsrats

> Der Vorstand

Brief an unsere Aktionäre

DER VORSTAND



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

Vorsitzender des Vorstands
der Volkswagen AG



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

Vorsitzender des Markenvorstands
Volkswagen



Francisco Javier Garcia Sanz

Beschaffung

Dr. rer. pol. h. c. **Peter Hartz**
(bis 4. August 2005)

Prof. Dr.-Ing. h. c. mult. **Folker Weißgerber**
(bis 30. Juni 2005)



Dr. rer. pol. **Horst Neumann**

Personal, Arbeitsdirektor



Hans Dieter Pötsch

Finanzen und Controlling



Prof. Dr. rer. nat. **Martin Winterkorn**

Vorsitzender des Vorstands
der AUDI AG

**» INNOVATIONEN SIND DER SCHLÜSSEL ZU NACH-
HALTIGEM ERFOLG. DAHER ARBEITEN WIR DARAN,
UNSERE KUNDEN MIT INNOVATIVEN LÖSUNGEN
WEIT ÜBER DAS ORIGINÄRE AUTOMOBILGESCHÄFT
HINAUS LANGFRISTIG ZU BEGEISTERN.«**

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im vergangenen Jahr haben wir unseren Weg in die automobilen Zukunft fortgesetzt. Meine Vorstandskollegen und ich danken Ihnen, dass Sie uns dabei begleitet haben. Leider blieb der Volkswagen Konzern nicht von Entwicklungen verschont, die einen Teil der Fortschritte bei der Verbesserung seiner Wetterfestigkeit aufgezehrt haben. Insgesamt jedoch – und das sage ich mit Zuversicht – sind wir auf dem richtigen Weg. Das zeigen die Zahlen:

Mit 5.242.793 an Kunden ausgelieferten Fahrzeugen hat der Volkswagen Konzern das beste Verkaufsergebnis seiner Geschichte erzielt – und das trotz der schwierigen Marktsituation vor allem in den USA und in China. Seine Marktführerschaft konnte der Konzern insbesondere in Westeuropa und Deutschland sogar ausbauen. Dieser Erfolg ist im Wesentlichen auf unsere erneuerte beziehungsweise erweiterte und damit sehr junge, attraktive Modellpalette zurückzuführen. Mit der Anzahl der im Jahr 2005 in den Markt eingeführten Modelle erreichten wir einen neuen Jahresspitzenwert des Konzerns. Zu den wichtigsten Neuheiten zählen: Fox, Polo, Golf GT, Golf R32, Golf Plus, Jetta, Passat Limousine, Passat Variant, Audi RS 4, Audi A6 Avant, SEAT Leon, Bentley Continental Flying Spur, Bugatti Veyron 16.4 sowie Škoda Octavia RS.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen zeigte ein gesundes Wachstum auf hohem Niveau. Der Vertragsbestand in Höhe von 5,9 Mio. Einheiten ist ein Beleg für das Vertrauen der Kunden in unsere Finanzdienstleistungen: Mit der Beteiligung des Volkswagen Konzerns an der LeasePlan Corporation im Jahr 2004 und dem Verkauf der Auslandsgesellschaften unseres Tochterunternehmens Europcar Fleet Services im Jahr 2005 an die LeasePlan Corporation sind wir bei der Umstrukturierung des Großkunden- und Flottengeschäfts ein gutes Stück vorangekommen. Ein weiterer logischer Schritt für uns als Mobilitätsdienstleister ist die erweiterte Zusammenarbeit mit der Allianz Versicherungs-AG im Geschäftsfeld Versicherungen.

Im Geschäftsbericht 2004 hatten meine Vorstandskollegen und ich Ihnen dargelegt, dass im Jahr 2005 keine grundlegende Verbesserung der weltweiten Automobilkonjunktur zu erwarten sei. Zusätzlich waren wir von Belastungen durch externe Faktoren – wie höhere Rohstoff- und Stahlpreise, eine verschärfte Wettbewerbssituation und

anhaltend ungünstige Wechselkursverhältnisse – ausgegangen. Leider haben sich, wie Sie wissen, all diese Befürchtungen bewahrheitet. Dennoch konnten wir mit einem Operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen in Höhe von 3,1 Mrd. € unser selbstgesetztes Ziel erreichen. Dies war nur durch das ForMotion-Programm möglich, das mit 3,5 Mrd. € zur Leistungssteigerung beitrug. Besonders hervorzuheben ist, dass es uns im Konzernbereich Automobile gelungen ist, mit 706 Mio. € wieder eine positive Netto-Liquidität zu erreichen. Mein Dank gilt den über 344.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Beitrag zu diesen Erfolgen.

Das Jahr 2005 war für uns alle nicht einfach. Die Berichterstattung der Medien über die Vorfälle, die wir im Sommer zur Anzeige gebracht haben, die Verhandlungen über die Standortsicherung in Deutschland und die notwendige Reduzierung der Personalkosten haben uns alle persönlich betroffen gemacht. Im ersten Punkt haben wir durch eine offensive und für die Öffentlichkeit transparente Vorgehensweise unseren Beitrag zur Aufklärung geleistet und Maßnahmen ergriffen, die Vergleichbares künftig verhindern sollen. Wir haben die Genehmigungs- und Kontrollmodalitäten verschärft und zudem ein konzernweites und international strukturiertes Ombudsmann-System eingeführt. Die beiden anderen Punkte werden auch in den kommenden Jahren aktuell bleiben. Meinen Vorstandskollegen und mir ist es dabei besonders wichtig, dass der Volkswagen Konzern an allen Standorten nicht nur kurzfristig, sondern nachhaltig profitabel ist. Das gelingt leider nicht ohne Einschnitte. Auch hier gilt mein Dank allen Beteiligten, die verantwortungsvoll an der Umsetzung der notwendigen Schritte mitgewirkt haben.

Ein Thema, das den Volkswagen Konzern und insbesondere die Medien ebenfalls stark beschäftigt hat, war der Erwerb einer Beteiligung an der Volkswagen AG durch die Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft. Meine Vorstandskollegen und ich begrüßen diese Entwicklung. Die langjährige, äußerst erfolgreiche Zusammenarbeit der beiden Unternehmen kann auf der Basis des abgeschlossenen Grundlagenvertrags künftig fortgeführt werden. Ein aktuelles Beispiel ist die Technologie-Kooperation im Bereich Hybridantrieb, mit der wir den Kundenwunsch nach Umsetzung umweltfreundlicher Antriebskonzepte in den Fahrzeugen beider Unternehmen erfüllen möchten. Auch von

den weiteren Kooperationen in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Produktion profitieren die zwei Partner gleichermaßen: Porsche und Volkswagen werden dadurch nachhaltige Einsparungen erzielen und somit ihre Ergebnisse wesentlich steigern können.

Dass Nachhaltigkeit in unserem Unternehmen eine große Rolle spielt, spiegelt sich auch in der Entwicklung der Dividende wider. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 2005 eine leicht erhöhte Dividende von 1,15 € je Stammaktie und 1,21 € je Vorzugsaktie auszuschütten.

Meine Damen und Herren, und nun zu dem Thema, das Sie vermutlich noch mehr interessiert als die Vergangenheit: Wie sieht die Zukunft des Volkswagen Konzerns aus? Unsere Zielvorstellung haben wir in der Konzernstrategie 2015 festgehalten. Ihre wesentlichen Bestandteile sind: nachhaltige Erfolgsgenerierung, Fokussierung auf den Kunden und die Verbindung des originären Automobilgeschäfts mit Lifecycle Services zu einer umfassenden Automobilität. Ein großer Teil der Wegstrecke liegt noch vor uns, wir haben jedoch im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Reihe von strategischen Maßnahmen entschieden, die meine Vorstandskollegen und mich dazu veranlassen, zuversichtlich zu sein, dass wir die formulierten Ziele erreichen werden. Wie ich Ihnen bei der Hauptversammlung 2005 angekündigt hatte, haben wir eine wichtige Entscheidung dafür noch im Berichtsjahr getroffen: Die Marken- und Konzernfunktionen sind entflochten und damit Zuständigkeiten eindeutig definiert.

Um uns zukünftig stärker auf unsere Kernkompetenzen konzentrieren zu können, werden wir einige Unternehmensaktivitäten einer Überprüfung unterziehen. Unter dieser Prämisse haben wir bereits unsere 100 %ige Tochter gedas Aktiengesellschaft, vorbehaltlich der Genehmigung der Kartellbehörden, mit Wirkung vom 1. Januar 2006 an die T-Systems AG, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Telekom AG, verkauft.

Auch im Hinblick auf unsere Kostenstrukturen haben wir bereits eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet. Sie reichen von konzernweiten Prozessoptimierungen über die Modulstrategie, durch die der Anteil der Gleichteile in unseren Modellen deutlich steigt, bis hin zum internen „Olympic Program“, einer mit unseren chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften erarbeiteten Umstrukturierung des China-Geschäfts bis 2008. Darüber hinaus wollen wir in den Jahren 2006 bis 2008 mit dem Leistungssteigerungsprogramm ForMotion plus an die Erfolge von ForMotion anknüpfen und den Schwung

des Umdenkens, den dieses Programm ausgelöst hat, auch in den nächsten Jahren beibehalten. Einen immens wichtigen Beitrag zur langfristigen Sicherung der Ertragskraft leisten aber auch die bereits abgeschlossenen und die geplanten Kooperationen mit Porsche, DaimlerChrysler und zahlreichen Lieferanten in der Entwicklung und der Produktion.

Die noch stärkere Fokussierung auf den Kunden ist einer der Schwerpunkte unserer Konzernstrategie 2015. Um die Zufriedenheit unserer Kunden zu erhöhen, werden wir unsere Serviceprozesse verbessern und den Zeitraum von der Bestellung eines Fahrzeugs bis zur Lieferung verkürzen. Wir werden außerdem weiter daran arbeiten, unseren Kunden über das originäre Automobilgeschäft hinaus zusätzlich attraktive Angebote unterbreiten zu können.

Alle unsere Aktivitäten zielen darauf ab, den sich wandelnden Ansprüchen unserer Kunden noch besser gerecht zu werden. Deshalb haben wir das Thema „Innovation“ als zentrales Thema unseres Geschäftsberichts 2005 gewählt. Die Innovationen, die wir beispielhaft hervorheben, reichen von neuen Motorkonzepten über die Gestaltung des Fahrzeuginnenraums bis hin zu attraktiven Angeboten im Geschäftsfeld Lifecycle Services; sie demonstrieren die vielfältigen Möglichkeiten dieses Konzerns. „Jede Schöpfung ist ein Wagnis“, sagte Christian Morgenstern. Wir gehen dieses Wagnis gern ein. Für Sie als Kunden, um Ihnen faszinierende Modelle und Dienstleistungen zu präsentieren. Für Sie als Aktionäre, um Ihnen eine Anlage mit Potenzial zu bieten. Wir hoffen, dass Sie uns auch weiterhin auf dem Weg in die automobilen Zukunft begleiten.

Mit freundlichem Gruß

Ihr



Bernd Pischetsrieder

INNOVATION

Innovationen für die Mobilitätswünsche unserer Kunden

Wandelnde Anforderungen an die Mobilität sind der Antrieb für unsere Innovationen. Zusätzlich zu ihrer Automobilität bieten wir unseren Kunden innovative Finanzdienstleistungen an und fördern somit auch ihre finanzielle Mobilität.

NEUERUNGEN MIT KUNDENWERT

Gesellschaftliche Trends und Kundenwünsche, Möglichkeiten für neue Technologien, verschärfte gesetzliche Vorgaben und der Wille zur Erneuerungsfähigkeit sind die Auslöser für Innovationen. Im Ergebnis sollen Innovationen immer Neuerungen mit Kundenwert sein, das heißt: Unabhängig davon, was letztlich der Grund für die Innovationen gewesen ist, müssen sich neue Funktionen und Technologien stets an der Kunden- und Kostenrelevanz messen lassen. Der Kunde, den wir jetzt befragen, nennt uns Wünsche, die er schon heute hat. Im Sinne einer langfristigen Strategie müssen wir aber Wünsche suchen, die der Kunde erst morgen haben wird. Um dem Kunden begeisternde Produkte mit zielgerichteten Innovationen anbieten zu können, hat Volkswagen im Rahmen der Konzernstrategie 2015 vier kunden- und kostenrelevante Schwerpunktfelder definiert, an denen sich neue Projekte orientieren.

KRAFTSTOFFVERBRAUCH UND LEICHTBAU

Aufgrund verschärfter Abgasstandards und steigender Rohölpreise geht der Volkswagen Konzern verschiedene Wege, um die Emissionen und den Kraftstoffverbrauch zu senken. Parallel zur Einführung der sehr dynamischen und verbrauchsarmen TSI®-Motorengeneration und der Entwicklung von Hybridfahrzeugen beschäftigt sich die Forschung mit einem neuen Dieselmotorenverfahren, dem Combined Combustion System. Dies führt zu deutlich

reduzierten Emissionen bei gleichzeitiger Kraftstoffeinsparung. Neben effizienteren Antrieben birgt auch konsequenter Leichtbau ein hohes Potenzial hinsichtlich Verbrauchseinsparung und Fahrfreude. Hoch- und höchstfeste Stähle bieten hier Möglichkeiten für eine signifikante Gewichtsreduktion.

PRODUKT DIVERSIFIKATION

Unsere Modulstrategie erlaubt eine kostenattraktive Diversifikation der Produkte und wahrt somit die Individualität. Neue Bauweisen – zum Beispiel die Rahmenbauweise bei geringen Stückzahlen und der Stahlleichtbau in der Großserie – sind notwendig, um auch die Einmalaufwendungen weiter zu reduzieren. Darüber hinaus ermöglichen innovative aktive Materialien oder Nanotechnologien neue Funktionen beziehungsweise Funktionsintegration in Bauteilen. Als Beispiele dafür sind die aktive Schwingungsdämpfung oder die schaltbare Veränderung der Scheibentransparenz zu nennen, die einen individuellen Blend- und Sonnenstrahlenschutz bietet oder einfach nur Privatsphäre schafft.

KUNDENORIENTIERTE BEDIENUNG

Der Funktionsumfang und der Elektronikanteil in unseren Fahrzeugen, aber auch das Bedürfnis unserer Kunden nach einfacher Bedienung werden steigen. Verständliche Informationsdarstellung und intuitive Eingabemöglichkeiten sorgen dafür, dass die Technik beherrschbar bleibt. Ein intern einge-

richteter umfassender Probandenpool testet den Kundenwert neuer Informations- und Warnstrategien schon in der Forschungsphase.

UNFALLVERMEIDUNG UND INFORMATIONSTECHNISCHE VERNETZUNG

Fahrerassistenzsysteme erhöhen die Fahrzeugsicherheit und reduzieren die Unfallhäufigkeit. Neben ABS und ESP tragen neu entwickelte Systeme dazu bei, wie die erste Stufe der aktiven Anhaltewegverkürzung (AWV) in Verbindung mit der automatischen Distanzregelung (Adaptive Cruise Control, ACC), die im Passat erstmals in der Mittelklasse serienmäßig erhältlich ist. Während ACC eine einschaltbare Komfortfunktion darstellt, ist AWV stetig aktiv und sorgt bei drohendem Zusammenstoß für eine Aktivierung des Bremssystems (leichtes Anlegen der Bremsen an die Bremsscheibe), um so die systemseitige Reaktionszeit zu reduzieren. So kann der Unfall vermieden beziehungsweise die Unfallschwere reduziert werden. Die Marke Audi hat im neuen Audi Q7 den Spurwechselassistenten (side assist) eingeführt. Er unterstützt den Fahrer beim Wechseln der Fahrspur, indem der Bereich seitlich hinter dem fahrenden Fahrzeug überwacht und der Fahrer über ein Signal im Außenspiegel informiert wird, sobald das System ein anderes Fahrzeug auf der Nebenspur erkannt hat. Diese heute noch auf einzelne Funktionen ausgerichteten Systeme werden in Zukunft zu einer vollständigen Umfeldwahrnehmung verknüpft sein. Welche technischen Leistungen zukünftig möglich sein könnten, hat der Volkswagen Touareg „Stanley“ mit seinem Sieg bei der Grand Challenge – einem Wettbewerb für automatisches Fahren über mehr als 200 km – eindrucksvoll gezeigt.

Für weit vorausschauendes Fahren müssen die fahrzeugautarken Systeme mit Informationen aus der Infrastruktur und anderen entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen verknüpft werden. Die Fahrzeuge von morgen werden sowohl mit mobilen Elektronikgeräten als auch untereinander – auf Basis von Funktechnologien wie Wireless LAN – vernetzt sein. Gemeinsam mit anderen europäischen Herstellern

führen wir die herstellerübergreifende Standardisierung der Car-to-X-Kommunikation an. Die Vision ist ein sich selbst organisierendes Verkehrssystem mit künstlicher Intelligenz in den Fahrzeugen.

INNOVATIONEN, DIE NICHT GREIFBAR SIND

Innovationen definieren wir auch über Dienstleistungen rund um das Auto. Dabei orientieren wir uns an dem zunehmenden Wunsch unserer Kunden nach Mobilitätspaketen zu einer festen monatlichen Rate, in denen weitgehende Serviceleistungen enthalten sind. Seit dem Jahr 2005 bieten wir markenspezifische Serviceverträge an, die eine Finanzierung, die Kfz-Versicherung sowie eine Anschlussgarantieversicherung miteinander verbinden. In Testszenarien erproben wir, diese Leistungen um weitere Serviceaspekte zu erweitern.

Um unserem Versicherungsgeschäft eine besondere Dynamik zu geben, haben wir im September 2005 einen Kooperationsvertrag mit der Allianz AG geschlossen, in dem wir die erfolgreiche Zusammenarbeit neu geregelt haben. Ein Eckpfeiler der strategischen Partnerschaft ist die Gründung einer eigenen Rückversicherungsgesellschaft, der Volkswagen Reinsurance AG. Mit dieser Gesellschaft sind wir in der Lage, stärkeren Einfluss auf die Entwicklung und Preisgestaltung der Versicherungsprodukte zu nehmen. Damit erschließen wir zusätzliche Wachstumspotenziale bei gleichzeitig überschaubarem Risiko. Für den Kunden bedeutet dies, dass wir zukünftig beispielsweise Kfz-Versicherungen anbieten können, deren Prämienhöhe unter anderem vom Einbau sicherheitsrelevanter Fahrzeugausstattung bestimmt wird. Damit kommen wir unserem Ziel der individuellen, bedürfnisorientierten Gestaltung der Dienstleistungen einen weiteren Schritt näher.

Innovationen wecken Begehrlichkeit und erzeugen Nachfrage. Sie unterstützen die Differenzierung gegenüber dem Wettbewerb und ermöglichen uns so, attraktive und begeisternde Produkte an den Markt zu bringen. Mit unseren Innovationen tragen wir dazu bei, den Wunsch der Kunden nach individueller Mobilität nachhaltig zu erfüllen.

FORMOTION

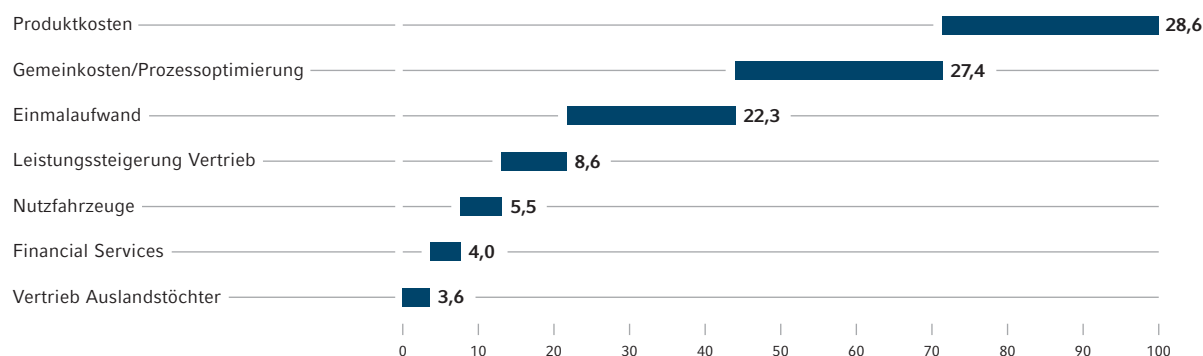
ForMotion motiviert

Im Jahr 2005 hat die Leistungssteigerung durch ForMotion aufgrund des großen Engagements der Mitarbeiter unsere Erwartungen deutlich übertroffen. Mit dem Nachfolgeprogramm ForMotion plus werden wir diesen Erfolg fortsetzen und die Leistungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns weiter erhöhen.

ZIELVORGABEN DEUTLICH ÜBERTROFFEN

Im Frühjahr 2004 hatten wir unser Leistungssteigerungsprogramm ForMotion gestartet. Seitdem wurden konzernweit in sieben Themenkreisen sämtliche Produkte und Arbeitsabläufe konsequent auf Verbesserungspotenziale überprüft. Daraus haben wir Maßnahmen abgeleitet, um die Kosten nachhaltig zu senken, die Prozesse zu optimieren und die Vertriebsleistung zu steigern. Bereits im Jahr 2004 hat das ForMotion-Programm das Ergebnis des Volkswagen Konzerns maßgeblich positiv beeinflusst. Für das abgelaufene Geschäftsjahr hatten wir uns das Ziel gesetzt, das Konzernergebnis durch ForMotion-

Maßnahmen um 3,1 Mrd. € zu verbessern. Mit einer Leistungssteigerung in Höhe von insgesamt 3,5 Mrd. € konnten wir das Ziel deutlich übertreffen. Dazu waren über 20.000 Einzelmaßnahmen zu identifizieren, zeitnah zu entscheiden und konsequent umzusetzen. Maßgeblichen Anteil am Erfolg hatte die umfassende und konzernweite Kommunikation des Programms, durch die alle Marken und Geschäftsbereiche in die Lage versetzt wurden, an den erarbeiteten Maßnahmen und Veränderungen teilzuhaben. Unser Dank gilt allen an ForMotion Beteiligten, die mit hohem Engagement und großer Kreativität den Erfolg des Programms sichergestellt haben.

ERGEBNISWIRKSAME FORMOTION-MASSNAHMEN 2005
 ANTEIL DER EINZELNEN THEMENKREISE IN PROZENT


Ganz im Sinne unserer Konzernleitlinien hat ForMotion das Kosten- und Ergebnisbewusstsein aller Mitarbeiter geschärft. Der im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte wirtschaftliche Erfolg kann jedoch nur die Basis für weitere ertragsteigernde Maßnahmen sein. Aus diesem Grund haben wir Anfang 2006 mit ForMotion plus ein Nachfolge-

programm gestartet. Dieses Programm ist auf einen Zeitraum von drei Jahren ausgelegt. Unser Ziel ist, im Jahr 2008 gegenüber dem Ergebnis vor Steuern 2004 eine Verbesserung in Höhe von 4 Mrd. € auf 5,1 Mrd. € zu erreichen. Insgesamt werden die Effekte von ForMotion plus jedoch weit über das Jahr 2008 hinaus wirken.

DIE ERFOLGE DER SIEBEN FORMOTION-THEMENKREISE 2005

01 PRODUKTKOSTEN

Produktabhängige Kosten gesenkt, ohne die Vielfalt des Produktangebots, die hohen Qualitätsstandards und den Kundennutzen der Fahrzeuge zu reduzieren. Erkannte Verbesserungspotenziale auf neue Projekte und andere Fahrzeugklassen übertragen. Hohe Synergien in Form von Skaleneffekten erzielt.

02 EINMALAUFWAND

Investitionen, Entwicklungs- und Anlaufkosten reduziert. Wesentliche Schwerpunkte waren: Senkung der Nicht-Produktinvestitionen sowie der intensivere Einsatz von virtuellen Techniken in der Produktentwicklung.

03 GEMEINKOSTEN/PROZESSOPTIMIERUNG

Kostenbewusstsein konzernweit gesteigert und wirtschaftlichen Umgang mit Ressourcen verbessert. Kostenniveau durch Optimierung von Strukturen und Arbeitsabläufen nachhaltig gesenkt. Maßnahmen zur Personalreduzierung eingeleitet.

04 LEISTUNGSSTEIGERUNG VERTRIEB

Strukturkosten durch Prozessoptimierungen bei den konzerneigenen europäischen Vertriebsgesellschaften gesenkt. Ertragssituation im Geschäft mit Originalteilen und Zubehör gestärkt. Kundendienstbereich neu organisiert.

05 NUTZFAHRZEUGE

Turnaround durch marktgerechte Weiterentwicklung der Produktpalette und konsequentes Kostenmanagement erreicht.

06 FINANCIAL SERVICES

Zinstragendes Geschäftsvolumen durch höheren Anteil an der automobilen Wertschöpfungskette aufgrund verstärkter Kooperation mit den Marken und Händlern gesteigert. Wettbewerbsfähigkeit auf der Kostenseite verbessert.

07 VERTRIEB AUSLANDSTÖCHTER

Strukturkosten der außereuropäischen Vertriebsgesellschaften durch Prozessoptimierungen reduziert.

ERGEBNISBEITRAG DURCH FORMOTION 2005

GESAMT **3.547 Mio. €**

INNOVATION VEREINT GEGENSÄTZE





>> Die innovative TSI-Technologie:
Maximale Kraft, minimaler Verbrauch

Volkswagen ist die Marke der realisierbaren Träume – mit Millionen-Bestsellern demokratisiert Volkswagen Pkw den Zugriff auf innovative Technologien. Beispiel Golf: 2005 debütierte im Golf GT TSI einer der zurzeit fortschrittlichsten Benzinmotoren, der Twincharger. Er ist weltweit der erste direkteinspritzende Benzinmotor mit gleichzeitig integriertem Kompressor und Turbolader. Die Maschine schöpft aus nur 1,4 l Hubraum 125 kW (170 PS)* und 240 Nm. Dem steht ein Durchschnittsverbrauch von lediglich 7,2 l Kraftstoff auf 100 km gegenüber. Der Twincharger gilt als Paradestück innovativen Motorenbaus: Bei niedrigen Drehzahlen sorgt allein der Kompressor dafür, dass bereits ab 1.250 Umdrehungen 200 Nm Drehmoment zur Verfügung stehen. Sobald die Drehzahlen ansteigen, schaltet sich der Turbolader zu. Oberhalb von 3.500 Umdrehungen reicht dessen Kraft aus, um den gewünschten fülligen Kraftaufbau souverän zu sichern. Ob allein oder in Allianz: Kompressor und Turbo sorgen für eine in dieser Hubraumklasse bislang unerreichte Dynamik bei minimalem Verbrauch.

* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 9,6 bis 9,8 innerorts; 5,9 bis 6,1 außerorts; 7,2 bis 7,4 kombiniert;
CO₂-Emission g/km: 173 bis 178.

VOLKSWAGEN AKTIE UND ANLEIHEN

Aktien und Emissionen unseres Unternehmens international gefragt

Im Jahr 2005 war die Aktie der Volkswagen AG ein gefragtes Investment. Die konsequent umgesetzten Maßnahmen zur Leistungssteigerung sowie die Beteiligung der Porsche AG an der Volkswagen AG führten zu einer überdurchschnittlich guten Kursentwicklung der Volkswagen Aktie in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres.

AKTIENMÄRKTE WELTWEIT

Im abgelaufenen Jahr entwickelten sich die weltweiten Aktienmärkte insgesamt positiv. Ausschlaggebend dafür waren ein robustes Wachstum der Weltwirtschaft und ein weiterhin niedriges Zinsniveau. Selbst die starke Unsicherheit an den internationalen Öl- und Rohstoffmärkten konnte diese positive Entwicklung nicht nachhaltig beeinträchtigen. Der DAX schloss am Jahresende bei 5.408 Punkten und somit um 27,1 % über dem Vorjahreswert. Der Sektorindex DJ Euro STOXX Automobile entwickelte sich ebenfalls positiv; er legte innerhalb des Jahres 2005 um 20,1 % zu und schloss am Jahresende mit 225 Punkten.

KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIE

Die Aktie der Volkswagen AG konnte diese positive Marktentwicklung deutlich übertreffen. Zurückzuführen war dies auf die verbesserten Kostenstrukturen und den Erfolg der neuen Modelle. Darüber hinaus führte die Beteiligung der Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft an der Volkswagen AG zu einem überdurchschnittlich großen Interesse an den Aktien unseres Unternehmens. Die Kurse unserer Aktien beruhigten sich zwar im Anschluss leicht, blieben aber weiterhin auf einem erfreulichen Niveau. Am Jahresende schloss die Volkswagen Stammaktie bei 44,61 €. Damit erzielte sie gegenüber ihrem Kurs vom 31. Dezember 2004 einen deutlichen Zuwachs von 33,8 %. Den höchsten Stand des Jahres

erreichte die Stammaktie mit 54,01 € am 4. Oktober 2005, ihren tiefsten Wert verzeichnete sie mit 31,88 € am 28. April 2005.

Die Volkswagen Vorzugsaktie legte im gleichen Zeitraum ebenfalls kräftig zu: Sie schloss am Jahresende 2005 mit einem Plus von 33,1 % bei 32,50 €. Im Berichtsjahr bewegte sich der Kurs der Vorzugsaktie zwischen 24,00 € und 40,00 €.

DIVIDENDENRENDITE

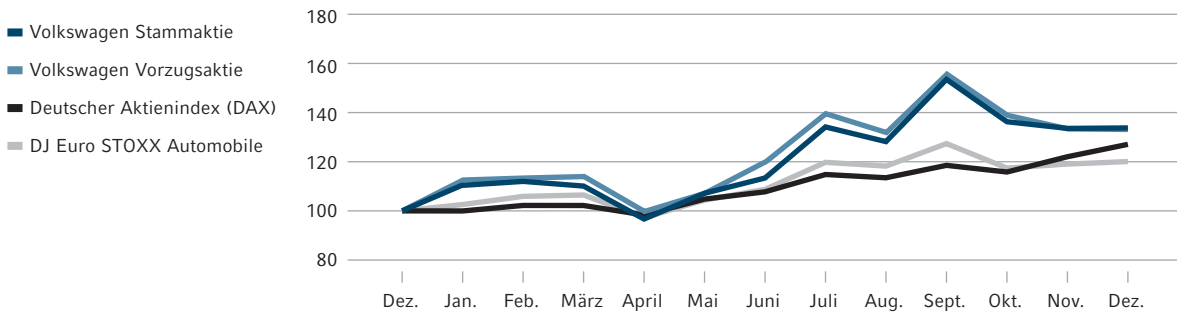
Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Geschäftsjahr 2005 liegt die Dividendenrendite für die Stammaktie der Volkswagen AG bei 2,6 % und für die Vorzugsaktie bei 3,7 %. Damit stellt die Volkswagen Aktie auch weiterhin eine interessante Anlage sowohl für institutionelle als auch für private Investoren dar. Dies gilt in besonderer Weise für die Vorzugsaktie. Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB) auf der Seite 75 dieses Geschäftsberichts.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie betrug 2,90 €. Gemäß IAS 33 liegt der Berechnung die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres im Umlauf gewesenen Stammaktien zugrunde (siehe hierzu auch die Anhangsangabe 8 im Volkswagen Konzernabschluss).

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2004 BIS DEZEMBER 2005

INDEX AUF BASIS DER MONATSENDKURSE, STAND: 31.12.2004 = 100

**AKTIONÄRSSTRUKTUR**

Die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2005 ist in der Grafik unten auf dieser Seite dargestellt.

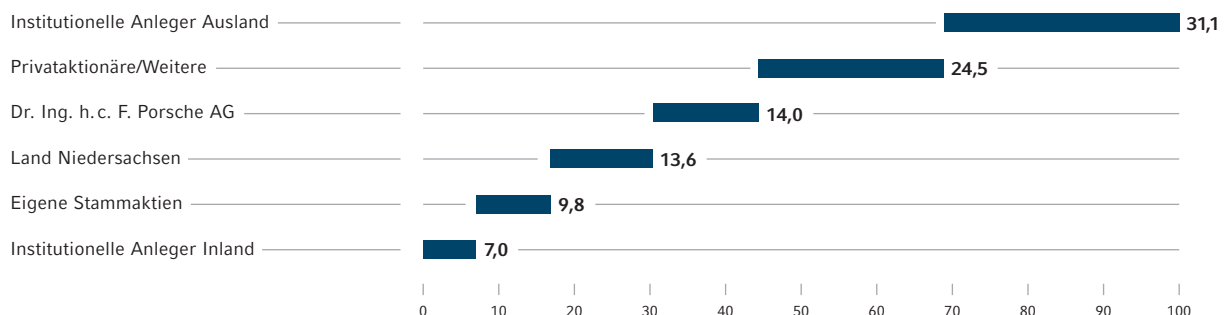
Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG bestand am 31. Dezember 2005 aus 321.929.800 Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien. Als größter Anteilseigner hielt die Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft zum Stichtag 18,5 % der stimmberechtigten Aktien; dies entspricht 14,0 % des Gezeichneten Kapitals. Auf das Land Niedersachsen entfielen 18,1 % der Stammaktien beziehungsweise ein Anteil am Gezeichneten Kapital von 13,6 %. Die Volkswagen AG verfügte am 31. Dezember 2005 über 41.719.353 eigene Stammaktien; das entspricht einem Anteil von 13,0 % aller Stammaktien beziehungsweise 9,8 % des Gezeichneten Kapitals.

Ein weiteres Aktienpaket hielt der Investmentberater Brandes Investment Partners, LCC, San Diego, Kalifornien, USA. Er teilte der Volkswagen AG mit, dass sich der gemeinsame Anteil seiner Mandanten am 30. September 2005 auf 8,58 % aller Stammaktien belief. Die Investment-Management-Gesellschaft The Capital Group Companies, Inc., Los Angeles, USA, verfügte am 11. Oktober 2005 über 3,504 % des stimmberechtigten Kapitals der Volkswagen AG.

Insgesamt betrug der von institutionellen Anlegern aus dem Ausland – einschließlich Brandes Investment Partners, LCC und The Capital Group Companies, Inc. – gehaltene Anteil am Gezeichneten Kapital 31,1 % (Vorjahr: 38,9 %). Der Anteil inländischer institutioneller Aktionäre lag bei 7,0 (7,4) %.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2005

IN PROZENT DES GEZEICHNETEN KAPITALS



SIEBTE TRANCHE AKTIONSOPTIONSPLAN

Mit Zustimmung des Aufsichtsrats hat der Vorstand der Volkswagen AG im Berichtszeitraum den bezugsberechtigten tariflichen und außertariflichen Mitarbeitern sowie Mitgliedern des Managements und Vorstands die siebte Tranche des seit 1999 bestehenden Aktienoptionsplans angeboten. Damit haben wir für unsere Beschäftigten erneut einen Anreiz geschaffen, sich aktiv für die Steigerung des Unternehmenswerts einzusetzen. Während der Zeichnungsfrist vom 1. Juni bis zum 8. Juli 2005 machten rund 36.000 der bezugsberechtigten Mitarbeiter von ihrem Zeichnungsrecht Gebrauch. Insgesamt wurden 297.561 Wandelschuldverschreibungen im Nominalwert von 0,8 Mio. € gezeichnet, die innerhalb des Wandelzeitraums vom 9. Juli 2007 bis 1. Juli 2010 zum Bezug von bis zu 2.975.610 Stammaktien berechtigen. Vorausgesetzt wird dafür jedoch, dass der dann aktuelle Kurs der Volkswagen Stammaktie oberhalb der festgelegten gestaffelten Wandlungspreise liegt.

Aufgrund der positiven Kursentwicklung der Volkswagen Aktie im vergangenen Jahr übten rund 22.000 Mitarbeiter ihr Recht aus den im Jahr 2003 gezeichneten Wandelschuldverschreibungen der fünften Tranche aus. Daraus entstanden 1.639.860 neue Stammaktien beziehungsweise 0,4 Mio. € Gezeichnetes Kapital. Weitere Angaben zu unserem

Aktienoptionsplan finden Sie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses ab Seite 154.

VOLKSWAGEN IN NACHHALTIGKEITSINDIZES

Die Aktie des Volkswagen Konzerns ist seit dem 19. September 2005 nicht mehr in den Nachhaltigkeitsindizes Dow Jones Sustainability Index (DJSI) World und DJSI STOXX vertreten. Zwar konnten wir in der jährlichen Bewertung durch die Schweizer Research- und Rating-Agentur SAM (Sustainable Asset Management) eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Punktzahl erreichen, für den Verbleib in diesen Indizes, in denen Volkswagen seit Auflegung im Jahr 1999 vertreten war, reichte es jedoch nicht. Daher haben wir Maßnahmen eingeleitet, die zur Wiederaufnahme in diese Indizes führen sollen. Weiterhin vertreten ist die Volkswagen Aktie in den Londoner Nachhaltigkeitsindizes FTSE4Good Europe und FTSE4Good Global, deren Kriterien stärker auf die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen ausgerichtet sind. Darüber hinaus ist die Volkswagen Aktie im Nachhaltigkeitsindex der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG vertreten, der die Kursentwicklung von 16 ausgewählten europäischen Unternehmen widerspiegelt und im Berichtsjahr aufgelegt wurde.

Weitere Informationen hierzu finden Sie auf unserer Internetseite www.volkswagen-nachhaltigkeit.de

DATEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

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

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

KENNZAHLEN ZUR VOLKSWAGEN AKTIE

Dividendenentwicklung		2005	2004	2003	2002	2001
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	321.930	320.290	320.290	320.290	319.470
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	105.238	105.238	105.238	105.238	105.238
Dividende						
je Stammaktie	€	1,15	1,05	1,05	1,30	1,30
je Vorzugsaktie	€	1,21	1,11	1,11	1,36	1,36
Dividendenausschüttung ¹⁾						
auf Stammaktien ²⁾	Mio. €	322	292	292	362	353
auf Vorzugsaktien	Mio. €	128	117	117	143	143

Wertentwicklung der Aktie ³⁾		2005	2004	2003	2002	2001
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	44,61	33,35	44,15	34,74	52,50
Jahreshöchstwert	€	54,01	44,65	46,57	62,15	62,40
Jahrestiefstwert	€	31,88	30,71	28,66	32,96	32,95
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	32,50	24,41	28,75	25,00	34,85
Jahreshöchstwert	€	40,00	28,97	31,55	40,75	39,80
Jahrestiefstwert	€	24,00	21,20	21,05	23,60	23,00
Beta-Faktor	Faktor	1,00	1,05	0,95	0,90	0,90
Börsenwert am 31.12. ²⁾	Mrd. €	15,9	11,9	15,3	12,3	18,2
Eigenkapital am 31.12.	Mrd. €	23,6	22,6 ⁴⁾	23,8	24,6	24,0
Börsenwert : Eigenkapital		0,67	0,52 ⁴⁾	0,65	0,50	0,76

Kennzahlen je Aktie		2005	2004 ⁴⁾	2003	2002	2001
Ergebnis je Stammaktie ⁵⁾						
unverwässert	€	2,90	1,79	2,54	6,72	7,67
verwässert	€	2,90	1,79	2,54	6,72	7,62
Operatives Ergebnis ⁶⁾	€	7,24	4,28	4,18	12,42	14,30
Cash-flow laufendes Geschäft ⁶⁾	€	28,05	29,85	21,81	27,29	26,46
Eigenkapital ⁷⁾	€	55,25	53,19	55,83	57,89	56,50
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁸⁾	Faktor	15,4	18,6	17,4	5,2	6,9
Kurs-Cash-flow-Verhältnis ⁸⁾	Faktor	1,6	1,1	2,0	1,3	2,0
Dividendenrendite						
Stammaktie	%	2,6	3,1	2,4	3,7	2,5
Vorzugsaktie	%	3,7	4,5	3,9	5,4	3,9
Kursentwicklung (ohne Dividende)						
Stammaktie	%	+33,8	-24,5	+27,1	-33,8	-5,7
Vorzugsaktie	%	+33,1	-15,1	+15,0	-28,3	+9,9

Umsätze an deutschen Börsen ⁹⁾		2005	2004	2003	2002	2001
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	30,9	24,3	23,9	26,3	23,9
	Mio. Stück	735,7	682,0	641,1	553,1	467,9
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	3,3	3,1	3,2	3,3	2,7

¹⁾ Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2001 bis 2004 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende.

Für das Jahr 2005 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

²⁾ Ohne Einbeziehung von 41.719.353 eigenen Aktien.

³⁾ Xetra-Kurse.

⁴⁾ Angepasst.

⁵⁾ Zur Ermittlung siehe Anhangsangabe 8, Ergebnis je Aktie.

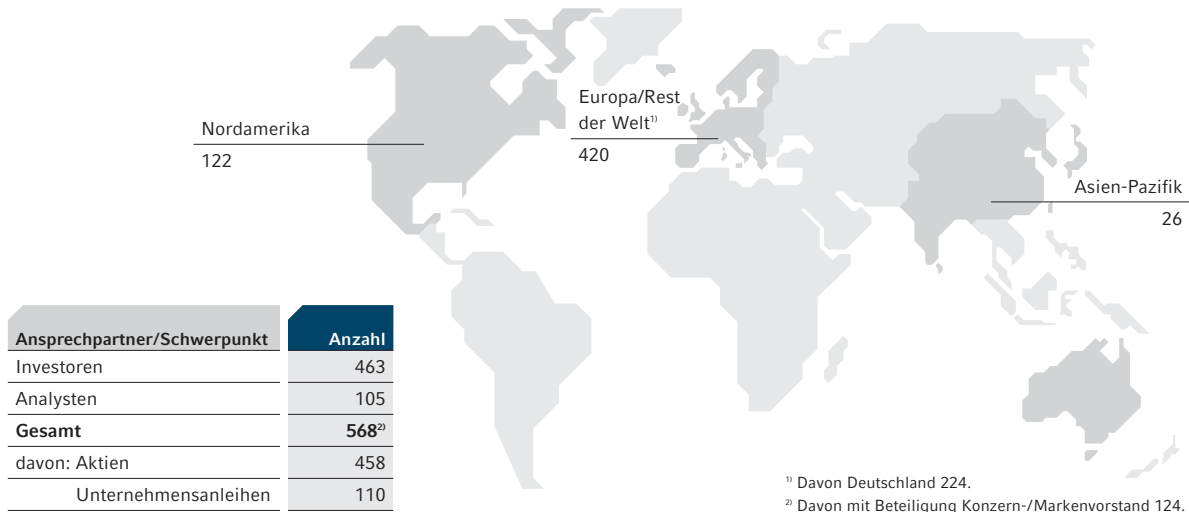
⁶⁾ Auf Basis der gewichteten durchschnittlichen Anzahl ausstehender Stamm- und Vorzugsaktien (unverwässert).

⁷⁾ Auf Basis der gesamten Stamm- und Vorzugsaktien am 31.12.

⁸⁾ Zur Ermittlung wurden die Jahresendkurse der Stammaktien verwendet.

⁹⁾ Orderbuch-Umsätze an deutschen Börsen.

INVESTOR-RELATIONS-AKTIVITÄTEN WELTWEIT 2005



JÄHRLICHES DOKUMENT NACH § 10 WPPG

Wir unterrichten die Öffentlichkeit fortlaufend über die für Investoren wesentlichen Vorgänge des Volkswagen Konzerns. Die Veröffentlichungen der vergangenen zwölf Monate (und darüber hinaus) sind gemäß § 10 Absatz 1 des Wertpapierprospektgesetzes (WpPG) auf unserer Website www.volkswagen-ir.de aufrufbar. Dazu zählen insbesondere folgende Veröffentlichungen:

- Ad-hoc-Meldungen:
Rubrik „Pflichtveröffentlichungen“, Menüpunkt „Ad-hoc-Mitteilungen“
- Wertpapiergeschäfte von Führungskräften:
Rubrik „Corporate Governance“, Menüpunkt „Directors’ Dealings“
- Zwischenberichte:
Rubrik „Berichte“, Menüpunkt „Zwischenberichte“

Darüber hinaus stehen dort für Investoren zahlreiche weitere Informationen, unter anderem in Form von ausgewählten Nachrichten und Präsentationen, zur Verfügung. Auf unserer Investor-Relations-Website besteht außerdem die Möglichkeit, sich für den Investor-Relations-Newsletter anzumelden, den wir in regelmäßigen Abständen an Interessierte verschicken.

UNTERNEHMENSPRÄSENTATIONEN

ZU GESCHÄFTSENTWICKLUNG

UND STRATEGIETHEMEN

Im Rahmen von Präsentationen und Roadshows an allen wichtigen Finanzstandorten der Welt haben wir auch im Jahr 2005 Analysten und Investoren über die Strategie und aktuelle Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns informiert. Hinzu kamen Informationsveranstaltungen an unseren weltweiten Unternehmensstandorten. Dabei haben sich die

Anleger insbesondere für unsere Standorte in Zentral- und Osteuropa sowie die dortige Marktentwicklung interessiert.

Zu den Höhepunkten des Jahres 2005 zählten die Internationale Investorenkonferenz in Wolfsburg im März sowie die Strategie-Präsentation in London im August. Neben den Telefonkonferenzen zur Erläuterung der Zwischenberichte fanden in diesem Jahr zwei weitere Konferenzschaltungen statt, und zwar im Oktober zum Einstieg der Dr. Ing h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft bei Volkswagen sowie im Juli zu den Grundlagen der Finanz- und Investitionsplanung für die Jahre 2006 bis 2008.

In Zusammenarbeit mit dem Bereich Konzern-Treasury und anderen Unternehmensbereichen haben wir im Berichtsjahr über 500 Veranstaltungen für Investoren und Analysten organisiert. Vielfach nahmen daran auch Mitglieder des Vorstands und des Top-Managements teil. Einen Überblick über unsere weltweiten Veranstaltungen gibt Ihnen die Grafik auf der nebenstehenden Seite.

PRODUKTBEZOGENE VERANSTALTUNGEN

An den bedeutenden internationalen Automobilmessen des vergangenen Jahres, wie der North American International Autoshow in Detroit, dem Internationalen Automobilsalon in Genf, der Tokyo Motor Show und der Internationalen Automobil-ausstellung (IAA) in Frankfurt, nahm auch unser Investor-Relations-Team teil. Im Mittelpunkt standen Präsentationen und Standbesichtigungen; außerdem beantworteten wir Fragen in zahlreichen Einzelgesprächen. Bei Testfahrten mit den neuen Modellen Golf Plus, Fox, Passat und Jetta hatten Analysten und Investoren die Gelegenheit, sich einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der Konzernprodukte zu verschaffen.

HAUPTVERSAMMLUNG

An der 45. Ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG, die am 21. April 2005 im Congress Centrum Hamburg stattfand, nahmen 33,9% der stimmberechtigten Aktionäre teil. Von der Möglichkeit, einem weisungsgebundenen Vertreter der Volkswagen AG die Stimmrechte zu übertragen, machte auch in diesem Jahr eine Vielzahl von Aktionären Gebrauch. Diesen Service werden wir auch für die Hauptversammlung am 3. Mai 2006 anbieten. Daneben werden unsere Aktionäre erstmalig die gesamte Hauptversammlung über das Internet verfolgen und auch auf diesem Weg Weisungen erteilen können. Nähere Informationen erhalten alle Aktionäre der Volkswagen AG zusammen mit ihrer Einladung zur Hauptversammlung.

EMISSIONEN

Der Volkswagen Konzern verfügt weltweit über diverse Daueremissionsprogramme im Geld- und Kapitalmarkt, die wir je nach Finanzmittelbedarf flexibel nutzen. Um insbesondere unseren kurz- und mittelfristigen Liquiditätsbedarf zu decken, erschließen wir sukzessive neue Märkte. So haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals eine Anleihe über Neue Türkische Lira (TRY) begeben, die gleichzeitig die erste Anleihe eines Industrieunternehmens in dieser Währung war.

Neben diversen Privatplatzierungen unter den verfügbaren etablierten Daueremissionsprogrammen haben wir im Jahr 2005 insgesamt vier Asset-Backed-Security-Transaktionen begeben. Mit einem Gesamtvolumen von 3,6 Mrd. USD führten wir drei dieser Transaktionen in den USA durch. Bei der vierten Transaktion in Europa nahm die Volkswagen Bank GmbH rund 1,0 Mrd. € auf.

> Volkswagen Aktie und Anleihen
> Corporate Governance Bericht

Kreditfinanzierungen nutzen wir hingegen nur noch für den kurzfristigen Working-Capital-Bedarf und als Backup für Daueremissionsprogramme.

Um die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns langfristig zu sichern, nutzten wir im Juni 2005 die gute Marktverfassung und schlossen eine neue syndizierte Kreditfazilität in Höhe von 12,5 Mrd. € über ein internationales Bankenkonsortium ab. Die Laufzeit der Fazilität beträgt fünf Jahre mit je einer einjährigen Verlängerungsoption in den ersten zwei Jahren. Mit dem neuen Kreditrahmen haben wir zwei Kreditfazilitäten im Gesamtvolumen von 16 Mrd. € ersetzt, die im Laufe des Jahres 2005 fällig waren beziehungsweise 2007 fällig gewesen wären.

RATINGS

Die Bonität der Volkswagen AG, der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH wurde im vergangenen Geschäftsjahr von den führenden Rating-Agenturen Moody's Investors Service und Standard & Poor's neu bewertet; sie

haben ihre bisherigen Einschätzungen der kurzfristigen und langfristigen Kreditwürdigkeit für diese Konzerngesellschaften bestätigt. Moody's Investors Service erhöhte den Ausblick der Ratings von „negativ“ auf „stabil“. Standard & Poor's setzte hingegen nur den Ausblick der Volkswagen Bank GmbH von „negativ“ auf „stabil“, wodurch die Bonitätseinschätzung für die Volkswagen Bank GmbH erstmals bei beiden Rating-Agenturen von denen der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG abweicht.

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

Für Fragen und Anregungen stehen unsere Investor-Relations-Teams in Wolfsburg und London jederzeit zur Verfügung.

Büro Wolfsburg

Telefon +49 (0) 53 61 9-8 66 22 IR Hotline
Fax +49 (0) 53 61 9-3 04 11

Büro London

Telefon +44 20 7290 7820
Fax +44 20 7629 2405

E-Mail investor.relations@volkswagen.de

Internet www.volkswagen-ir.de

RATINGS

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

Transparenz schafft Vertrauen

Gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung ist für uns die Grundlage, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Darum folgen Vorstand und Aufsichtsrat weitestgehend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner derzeit gültigen Fassung vom 2. Juni 2005.

UNTERNEHMENSFÜHRUNG IM EINKLANG MIT DEN EMPFEHLUNGEN DES DEUTSCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG orientieren sich bei ihren Aktivitäten an den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Dieser umfasst wesentliche gesetzliche Vorschriften sowie international und national anerkannte Standards zur Unternehmensführung, die von der entsprechenden Regierungskommission erarbeitet und weiterentwickelt wurden. Damit soll eine gute Unternehmensführung und -kontrolle sichergestellt werden. Unser Ziel ist dabei auch, dem stetig steigenden Informationsanspruch der unterschiedlichen Interessengruppen gerecht zu werden, indem wir Transparenz schaffen und das Vertrauen in eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung stärken. Dadurch werden wir unseren Unternehmenswert nachhaltig steigern und agieren somit im Interesse nationaler und internationaler Investoren.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Am 12. Dezember 2005 gaben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG die gesetzliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG ab. Sie erklärten, dass sie den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 21. Mai 2003 weitgehend

entsprochen haben. Allerdings bestanden bisher die Einschränkungen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder (Ziffer 4.2.4 Satz 2 Kodex) und die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder (Ziffer 5.4.5 Abs. 3 Satz 1 Kodex, jetzt Ziffer 5.4.7 Abs. 3 Satz 1 Kodex) nicht individualisiert ausgewiesen wurden. Im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2004 wurden jedoch bereits die Vergütung des Vorstandsvorsitzenden und die Vergütung des Aufsichtsratsvorsitzenden personenbezogen ausgewiesen. Mit der aktuellen Entsprechenserklärung folgt die Volkswagen AG nun der Empfehlung, die Vergütung sämtlicher Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder individualisiert auszuweisen, sowie allen übrigen Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der überarbeiteten Fassung vom 2. Juni 2005, mit einer Ausnahme: Die Einschränkung betrifft die Wahlen zum Aufsichtsrat (Ziffer 5.4.3 Satz 1 Kodex). Der Grund hierfür ist, dass nicht bereits bei Abgabe der Entsprechenserklärung entschieden werden sollte, dass Mitglieder des Aufsichtsrats zukünftig in den Hauptversammlungen der Volkswagen AG nur noch durch Einzelwahl und unter keinen Umständen mehr durch Block- oder Listenwahl bestimmt werden. Die neue gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat gemäß § 161 AktG haben wir auf der Internetseite unserer Gesellschaft unter www.volkswagen-ir.de der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die Volkswagen AG wird darüber hinaus auch weitgehend den Anregungen des Kodex folgen. Allerdings sind die vom Kodex angeregte Berücksichtigung einmaliger an den Geschäftserfolg gebundener variabler Komponenten bei der Vorstandsvergütung (Ziffer 4.2.3 Satz 2 Kodex) und die Berücksichtigung des langfristigen Erfolgs bei der Aufsichtsratsvergütung (Ziffer 5.4.7 Satz 5 Kodex) nach wie vor nicht vorgesehen. Diesbezüglich soll weiterhin das Ergebnis der Diskussion in der Fachöffentlichkeit abgewartet werden, bis sich eine einheitliche Meinung gebildet hat. Die Volkswagen AG wird im Jahr 2006 erstmalig die gesamte Hauptversammlung im Internet übertragen (Ziffer 2.3.4 Kodex). Deshalb wird auch der Stimmrechtsvertreter des Unternehmens erreichbar sein (Ziffer 2.3.3 Satz 3 Halbsatz 2 Kodex).

Am 7. Dezember 2005 erklärten der Vorstand und der Aufsichtsrat der AUDI AG in ihrer Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex, dass den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 21. Mai 2003 entsprochen wurde und den Empfehlungen in der Fassung vom 2. Juni 2005 entsprochen wird. Es galten und gelten jedoch die Einschränkungen, dass bei der AUDI AG die Vergütung der Vorstandsmitglieder (Ziffer 4.2.4 Satz 2 Kodex) und die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder (Ziffer 5.4.7 Abs. 3 Satz 1 Kodex) nicht individualisiert ausgewiesen werden, um dem individuellen Persönlichkeitsschutz Rechnung zu tragen.

Die vom Kodex angeregte Berücksichtigung des langfristigen Erfolgs bei der Aufsichtsratsvergütung (Ziffer 5.4.7 Satz 5 Kodex) sowie die Berücksichtigung einmaliger an den Geschäftserfolg gebundener variabler Komponenten bei der Vorstandsvergütung (Ziffer 4.2.3 Satz 2 Kodex) werden gegenwärtig bei der AUDI AG nicht umgesetzt, da die Diskussionen in der Fachöffentlichkeit zu einer konkreten Ausge-

staltung nach wie vor noch nicht abgeschlossen sind. Das Ergebnis dieser Diskussionen soll abgewartet werden.

Außerdem gilt bei der AUDI AG die Einschränkung, dass die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahlen durchgeführt werden (Ziffer 5.4.3 Satz 1 Kodex). Zur Begründung wird darauf verwiesen, dass Listenwahlen bei demokratischen Abstimmungen durchaus üblich sind. Des Weiteren bestehen bei der AUDI AG hinsichtlich der Anregungen des Kodex folgende Einschränkungen: Die Hauptversammlung der AUDI AG wird nicht im Internet übertragen (Ziffer 2.3.4 Kodex), um dem Persönlichkeitsrecht des einzelnen Aktionärs Rechnung zu tragen. Dadurch besteht auch kein Anlass, die Erreichbarkeit des Stimmrechtsvertreter des Unternehmens (Ziffer 2.3.3 Satz 3, Halbsatz 2 Kodex) für abwesende Aktionäre während der Hauptversammlung zu ermöglichen. Auf der Internetseite www.audi.de ist die Entsprechenserklärung veröffentlicht.

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Der Vorstand berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher und mündlicher Form über alle relevanten Fragen bezüglich der Geschäftsentwicklung, der Unternehmensplanung einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 8 bis 11 dieses Geschäftsberichts.

VERGÜTUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Wie im Vorjahr angekündigt, folgen wir nunmehr in vollem Umfang der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, die Vergütung aller Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

individualisiert auszuweisen. Dadurch erhöhen wir entsprechend den Bestrebungen des Deutschen Corporate Governance Kodex die Transparenz bezüglich der Vergütungsbestandteile. Die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütungen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses 2005 (Seite 175). Auf den Seiten 174 bis 177 finden Sie darüber hinaus Erläuterungen zu den Grundzügen des Vergütungssystems des Vorstands sowie zur Ausgestaltung des Aktienoptionsprogramms. Alle Angaben wurden daher in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen. Zu den gemäß Ziffer 6.6 Kodex und § 15a WpHG anzeigepflichtigen Transaktionen (so genannte Directors' Dealings) liegen keine Meldungen vor. Die im Berichtszeitraum gemäß den §§ 21 ff. WpHG erfolgten Meldungen sind auf der Internetseite www.volkswagen-ir.de veröffentlicht.

RISIKOMANAGEMENT

Indem unsere besondere Aufmerksamkeit dem sorgsamem Umgang mit potenziellen Risiken für das Unternehmen gilt, werden wir auch einer guten Corporate Governance gerecht. Ziel ist dabei, durch ein systematisches Risikomanagement Risiken aufzudecken und Risikopositionen zu optimieren. In einem dynamischen Prozess wird das Risikomanagementsystem der Volkswagen AG kontinuierlich den veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Im Kapitel Risikobericht auf den Seiten 94 bis 99 beschreiben wir das Risikomanagementsystem detailliert.

Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses Herr Dr. Klaus Liesen verfügt über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen

Kontrollverfahren. Herr Dr. Klaus Liesen war von 1976 bis 1996 Vorsitzender des Vorstands und von 1996 bis 2003 Vorsitzender des Aufsichtsrats der E.ON Ruhrgas AG; von 1987 bis 2002 saß er dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG vor und leitete die Kontrollgremien mehrerer anderer Unternehmen.

KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ

Der Volkswagen Konzern hat in seinem Geschäftsbericht, den Zwischenberichten sowie auf seiner Internetseite www.volkswagen-ir.de einen Finanzkalender veröffentlicht, in dem alle für die Aktionäre wichtigen Termine aufgeführt werden. Auf der jährlichen Hauptversammlung bieten wir den Anteilseignern die Möglichkeit, das Stimmrecht selbst auszuüben, dieses Recht von einem Bevollmächtigten nach Wahl ausüben zu lassen oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft zu beauftragen. Darüber hinaus werden wir ab 2006 unseren Aktionären ermöglichen, die gesamte Hauptversammlung im Internet zu verfolgen.

Das Anmelde- und Legitimationsverfahren für die kommende Hauptversammlung haben wir entsprechend dem Gesetz zur Unternehmensintegrität und Modernisierung des Anfechtungsrechts (UMAG) umgestellt. Basierend auf den Beschlüssen der Hauptversammlung des Jahres 2005 wurde ein so genannter „Record Date“ eingeführt.

Auf unserer Investor-Relations-Website www.volkswagen-ir.de veröffentlichen wir unverzüglich die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens. Außerdem stellen wir dort weitere kapitalmarktrelevante Informationen zu Volkswagen zur Verfügung. Wir veröffentlichen alle Informationen auf Deutsch und Englisch.

Die Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats in Aufsichtsorganen finden Sie im Geschäftsbericht auf den Seiten 184 bis 187.



INNOVATION HEISST, GROSSES
FÜR DIE KLEINEN DINGE ZU ENTWICKELN



>> Škoda Octavia Combi:
Innovation schafft Lebensraum

Škoda ist einer der ältesten Automobilhersteller der Welt. 2005 blickte das Unternehmen auf 100 Jahre Automobilproduktion zurück. Eine Erfolgsgeschichte, die der Konzentration auf das Wesentliche – der Konzeption von einfach cleveren Autos – zu verdanken ist. Paradebeispiel: der 2005 eingeführte Škoda Octavia Combi mit bis zu 1.620 l Stauraum und intelligent konzipierten Befestigungssystemen. Das Multitalent überzeugt dabei im Großen wie im Kleinen durch pfiffige Detaillösungen: Im Kofferraum ermöglichen bis zu zwölf Halterungen das sichere Verankern geladener Gegenstände; die Laderaumabdeckung lässt sich auch ohne freie Hand leicht einrollen; Warndreieck und Verbandskasten finden in speziellen Ablagen platzsparend Halt. Darüber hinaus verhindern praktische Klapphaken in den seitlichen Verkleidungen des Gepäckabteils, dass Einkaufstaschen während der Fahrt umkippen. Weitere Kennzeichen des Škoda Octavia Combi: ausgereifte Technik, erstklassige Verarbeitung, modernste Antriebskonzepte, umfangreiche Serienausstattung, außergewöhnliches Platzangebot sowie ein günstiges Preis-Wert-Verhältnis. Simply clever.

> Geschäftssparten und Märkte

Markengruppe Volkswagen

Markengruppe Audi

Nutzfahrzeuge

Finanzdienstleistungen

GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE

Automobile und Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns sind weltweit präsent

DIE KONZERNSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern gliedert sich in die beiden Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Der Konzernbereich Automobile umfasst die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren sowie die Produktion und den Verkauf von Pkw, Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen. Das Angebot des Finanzdienstleistungsbereichs reicht von der Händler- und Kundenfinanzierung sowie dem Leasing über das Bank- und Versicherungsgeschäft bis zur Fahrzeugvermietung und dem Flottenmanagementgeschäft. Innerhalb der Konzernbereiche fassen wir die Aktivitäten in Geschäftssparten zusammen.

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

Bei den Ausführungen zum Operativen Ergebnis nach Geschäftssparten und Märkten legen wir zur besseren Vergleichbarkeit die Werte vor Sondereinflüssen zugrunde.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Im Geschäftsjahr 2005 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 95,3 Mrd. €. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 7,1 %. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag mit 3,1 Mrd. € um 54,3 % über dem Vorjahreswert.

Die Umsatzerlöse in Europa/Übrige Märkte stiegen im Jahr 2005 um 7,9 % auf 69,4 Mrd. €. Ursache für diese Verbesserung war insbesondere das höhere Absatzvolumen. Das Operative Ergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um beträchtliche 1,2 Mrd. € auf 3,9 Mrd. €. Dieser Zuwachs wurde vor allem durch den Volumenanstieg beim Absatz und die Erfolge des ForMotion-Programms bewirkt.

In Nordamerika lagen die Umsatzerlöse mit 13,7 Mrd. € (+3,1 %) nur leicht über dem Vorjahr. Das durch den Modellwechsel beim Passat geringere Absatzvolumen insbesondere in den USA wurde durch den Trend zu höherwertigen Fahrzeugen überkompensiert. Die im Vergleich zum Vorjahr ungünstigere Wechselkursrelation und hohe Verkaufsförderungskosten belasteten das Operative Ergebnis. Es lag bei -843 Mio. € (-902 Mio. €).

VOLKSWAGEN KONZERN

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

In Südamerika/Südafrika steigerten wir die Umsatzerlöse im Berichtsjahr um beachtliche 25,2 % auf 6,9 Mrd. €. Zu dieser Verbesserung trug neben der Aufwertung des brasilianischen Real vor allem der höhere Absatz bei, der wiederum auf den Verkaufserfolg des Einstiegsmodells Fox in Südamerika zurückzuführen war. Auch in Südafrika setzte sich die positive Absatzentwicklung fort, sodass das Operative Ergebnis insgesamt gegenüber dem Vorjahr um 147 Mio. € auf 171 Mio. € anstieg. Allerdings verschlechterte sich durch die Aufwertung der

brasilianischen Währung die Ergebnisqualität der Fahrzeugexporte und damit der belieferten anderen Märkte.

Aufgrund des geringeren Absatzvolumens reduzierten sich die Umsatzerlöse in Asien-Pazifik gegenüber dem Vorjahreswert um 10,3 % auf 5,3 Mrd. €. Rückläufige Zulieferungen von Konzerngesellschaften an unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen sowie die anhaltend ungünstige Wechselkursituation bewirkten, dass das Operative Ergebnis auf -88 Mio. € (208 Mio. €) sank.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH GESCHÄFTSPARTEN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	Absatz ¹⁾		Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004 ²⁾
Markengruppe Volkswagen	3.557	3.561	49.625	47.338	638	-25
Markengruppe Audi	1.241	1.221	28.432	26.646	1.409	1.227
Nutzfahrzeuge	395	360	7.297	5.994	102	-144
Übrige Gesellschaften ³⁾			319	275	61	52
Finanzdienstleistungen/Europcar			9.595	8.710	933	927
Geschäftsparten vor Sondereinflüssen	5.193	5.143	95.268	88.963	3.143	2.037
Sondereinflüsse					-351	-395
Volkswagen Konzern	5.193	5.143	95.268	88.963	2.792	1.642

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

²⁾ Angepasst.

³⁾ Im Wesentlichen AutoVision GmbH, Volkswagen Group Services SCS, Volkswagen International Finance N.V., Volkswagen Investments Ltd., VW Kraftwerk GmbH, Volkswagen Immobilien, gedas-Gruppe (im Vorjahr zusätzlich VW Versicherungsvermittlungs-GmbH und Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH).

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Mio. €	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2005	2004	2005	2004 ¹⁾
Europa/Übrige Märkte	69.357	64.259	3.903	2.707
Nordamerika	13.723	13.308	-843	-902
Südamerika/Südafrika	6.926	5.531	171	24
Asien-Pazifik ²⁾	5.262	5.865	-88	208
Märkte vor Sondereinflüssen	95.268	88.963	3.143	2.037
Sondereinflüsse			-351	-395
Volkswagen Konzern²⁾	95.268	88.963	2.792	1.642

¹⁾ Angepasst.

²⁾ Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten. Die fahrzeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen werden an Equity konsolidiert und erzielten ein auch durch Einmaleffekte belastetes Operatives Ergebnis (quotal) von -119 (222) Mio. €.

Geschäftssparten und Märkte
 > Markengruppe Volkswagen
 Markengruppe Audi
 Nutzfahrzeuge
 Finanzdienstleistungen

MARKENGRUPPE VOLKSWAGEN

ForMotion-Maßnahmen machen sich im Ergebnis bemerkbar

Einstiegsmodell Fox stürmt an die Spitze der Zulassungsstatistik in seinem Segment. Passat erreicht in Deutschland führende Position in der Mittelklasse. Škoda Octavia und Bentley Continental GT setzen Erfolg des Vorjahres fort.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Markengruppe Volkswagen setzte im Jahr 2005 mit 3,6 Mio. Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Bentley und Bugatti nahezu die gleiche Menge an die Handelsorganisation ab wie im Vorjahr (-0,1 %). Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw verringerte sich leicht um 1,9 % auf 3,0 Mio. Fahrzeuge. Dies entspricht einem Anteil von 84,7 (86,2) % am Gesamtabsatz der Markengruppe. Im Berichtsjahr erfreute sich insbesondere der Fox wachsender Beliebtheit. Zu Beginn des Jahres führten wir das Einstiegsmodell nach dem Start in Südamerika 2004 auch auf dem europäischen Markt ein. In Deutschland setzte sich der Fox in seinem Segment bereits an die Spitze der Zulassungsstatistik. Darüber hinaus wurde auch der Golf weiterhin stark nachgefragt. Er war sowohl in Deutschland als auch in Westeuropa das Fahrzeug mit den meisten Neuzulassungen seiner Klasse. Der Absatz der neuen Modelle Jetta und Passat erreichte das Vorjahresvolumen noch nicht ganz, da diese Fahrzeuge nicht auf allen Märkten in vollem Umfang verfügbar waren. Dennoch belegte der Passat in der Mittelklasse die marktführende Position in Deutschland. Die Marke Škoda erzielte im vergangenen Jahr mit 504 Tsd. Fahrzeugen eine deutliche Absatzsteigerung von 12,3 %. Diese Verbesserung bedeutete den elften Zulassungsrekord in Folge für die Marke Škoda und resultierte im Wesentlichen aus einem starken Nachfragezuwachs des Škoda Octavia. Bei der Marke Bentley trug vor allem der Bentley Continental GT

dazu bei, dass sich das Absatzvolumen im Berichtsjahr um 21,2 % auf 8.984 Modelle erhöhte. Im Gesamtabsatz der Markengruppe Volkswagen sind 31.972 (35.497) Ford-Galaxy-Fahrzeuge enthalten, die ebenso in die Produktionzahlen, nicht aber in die Auslieferungen an Kunden einbezogen wurden.

Im Geschäftsjahr 2005 produzierte die Markengruppe Volkswagen 3,6 Mio. Fahrzeuge. Das sind 2,3 % mehr als im Vorjahr. Die Marke Volkswagen Pkw stellte davon 3,1 Mio. Einheiten (+1,0 %) her. Hier stand einem Produktionsanstieg der Werke in Europa, Amerika und Südafrika der Rückgang bei den chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften gegenüber. Die Marke Škoda steigerte die Produktion um 11,3 % auf 494 Tsd. Einheiten. Bei der Marke Bentley konnte durch eine Teilverlagerung der Montage des Bentley Continental Flying Spur zur Gläsernen Manufaktur in Dresden mit 9.560 gefertigten Fahrzeugen ein neuer Produktionsrekord erzielt werden.

MARKENGRUPPE VOLKSWAGEN

	2005	2004	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	3.588	3.522	+1,9
Absatz	3.557	3.561	-0,1
Produktion	3.588	3.509	+2,3
Umsatzerlöse (Mio. €)	49.625	47.338	+4,8
Operatives Ergebnis	638	-25*	x
in % der Umsatzerlöse	1,3	-0,1*	

* Angepasst.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2005 stiegen die Umsatzerlöse der Markengruppe Volkswagen um 4,8 % auf 49,6 Mrd. €. Dieser Zuwachs resultierte im Wesentlichen aus dem größer gewordenen Anteil höherwertiger Fahrzeuge am Absatz. Insgesamt wurden die Absatzzahlen des Vorjahres aufgrund der weiteren Verschärfung der Wettbewerbssituation auf dem chinesischen Markt nicht ganz erreicht. Ohne Berücksichtigung des China-Geschäfts konnte das Absatzvolumen des Vorjahres übertroffen werden. Das Operative Ergebnis

der Markengruppe Volkswagen stieg im Jahr 2005 zwar auf 638 Mio. € und übertraf somit das negative Vorjahresergebnis um 663 Mio. €; es liegt aber weiterhin auf einem äußerst unbefriedigenden Niveau. Einen bedeutenden Beitrag zur Ergebnisentwicklung lieferten die umgesetzten Maßnahmen des ForMotion-Programms. Innerhalb der Markengruppe Volkswagen verbesserten sich die Operativen Ergebnisse von Škoda und Bentley deutlich. Dies war insbesondere auf höhere Absatzzahlen und Kostenoptimierungen zurückzuführen.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2005	2004
Volkswagen Pkw		
Golf	732.922	711.883
Passat/Santana	578.141	617.649
Jetta/Bora	431.280	413.385
Polo	352.120	334.143
Gol	284.069	304.327
Fox	204.435	84.173
Touran	191.207	188.643
Touareg	81.003	87.046
Polo Classic/Sedan	59.623	100.331
New Beetle	35.485	38.847
Sharan	32.575	38.583
New Beetle Cabriolet	30.531	41.271
Parati	26.744	31.433
Phaeton	6.001	5.485
Lupo	5.742	24.434
	3.051.878	3.021.633
Škoda		
Octavia	246.781	181.067
Fabia	224.990	238.830
Superb	21.182	22.899
Fabia Praktik	1.174	1.072
	494.127	443.868
Bentley		
Continental GT Coupé	4.733	6.896
Continental Flying Spur	4.271	–
Arnage	556	790
	9.560	7.686
Markengruppe Volkswagen*	3.587.542	3.508.684

* Inklusive der nicht vollkonsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. sowie 31.972 (35.497) Ford-Galaxy-Modelle und 5 (–) Bugatti Veyron 16.4.

MARKENGRUPPE AUDI

Rekordabsatz der Marke Audi lässt Umsatzerlöse und Ergebnis steigen

Die Marke Audi erzielt im zehnten Jahr in Folge einen neuen Rekordwert bei den Absatzzahlen. SEAT und Lamborghini verzeichnen steigende Nachfrage nach neuen Modellen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2005 steigerte die Markengruppe Audi den Absatz von Modellen der Marken Audi, SEAT und Lamborghini um 1,6 % auf 1,2 Mio. Fahrzeuge. Dieser Anstieg resultierte aus einem Zuwachs bei der Marke Audi. Sie setzte mit 824 Tsd. Einheiten 6,4 % mehr Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab als ein Jahr zuvor und erzielte einen neuen Absatzrekord. Dabei wurden insbesondere der Audi A3 Sportback und die Avant-Versionen des Audi A4 und des neu in den Markt eingeführten Audi A6 verstärkt nachgefragt. Der Absatz von SEAT Modellen verringerte sich mit 415 Tsd. Einheiten gegenüber dem Vorjahr um 6,7 %. Positiv entwickelte sich jedoch die Absatzzahl des neuen SEAT Leon. Die Marke Lamborghini verzeichnete zwar bei dem ab 2005 weltweit erhältlichen Murciélago Roadster einen erfreulichen Nachfrageanstieg, insgesamt lag der Absatz der Marke mit 1.493 Fahrzeugen jedoch um 7,5 % unter dem Vorjahr.

Die Produktion der Markengruppe Audi sank gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % auf 1,2 Mio. Fahrzeuge. Davon fertigte die Marke Audi 823 Tsd. Modelle (+ 4,5 %). Mit 66,9 (63,1) % hatte sie den größten Anteil am Produktionsvolumen der Markengruppe. Die Marke SEAT stellte im Geschäftsjahr 2005 insgesamt 405 Tsd. Fahrzeuge her (- 11,7 %). Bei Lamborghini sank die Produktionszahl um 14,4 % auf 1.436 Einheiten.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Berichtsjahr erhöhten sich die Umsatzerlöse der Markengruppe Audi auf 28,4 Mrd. €, was einem Zuwachs von 6,7 % entspricht. Dies war vor allem auf das gestiegene Verkaufsvolumen der Marke Audi zurückzuführen, durch das auch der Anteil höherwertiger Fahrzeuge am Absatzvolumen der Markengruppe anstieg. Das Operative Ergebnis der Markengruppe Audi wuchs im Jahr 2005 deutlich um 14,8 % auf 1,4 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Absatz der margenstarken Audi Fahrzeuge sowie aus der Optimierung der Kostenstrukturen. Bei der Marke SEAT wirkten sich das rückläufige Absatzvolumen und höhere Vermarktungskosten belastend auf das Ergebnis aus.

MARKENGRUPPE AUDI

	2005	2004	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.253	1.223	+ 2,4
Absatz	1.241	1.221	+ 1,6
Produktion	1.230	1.248	- 1,5
Umsatzerlöse (Mio. €)	28.432	26.646	+ 6,7
Operatives Ergebnis	1.409	1.227*	+ 14,8
in % der Umsatzerlöse	5,0	4,6*	

* Angepasst.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2005	2004
Audi		
A4	315.616	313.269
A3	224.961	181.274
A6	211.142	180.687
Cabriolet	22.089	31.962
A8	21.515	22.429
A2	10.026	19.745
TT Coupé	8.368	14.753
Allroad	4.295	14.842
TT Roadster	3.939	8.852
Q7	1.185	–
	823.136	787.813
SEAT		
Ibiza	168.645	183.754
Leon	98.130	90.850
Altea	65.174	67.125
Cordoba	37.568	46.821
Toledo	20.600	38.962
Alhambra	14.902	21.580
Arosa	–	9.368
	405.019	458.460
Lamborghini		
Gallardo	947	1.294
Murciélago Roadster	234	80
Murciélago	230	304
Gallardo Spyder	25	–
	1.436	1.678
Markengruppe Audi*	1.229.591	1.247.951

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

NUTZFAHRZEUGE

Geschäftssparte Nutzfahrzeuge schreibt wieder schwarze Zahlen

Großraumlimousinen, Freizeitfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge von Volkswagen registrieren überdurchschnittlichen Nachfragezuwachs. Schwere Lkw in Brasilien weiterhin marktführend.

GESCHÄFTSVERLAUF

Im Jahr 2005 erzielte die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge erneut eine deutliche Absatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr. Mit 395 Tsd. Einheiten setzte sie 9,7 % mehr Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab. Auch im zweiten Jahr nach seiner Markteinführung erfreute sich der Caddy einer hohen Nachfrage. Weltweit lag der Absatz des sowohl als Nutzfahrzeug als auch in der Pkw-Version Caddy Life angebotenen Modells bei 125.903 Fahrzeugen. Dies entspricht einem Anstieg von 19,2 % gegenüber dem Vorjahreswert. Darüber hinaus trugen die Modelle Caravelle/Multivan und Transporter zum Erfolg der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge bei. Mit 178.285 Einheiten stieg der Absatz dieser Fahrzeuge um 10,4 %. Damit belegten sie in ihrem Segment den Spitzenplatz der Zulassungsstatistik des deutschen Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Auch in Europa setzte sich die positive Entwicklung der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge fort. Während die Märkte durchschnittlich um 5 % wuchsen, erzielten die Modelle Caddy, Caravelle/Multivan und Transporter überproportionale Zuwächse im zweistelligen Bereich.

Der weltweite Absatz der im brasilianischen Werk Resende hergestellten schweren Nutzfahrzeuge stieg im Berichtsjahr um 3,3 % auf insgesamt 35.075 Einheiten. Die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge setzte

mit 30.193 Einheiten 3,5 % mehr schwere Lkw der Klasse 7 bis 45 Tonnen ab als im Vorjahr und blieb Marktführer in Brasilien. Der Absatz von Bussen lag bei 4.882 (4.790) Tsd. Einheiten.

Die Produktion der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge erhöhte sich im Jahr 2005 aufgrund der gestiegenen Nachfrage deutlich um 19,6 %. Insgesamt liefen 402 Tsd. Fahrzeuge vom Band. Das Stammwerk in Hannover fertigte 162 (139) Tsd. Caravelle/Multivan, Transporter und LT. Am polnischen Standort Poznan, an dem auch der Caddy produziert wird, stieg die Produktion im Berichtsjahr um 28,7 % auf 156 Tsd. Fahrzeuge. Das brasilianische Werk in Resende erzielte mit 38.156 Einheiten (+12,8 %) einen neuen Produktionsrekord bei Lkw und Bus-Chassis.

NUTZFAHRZEUGE

	2005	2004	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	401	334	+ 20,2
Absatz	395	360	+ 9,7
Produktion	402	337	+ 19,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	7.297	5.994	+ 21,7
Operatives Ergebnis	102	- 144	x
in % der Umsatzerlöse	1,4	- 2,4	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge stiegen im Berichtsjahr auf 7,3 Mrd. € und übertrafen damit den Vorjahreswert um 21,7 %. Die deutlichen Zuwächse bei den Absatzzahlen resultierten vor allem aus der Einführung der neuen Modelle Multivan/Transporter und Caddy.

Das höhere Absatzvolumen sowie verbesserte Kostenstrukturen führten zu einem beträchtlichen Anstieg des Operativen Ergebnisses um 246 Mio. € auf 102 Mio. €. Allerdings belasteten geringere Margen aus einem veränderten Fahrzeugmix sowie weiterhin hohe Abschreibungen aus der Erneuerung der Produktpalette das Operative Ergebnis.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2005	2004
Caravelle/Multivan, Kombi	100.986	91.019
Transporter	76.970	57.533
Caddy Kombi	67.060	40.553
Caddy	60.785	54.190
Lkw	32.563	29.212
LT	32.359	29.928
Saveiro	21.794	25.125
Omnibus	5.499	4.899
LT Kombi	3.512	3.095
Golf Pickup	817	992
Nutzfahrzeuge	402.345	336.546

Geschäftssparten und Märkte
 Markengruppe Volkswagen
 Markengruppe Audi
 Nutzfahrzeuge
 > Finanzdienstleistungen

FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Führend in Mobilitätsdienstleistungen

Mit der Gründung einer Rückversicherung schafft der Konzernbereich Finanzdienstleistungen die Basis, seinen Kunden besonders vorteilhafte Kfz-Versicherungslösungen anbieten zu können.

STRUKTUR DES KONZERNBEREICHS

FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen besteht aus den Geschäftssparten Finanzdienstleistungen und Europcar. Dabei umfasst die Geschäftssparte Finanzdienstleistungen sowohl das Geschäft des in Europa und Asien tätigen Konzerns der Volkswagen Financial Services AG als auch das Finanzdienstleistungsgeschäft der nord- und südamerikanischen Tochtergesellschaften der Volkswagen AG. Zum Volkswagen Financial Services Konzern gehören unter anderem die Volkswagen Financial Services AG, die Volkswagen Bank GmbH und die Volkswagen Leasing GmbH. Die Geschäftssparte Europcar umfasst das Geschäft der Europcar-Gruppe.

GESCHÄFTSSPARTE FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Geschäftssparte Finanzdienstleistungen baute ihre Aktivitäten im Jahr 2005 weiter aus: Zu Beginn des Jahres eröffnete die Volkswagen Bank GmbH eine Zweigniederlassung in Griechenland und vollzog damit einen weiteren Schritt zur Umsetzung ihrer Expansionsstrategie. Mit der Gründung der FSVision GmbH, einer Servicegesellschaft für Finanzdienstleistungen, wurde im vergangenen Jahr in Deutschland eine Plattform geschaffen, die auch anderen Finanzdienstleistern offen stehen soll.

Bei der Umstrukturierung im Großkunden- und Flottenbereich sind wir mit der Beteiligung des Volkswagen Konzerns an der LeasePlan Corporation im Jahr 2004 und dem Verkauf der Europcar Fleet

Services-Auslandsgesellschaften durch die Volkswagen Financial Services AG an die LeasePlan Corporation N.V. am 29. September 2005 ein großes Stück vorangekommen. Damit wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, noch stärker am Wachstum des Flottenmanagementgeschäfts zu partizipieren.

Die Volkswagen Financial Services AG gründete eine eigene Rückversicherungsgesellschaft. In Zusammenarbeit mit der Allianz Versicherungs-AG kann die Volkswagen Financial Services AG damit stärkeren Einfluss auf die Produkt- und Tarifgestaltung von Kfz-Versicherungen nehmen und dem Kunden maßgeschneiderte Angebote unterbreiten. Diese Form der Zusammenarbeit zwischen einem Automobilunternehmen und einem Versicherer ist im deutschen Markt einmalig und ermöglicht zusätzliche Wachstumspotenziale bei gleichzeitig überschaubarem Risiko.

Die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft lag im Jahr 2005 mit 2,1 Mio. Kontrakten auf Vorjahresniveau. Der Vertragsbestand erhöhte sich zum 31. Dezember 2005 um 0,9 % auf 5,9 Mio. Kontrakte. Bei unveränderten Vergabegrundsätzen lag der Anteil der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge am gesamten Auslieferungsvolumen des Volkswagen Konzerns im Jahr 2005 bei 30,3 (31,3) %. Der Gesamtvertragsbestand im Flottenmanagementgeschäft verzeichnete ebenfalls einen deutlichen Zuwachs. So erhöhte sich der betreute Fahrzeugbestand im Vergleich zum Vorjahresende um 4,1 % auf rund 237 Tsd. Automobile. Darüber hinaus stieg

der Vertragsbestand unserer Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan im Flottenmanagementgeschäft gegenüber dem Vorjahresende spürbar an.

Ebenfalls positiv entwickelte sich das Direktbankgeschäft der Volkswagen Bank. Die Einlagen erreichten zum 31. Dezember 2005 einen erneuten Höchststand von 8,7 Mrd. € (+9,0 %). Zum Jahresende wurden 617 Tsd. Direktbankkunden betreut.

Im Jahr 2005 erwirtschaftete die Geschäftssparte Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 8,3 Mrd. € (+9,8 %). Zu diesem Anstieg trugen insbesondere die ausgeweiteten Aktivitäten bei der Kundenfinanzierung und im Leasinggeschäft bei. Das Ergebnis vor Steuern verbesserte sich um 16,8 % auf 972 Mio. €.

GESCHÄFTSSPARTE EUROPCAR

Im vergangenen Geschäftsjahr konnte die Geschäftssparte Europcar ihr Vermietgeschäft weiter ausbauen. Auch in einem schwierigen Marktumfeld festigte die Europcar-Gruppe damit ihre führende Position auf

dem europäischen Markt. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Vermiettage auf insgesamt 36,3 Mio. (+11,7 %). Die konsequente Ausrichtung an Kundeninteressen trug neben der eingeschlagenen Qualitätsstrategie zu dieser positiven Entwicklung bei. Durch den planmäßigen Ausbau des Franchise-Netzes bietet die Europcar-Gruppe ihre Dienstleistungen gegenwärtig bereits in 145 Ländern an.

Der Fuhrpark bestand im Jahr 2005 zu einem Drittel aus konzerneigenen Modellen. Im Rahmen von Markteinführungen trug die Geschäftssparte Europcar mit besonderen Angeboten zum Erfolg neuer Konzernmodelle bei.

Derzeit prüfen wir alle Möglichkeiten hinsichtlich eines strategischen Ausbaus, Börsengangs oder Verkaufs der Geschäftssparte Europcar.

Die Umsatzerlöse der Geschäftssparte Europcar stiegen im Jahr 2005 um 9,0 % auf 1,3 Mrd. €. Das erwirtschaftete Ergebnis vor Steuern lag mit 101 Mio. € um 20,5 % über dem des Vorjahres (Werte vor Zuordnung der Konsolidierung).

FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		Geschäftssparte Finanzdienstleistungen			Geschäftssparte Europcar ¹⁾		
		2005	2004	%	2005	2004	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	5.938	5.883	+0,9	–	–	–
Kundenfinanzierung		3.072	2.992	+2,7	–	–	–
Leasing		1.181	1.233	–4,2	–	–	–
Service/Versicherung		1.685	1.658	+1,6	–	–	–
Vermiettage	Mio.	–	–	–	36,3	32,5	+11,7
Forderungen ²⁾ aus	Mio. €						
Kundenfinanzierung		25.596	23.387	+9,4	–	–	–
Händlerfinanzierung		9.282	8.974	+3,4	–	–	–
Leasingverträgen		12.311	11.457	+7,5	–	–	–
Direktbankeinlagen	Mio. €	8.735	8.017	+9,0	–	–	–
Bilanzsumme	Mio. €	60.905	58.721	+3,7	3.362	2.667	+26,1
Eigenkapital	Mio. €	5.848	5.107	+14,5	407	307	+32,7
Schulden ³⁾	Mio. €	52.744	51.526	+2,4	2.852	2.278	+25,2
Eigenkapitalquote	%	9,6	8,7		12,1	11,5	
Eigenkapitalrendite ⁴⁾	%	17,7	19,0		36,4	36,1	
Leverage ⁵⁾		9,0	10,1		7,0	7,4	
Operatives Ergebnis	Mio. €	802	845	–5,1	131	82	+59,8
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	972	832	+16,8	130	96	+35,5
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	671	494	+35,6	105	74	+42,9
Mitarbeiter am 31.12.		7.093	7.443	–4,7	5.596	5.325	+5,1

¹⁾ Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Geschäftsparten Finanzdienstleistungen und Europcar.

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

³⁾ Ohne Rückstellungen und latente Steuern.

⁴⁾ Ergebnis vor Steuern in % des durchschnittlichen Eigenkapitals.

⁵⁾ Schulden : Eigenkapital.

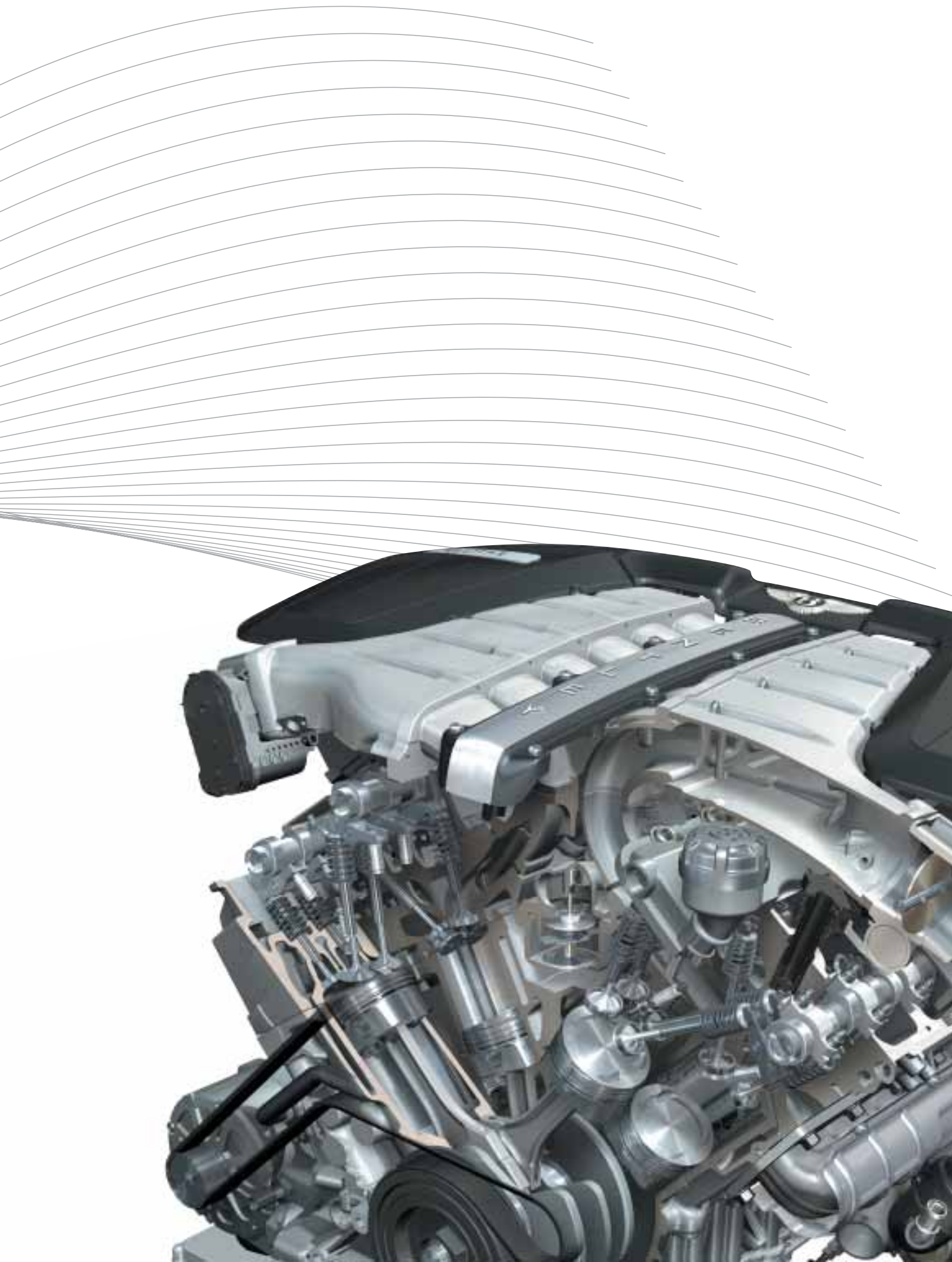
INNOVATION AUS TRADITION



>> Bentley Continental Flying Spur:
Innovation erlaubt Souveränität

Walter Owen Bentley hatte eine Vision: Er wollte zeitgemäßes Design mit außergewöhnlicher Performance und Handwerkskunst in einer neuen Extraklasse vereinen. Der begnadete Konstrukteur verwirklichte seine Ziele und schuf bereits in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts Automobile, die ein einzigartiges, kraftvolles und authentisches Fahrgefühl vermittelten. Die Vision vom innovativen und perfekten Automobil prägt die Marke Bentley bis zum heutigen Tag. Aktuelles Beispiel: der neue Continental Flying Spur. Zweieinhalb Jahre nach der Einführung des Coupés Continental GT debütierte 2005 mit diesem Modell nicht nur die schnellste Bentley Limousine aller Zeiten, sondern zugleich die schnellste Limousine der Welt. Dass der allradgetriebene Continental Flying Spur die sportlichen Gene des zweitürigen Bruders übernommen hat, verdankt er vor allem seinem Zwölfzylinder. 411 kW (560 PS)* stark, unter anderem mittels Biturbo-Aufladung, lässt dieser den Flying Spur bis zu 312 km/h schnell gleiten. Ebenso eindrucksvoll: das für Bentley typische, weil souveräne Drehmoment von 650 Nm ab 1.600 U/min.

* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 26,4 innerorts; 12,7 außerorts; 17,7 kombiniert;
CO₂-Emission g/km: 423.



> Geschäftsverlauf

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

GESCHÄFTSVERLAUF

Modelloffensive erfolgreich

Die Weltwirtschaft wuchs im Jahr 2005 mit verminderter Dynamik. Die weltweiten Automobilmärkte zeigten jedoch einen kontinuierlichen Aufwärtstrend. Daran konnte der Volkswagen Konzern insbesondere aufgrund der Vielzahl neuer Modelle partizipieren.

WELTWIRTSCHAFT WÄCHST MIT VERMINDERTER DYNAMIK

Das Wachstum der Weltwirtschaft blieb im Jahr 2005 robust. Nach wie vor günstige geldpolitische Bedingungen und eine verbesserte Ertragslage der Unternehmen wirkten sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung aus. Stark gestiegene Preise für Öl und andere Rohstoffe sowie Stahl führten jedoch dazu, dass das Wachstum mit 3,2 % etwa um einen Prozentpunkt unter dem des Vorjahres lag.

Nordamerika

Konjunkturdämpfende geldpolitische Maßnahmen und die hohen Ölpreise verminderten das Wachstum in den USA auf 3,5 (4,2) %. Der US-Dollar konnte sich trotz des steigenden Leistungsbilanzdefizits gegenüber dem Euro und dem Yen erholen. Die kanadische Wirtschaft wuchs um 3,0 (2,9) %. In

Mexiko fiel die Wirtschaftsexpansion trotz günstiger Exportbedingungen für Rohstoffe auf 3,0 (4,4) %.

Südamerika/Südafrika

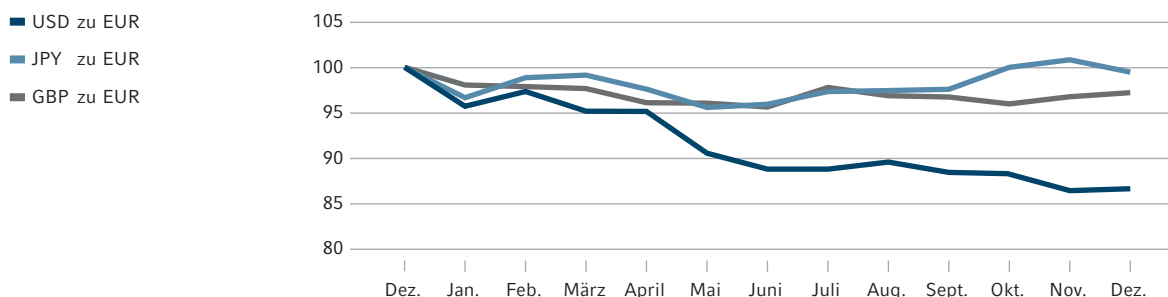
Die brasilianische Wirtschaft wies mit circa 2,5 (4,9) % ein deutlich schwächeres Wachstum auf als im Vorjahr. Weiterhin sehr dynamisch verlief dagegen die wirtschaftliche Entwicklung in Argentinien: Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs mit 8,7 (9,0) %. Die südafrikanische Wirtschaft verzeichnete mit 5,0 (4,5) % wiederum ein kräftiges Wachstum.

Asien-Pazifik

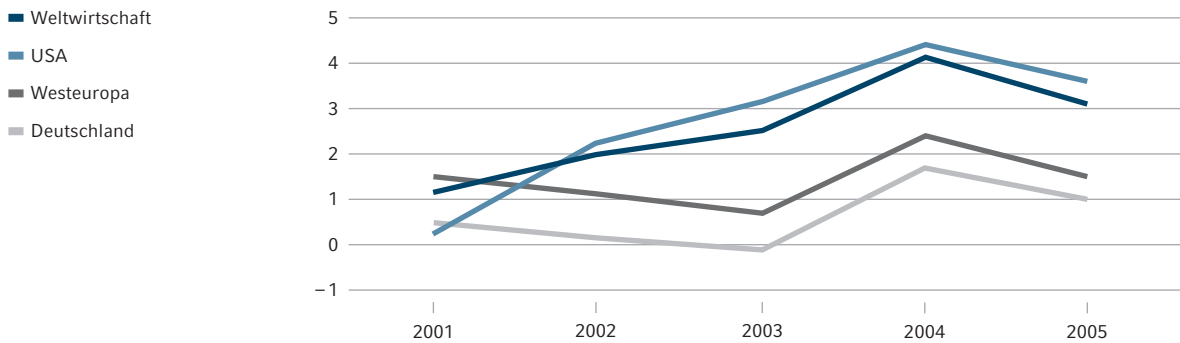
In den asiatischen Schwellenländern hat die Wirtschaftsdynamik im vergangenen Jahr nachgelassen. China blieb allerdings mit einem BIP-Anstieg von 9,9 (10,1) % das Wachstumszentrum des ostasiatischen Raums. Die japanische Wirtschaft setzte ihre

DEWEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2004 BIS DEZEMBER 2005

INDEX AUF BASIS DER MONATSENDKURSE, STAND: 31.12.2004 = 100



WIRTSCHAFTSWACHSTUM BIP-VERÄNDERUNG IN PROZENT



moderate Aufwärtsentwicklung fort. Das vor allem durch die Binnennachfrage getragene Wachstum erreichte dort 2,5 (2,6) %.

Europa

In Westeuropa blieb die konjunkturelle Dynamik gering. Obwohl im ersten Halbjahr ein schwächerer Eurokurs die Exporte begünstigte, sank die Zuwachsrate des BIP auf 1,5 (2,4) %. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote im Euroraum verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um circa 0,3 Prozentpunkte. In Zentral- und Osteuropa war das Wachstum mit 4,9 (6,8) % zwar ebenfalls rückläufig, aber im Gegensatz zu den westeuropäischen Ländern vergleichsweise kräftig.

Deutschland

Die deutsche Wirtschaft konnte auch im Jahr 2005 ihre Wachstumsschwäche nicht überwinden. Insbesondere die auf 11,8 (10,8) % gestiegene Arbeitslosenquote sowie Kaufkräfteinbußen, die mit der Zunahme der Inflationsrate auf 2,0 (1,6) % verbunden waren, ließen den privaten Konsum nur verhalten steigen. Die Zuwachsrate des BIP sank auf 0,9 (1,6) %.

PKW-NEUZULASSUNGEN STEIGEN INSBESONDERE IN SÜDAMERIKA UND ASIEN-PAZIFIK

Die weltweite Pkw-Nachfrage erhöhte sich im Jahr 2005 um 3,9 % auf 53,0 Mio. Fahrzeuge. Dabei konnten vor allem die Pkw-Märkte in Südamerika sowie die bedeutenden asiatischen Märkte China und Indien überdurchschnittliche Zuwächse verzeichnen. Auch im weltweit größten Markt USA stiegen die Pkw-Neuzulassungen wieder leicht an. Die Weltautomobilproduktion erhöhte sich um 3,0 % auf 64,7 Mio. Einheiten, davon waren 54,7 Mio. Pkw (+2,4 %).

Nordamerika

Die Nachfrage auf dem nordamerikanischen Pkw-Markt lag im Berichtszeitraum insgesamt über dem Niveau des Vorjahres. Unterstützt durch umfangreiche Kaufanreize der Anbieter stiegen die Pkw-Neuzulassungen in den USA gegenüber dem Vorjahr um 2,1 % auf 7,7 Mio. Einheiten an. Insbesondere hohe Benzinpreise führten dazu, dass der Vorjahreswert bei den leichten Nutzfahrzeugen, zu denen in den USA die Sport Utility Vehicles sowie die Crossover-, Minivan- und Pickup-Modelle zählen, mit 9,3 Mio. Einheiten um 0,9 % unterschritten wurde. In Kanada

> Geschäftsverlauf

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

erhöhten sich die Pkw-Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % auf 845 Tsd. Fahrzeuge. Dagegen verringerten sich die Pkw-Verkäufe in Mexiko um 3,7 % auf 714 Tsd. Einheiten.

Südamerika/Südafrika

Die südamerikanischen Pkw-Märkte entwickelten sich insgesamt sehr positiv. Der brasilianische Inlandsmarkt erreichte mit 1,6 Mio. verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeugen einen deutlichen Anstieg von 9,5 % gegenüber dem Jahr 2004. Dagegen verzeichneten die Lkw-Verkäufe in Brasilien einen leichten Rückgang (-3,3 %). Die Fahrzeugexporte konnten mit 606 Tsd. Pkw (+21,9 %) den Rekordwert des Vorjahres deutlich übertreffen. In Argentinien lag das Pkw-Gesamtmarktvolumen mit 269 Tsd. Einheiten um 36,3 % über dem Vorjahr. Damit setzte sich die positive Nachfrageentwicklung auch im dritten Jahr nach der Wirtschaftskrise fort. In Südafrika erreichte der Pkw-Markt im Jahr 2005 mit 423 Tsd. Fahrzeugen (+27,1 %) einen neuen Höchstwert.

Asien-Pazifik

Im asiatisch-pazifischen Raum setzte sich das Wachstum auf den Automobilmärkten auch im abgelauenen Kalenderjahr fort. Der chinesische Pkw-Markt erreichte mit einem Anstieg um 25,1 % auf 3,3 Mio. Pkw den weltweit höchsten absoluten Nachfragezuwachs. Die gestiegene Kaufkraft der Privatkunden sowie ein stark ausgeweitetes Produktangebot vor allem in den unteren Preissegmenten begünstigten insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2005 die hohen Zuwächse bei den Pkw-Verkäufen. In Japan verringerte sich die Zahl der neu zugelassenen Pkw leicht um 0,4 % auf 4,7 Mio. Einheiten. Das Wachstum des drittgrößten asiatischen Automobilmarktes Indien schwächte sich im Vergleich zu den hohen Steigerungsraten der beiden Vorjahre deutlich ab; hier wurden 1,1 Mio. Pkw und damit 7,1 % mehr Fahrzeuge als 2004 zugelassen.

Europa/Übrige Märkte

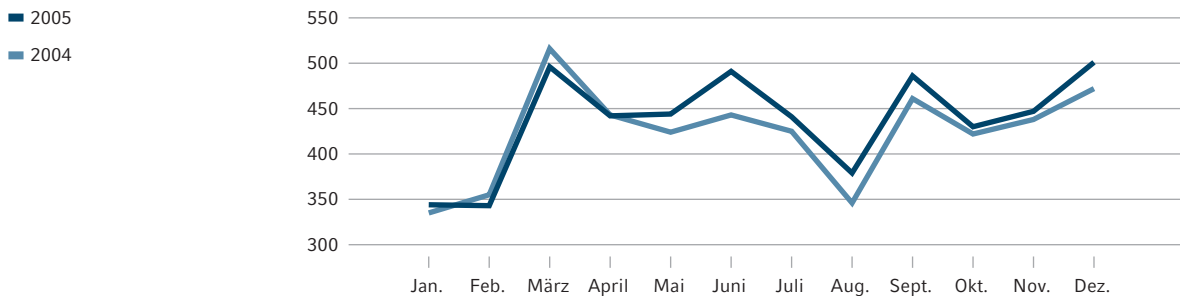
In Westeuropa wurden im Berichtszeitraum 14,5 Mio. Fahrzeuge neu zugelassen. Damit lag die Pkw-Nachfrage nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (-0,1 %). Belastend wirkten sich vor allem die höheren Kraftstoffpreise und die schwache Konjunktur mit anhaltend hoher Arbeitslosigkeit aus. Während sich die Märkte in Frankreich, Deutschland und Spanien positiv entwickelten, verfehlten Großbritannien und Italien jedoch das hohe Zulassungsniveau der Vorjahre. Der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Pkw-Neuzulassungen erreichte in Westeuropa mit 49,5 % einen neuen Spitzenwert. In Zentral- und Osteuropa verzeichnete die Pkw-Nachfrage im Jahr 2005 bei unterschiedlicher Entwicklung der einzelnen Märkte insgesamt ein leichtes Wachstum. Während Russland (+9,9 %), Rumänien (+48,5 %) und die Ukraine (+25,3 %) das Vorjahresniveau übertrafen, reduzierte sich der Pkw-Gesamtmarkt in den EU-Beitrittsländern wie Polen (-26,0 %) und Ungarn (-2,7 %) teilweise deutlich.

Auf den Übrigen Märkten war insgesamt ein leichter Rückgang der Pkw-Neuzulassungen zu verzeichnen. Insbesondere in der Türkei sanken die Verkäufe um 2,8 % auf 439 Tsd. Fahrzeuge.

Deutschland

In Deutschland stieg die Automobilnachfrage im Berichtsjahr um 1,8 % auf 3,6 Mio. Kraftfahrzeuge an. Vor allem die Markteinführung neuer preisgünstiger Modelle führte im zweiten und dritten Quartal 2005 zu einem Anstieg der Neuzulassungen. Auf Jahresbasis konnte das beste Gesamtmarktergebnis der vergangenen vier Jahre erzielt werden: Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen stieg um 2,3 % auf 3,3 Mio. Fahrzeuge. Auf Lkw bis zu einem Gesamtgewicht von sechs Tonnen entfielen 182 Tsd. Einheiten (-7,6 %). Im Jahr 2005 wurden 5,8 Mio. Automobile (+3,4 %) produziert. Auch das Exportgeschäft inländischer Hersteller entwickelte sich mit 4,1 Mio. Einheiten (+4,0 %) weiterhin sehr positiv.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN IN TSD. FAHRZEUGE



Damit wurde bei den Exporten im dritten Jahr in Folge ein Rekordwert erreicht.

MODELLOFFENSIVE 2005

Im Berichtsjahr erreichte der Volkswagen Konzern einen Spitzenwert bei den Markteinführungen neuer Modelle. Zu den wichtigsten Neuerungen zählten: Fox, Polo, Golf GT, Golf R32, Golf Plus, Jetta, Passat Limousine, Passat Variant, Audi RS 4, Audi A6 Avant, SEAT Leon, Bentley Continental Flying Spur, Bugatti Veyron 16.4 sowie Škoda Octavia RS.

FAHRZEUGAUSLIEFERUNGEN WELTWEIT

Im Geschäftsjahr 2005 stiegen die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns – ohne Berücksichtigung der chinesischen Gesellschaften – weltweit um 5,4 % auf 4.670.492 Fahrzeuge. Einschließlich der Fahrzeugverkäufe unserer Joint-Venture-Gesellschaften in China nahm das Auslieferungsvolumen um 3,2 % auf 5.242.793 Fahrzeuge zu. Damit erzielte der Volkswagen Konzern einen Auslieferungsrekord. Wie die oben stehende Grafik zeigt, übertrafen die Auslieferungen an Kunden seit Mai die jeweiligen Werte des Vorjahres. Der weltweite Marktanteil des Volkswagen Konzerns lag nahezu auf dem Niveau des Vorjahres.

In der Tabelle auf Seite 52 geben wir einen Überblick über die Auslieferungszahlen auf unseren

wesentlichen Märkten und die dort erzielten Pkw-Marktanteile. Nachfolgend erläutern wir die besonderen Gegebenheiten der einzelnen Märkte.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Westeuropa (einschließlich Deutschland) ist mit 56,0 (54,2) % der Auslieferungen unser wichtigster Automobilmarkt. Zum Anstieg der Verkaufszahlen in diesem Markt trugen insbesondere die Modelle Fox, Passat Limousine, Škoda Octavia, Audi A3 Sportback, Audi A4 und Audi A6 sowie der neue SEAT Altea bei. Vor allem der neue Passat erzielte beträchtliche Zuwachsraten und konnte damit an die Erfolge seiner Vorgängermodelle anknüpfen. Erfreulich entwickelten sich auch die Auslieferungen der Modelle Touareg, Multivan/Transporter und Caddy sowie Bentley Continental GT. Der Volkswagen Konzern konnte somit im Geschäftsjahr 2005 seine führende Marktposition in Westeuropa ausbauen. Dabei stand der Golf an der Spitze der Zulassungsstatistik.

In Zentral- und Osteuropa entwickelten sich die Auslieferungen an Kunden sehr unterschiedlich. Während in Polen und in der Slowakei die Nachfrage nach unseren Modellen gesamtmarktbedingt deutlich zurückging, verzeichneten wir vor allem im Baltikum sowie in Russland und Rumänien einen starken Anstieg. Insgesamt gelang es, die Auslieferungszahlen auf diesen Märkten gegenüber dem Vorjahr um 5,6 %

> Geschäftsverlauf

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

zu steigern. Dazu trugen insbesondere die Modelle Passat Limousine, Touareg, Škoda Octavia, Audi A3 und Audi A6 sowie SEAT Altea und Caddy bei.

Auf den Übrigen Märkten steigerten wir die Auslieferungen an Kunden gegenüber dem Vorjahr um 7,6 %. Dies ist vor allem auf die Auslieferungszahlen in der Türkei zurückzuführen, die sich um 5,7 % erhöhten.

Auslieferungen in Deutschland

Auf dem deutschen Pkw-Markt haben wir im Jahr 2005 bei den Auslieferungen an Kunden die Millionen-Grenze überschritten. Mit einer Steigerung

der Auslieferungen um 8,2 % gelang es, die Entwicklung des Gesamtmarktes zu übertreffen und unsere Marktführerschaft mit einem Anteil von 30,8 (30,5) % weiter auszubauen. Zurückzuführen ist dies vor allem auf die neuen Modelle Fox, Passat Limousine und SEAT Altea, deren Verkäufe wir deutlich steigern konnten. Aber auch der Caddy und der Škoda Octavia erreichten Zuwachsraten im hohen zweistelligen Bereich. Gleich sechs Modelle stehen aufgrund ihrer Zulassungszahlen an der Spitze ihrer jeweiligen Segmente: Fox, Polo, Golf, Audi A4, Touran und Multivan/Transporter. Zusätzlich führt der Golf die Liste aller in Deutschland neu zugelassenen Pkw an.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN¹⁾

	Auslieferungen (Fahrzeuge)		Veränderung (%)	Pkw-Marktanteil (%)	
	2005	2004		2005	2004
Europa/Übrige Märkte	3.430.565	3.216.537	+6,7		
Westeuropa	2.937.066	2.751.613	+6,7	18,9	18,0
davon: Deutschland	1.032.804	954.573	+8,2	30,8	30,5
Großbritannien	357.931	346.237	+3,4	13,8	12,8
Spanien	352.988	331.447	+6,5	21,8	20,8
Italien	265.414	241.473	+9,9	11,0	10,4
Frankreich	243.632	218.226	+11,6	11,0	10,2
Zentral- und Osteuropa	351.570	333.013	+5,6	12,0	12,1
davon: Tschechische Republik	84.362	83.383	+1,2	53,6	58,9
Polen	54.150	68.317	-20,7	20,7	20,2
Übrige Märkte	141.929	131.911	+7,6		
davon: Türkei	82.415	77.945	+5,7	11,4	11,4
Nordamerika	525.573	572.192	-8,1	2,8²⁾	3,1²⁾
davon: USA	311.653	337.166	-7,6	1,8 ²⁾	2,0 ²⁾
Mexiko	174.937	196.813	-11,1	23,1	25,6
Kanada	38.983	38.213	+2,0	4,5	4,5
Südamerika/Südafrika	594.707	533.256	+11,5	18,9	19,8
davon: Brasilien	382.787	361.557	+5,9	24,0	23,9
Argentinien	80.048	66.813	+19,8	27,1	30,8
Südafrika	94.329	72.424	+30,2	21,5	21,3
Asien-Pazifik	691.948	756.650	-8,6	5,5	6,6
davon: China ³⁾	572.301	648.490	-11,7	17,3	23,6
Japan	68.986	68.986	-	28,1 ⁴⁾	28,7 ⁴⁾
Weltweit	5.242.793	5.078.635	+3,2	9,1	9,3
Markengruppe Volkswagen	3.588.422	3.521.694	+1,9		
Markengruppe Audi	1.252.955	1.223.121	+2,4		
Nutzfahrzeuge	401.416	333.820	+20,2		

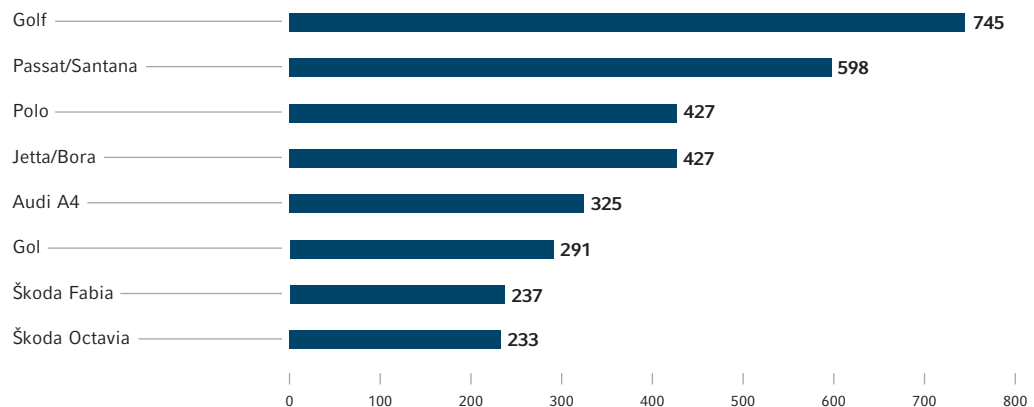
¹⁾ Die Auslieferungen und Marktanteile von 2004 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

²⁾ Gesamtmarkt USA enthält Pkw und Light Trucks.

³⁾ Bis 2004 Auslieferungen an Händler.

⁴⁾ Bezogen auf den Importmarkt.

**WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2005
ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLE
IN TSD. FAHRZEUGE**



Auslieferungen in Nordamerika

Auch im Geschäftsjahr 2005 stand der US-amerikanische Pkw-Markt durch die umfangreichen Rabattaktionen anderer Fahrzeughersteller unter hartem Wettbewerbsdruck. An diesen verkaufsfördernden Maßnahmen beteiligte sich der Volkswagen Konzern vergleichsweise zurückhaltend; die Marktlage zwang uns jedoch, unsere Aktivitäten gegenüber dem Vorjahr zu intensivieren. Die Auslieferungen an Kunden sanken im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 7,6 %. Einen positiven Beitrag zum Verkaufsvolumen konnten der im Berichtsjahr neu in den Markt eingeführte Jetta sowie der Bentley Continental GT, der Audi A4 und der Audi A6 leisten. So übertrafen die Verkäufe des Volkswagen Konzerns im November und insbesondere im Dezember deutlich die Werte der Vorjahresmonate. In Kanada lagen unsere Auslieferungszahlen mit 38.983 Fahrzeugen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei verzeichneten die Modelle Jetta, Passat sowie Audi A6 die größten Zuwächse. Auf dem mexikanischen Markt konnten Verkaufszuwächse der Modelle New Beetle und New Beetle Cabriolet, Audi A3 Sportback, Audi A4 sowie insbesondere Caddy und Multivan/Transporter die rückläufige Entwicklung der anderen Modelle nicht kompensieren.

Auslieferungen in Südamerika/Südafrika

Die positive Entwicklung der Verkaufszahlen in Südamerika/Südafrika setzte sich mit einer Steigerung von 11,5 % auch im vergangenen Jahr fort. In Brasilien verzeichnete vor allem unser Einstiegsmodell Fox Zuwachsraten im hohen zweistelligen Bereich. Im Berichtsjahr lieferten wir dort 96.768 Fahrzeuge dieses Modells aus; das entspricht einem Anteil von 25,3 % an unserem gesamten Auslieferungsvolumen in Brasilien. Die brasilianischen Verkaufszahlen umfassen auch leichte Nutzfahrzeuge, von denen wir im Vergleich zum Vorjahr 12,1 % weniger auslieferten. Bei unseren in Brasilien gefertigten schweren Nutzfahrzeugen (Lkw der Gewichtsklassen 7 bis 45 Tonnen und Bus-Chassis) sanken die Verkaufszahlen um 5,2 %. Dennoch blieben wir auf dem brasilianischen Markt im Segment der schweren Nutzfahrzeuge mit einem Anteil von 27,8 (28,3) % an der Spitzenposition. In Argentinien steigerten wir die Auslieferungen von Konzernfahrzeugen deutlich um 19,8 %. Dies resultierte hauptsächlich aus den Verkaufszuwächsen bei dem aus Brasilien importierten Fox, dessen Auslieferungen sich nahezu verdreifachten. Bei den Modellen Gol, Jetta sowie Audi A3 Sportback und Audi A4 verzeichneten wir ebenfalls kräftige Steigerungen. Insgesamt behaupteten wir

> Geschäftsverlauf

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

unsere Spitzenposition auf dem argentinischen Pkw-Markt. In Argentinien lieferten wir 3.251 Lkw und Busse aus (+31,5 %).

Der Aufwärtstrend auf dem südafrikanischen Markt wirkte sich auch bei den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns aus. Die Verkaufszahlen unserer Modelle erhöhten sich überproportional um 30,2 %. Damit konnten wir die führende Marktposition mit einem Anteil von 21,5 (21,3) % weiter ausbauen. Insbesondere die Modelle Polo, Golf sowie Caddy und Multivan/Transporter wurden verstärkt nachgefragt.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im Raum Asien-Pazifik sank unser Auslieferungsvolumen. Dies ist insbesondere auf die Entwicklung in China zurückzuführen. Hier wirkte sich der steigende Wettbewerbsdruck infolge verstärkter Kaufanreize aus. Allerdings konnten wir die führende Marktposition im Pkw-Bereich weiter behaupten. Auf dem japanischen Pkw-Markt blieben unsere Auslieferungen an Kunden insgesamt auf der Höhe des Vorjahres. Positiv entwickelten sich vor allem die Verkäufe der Modelle Golf, Touran, Audi A3 Sportback, Audi A6 und Bentley Continental GT, die über den Vorjahreswerten lagen. Auf den anderen Märkten Asien-Pazifiks wie beispielsweise Australien und Taiwan fragten die Kunden insbesondere den Golf und den Polo verstärkt nach.

AUFTRAGSLAGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN WESTEUROPA

Der Erfolg unseres Modellfeuerwerks 2005 spiegelte sich auch in den Auftragseingängen wider. Die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen in Westeuropa (einschließlich Deutschland) entwickelte sich 2005 mit einem Anstieg von 6,5 % gegenüber dem Vorjahr sehr positiv. Besonders erfreulich waren dabei die

Ordereingänge aus Deutschland (+8,6 %), Frankreich (+12,3 %), Schweden (+17,4 %) und Irland (+16,2 %).

Mit Ausnahme von SEAT erhielten alle Konzernmarken mehr Aufträge als im Vorjahr. Besonders hervorzuheben sind die Marke Škoda mit einem Zuwachs von 12,2 % und die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge (+16,0 %).

Die Auftragsbilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2005: inländischer Auftragsbestand 122.912 Fahrzeuge und 226.818 vorliegende Fahrzeugbestellungen aus dem westeuropäischen Ausland. Zusammen entspricht dies einer Erhöhung unseres Auftragsbestands von 8,4 % gegenüber dem 31. Dezember 2004.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Geschäftsjahr 2005 setzte der Volkswagen Konzern – ohne Berücksichtigung der Absatzzahlen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – weltweit 4.760.211 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab. Dies entspricht einem Anstieg von 4,0 % gegenüber dem Vorjahreswert. In China nahm der Absatz im Vergleich zum Vorjahr jedoch deutlich ab. Unter Einbeziehung unserer chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften erreichten wir weltweit ein Absatzvolumen von 5.192.576 Fahrzeugen (+1,0 %). Mit 80,4 (81,7) % setzten wir den größten Teil unserer Modelle im Ausland ab. Jedoch sank dort der Absatz aufgrund des Rückgangs in China um 0,7 % auf 4.173.479 Fahrzeuge. In Deutschland entwickelte sich die Nachfrage nach unseren Modellen sehr erfreulich. Hier konnten wir ein Plus von 8,4 % auf 1.019.097 Fahrzeuge verzeichnen. Folglich stieg die Inlandsquote auf 19,6 (18,3) %.

Golf und Touran, die auf einer gemeinsamen Plattform basieren, waren zusammen mit 904.240 Fahrzeugen unsere Hauptabsatzträger; das entspricht

einem Anteil von 17,4 % am Gesamtabsatz. Deutliche Steigerungsraten erzielte das Einstiegsmodell Fox nach der Markteinführung zu Beginn des Jahres 2005 in Europa. Auch die Modelle Caravelle/Multivan und Transporter erreichten einen hohen Absatzanstieg. Beträchtliche Zuwächse konnten wir außerdem bei unseren Modellen Škoda Octavia, Bentley Continental GT, Audi A3 Sportback, Audi A6 sowie Caddy verzeichnen. Allerdings sank der Absatz von Passat/Santana und Jetta/Bora bedingt durch die Modellwechsel leicht. Ihr Anteil am Konzernabsatz verringerte sich von 12,0 auf 11,1 % beziehungsweise von 8,4 auf 7,9 %.

PRODUKTION

Im Berichtsjahr produzierte der Volkswagen Konzern – ohne Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – weltweit 4.785.900 Fahrzeuge, was einem Anstieg von 5,6 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Unter Berücksichtigung unserer chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften erhöhte sich die Produktion des Volkswagen Konzerns um 2,5 % auf 5.219.478 Fahrzeuge. Vor allem die Produktion unserer neuen Modelle führte zu einer gestiegenen Auslastung in den betreffenden Werken in Europa, Amerika und Südafrika. Die Fertigung bei der Volkswagen do Brasil Ltda. in Resende erzielte im Berichtsjahr bei den schweren Lkw und Bus-Chassis einen erneuten Produktionsrekord. Dagegen verringerte sich das Produktionsvolumen der chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften gegenüber dem Vorjahr um 24,1 %. In der Gesamtfertigungszahl sind auch 31.972 Ford-Galaxy-Modelle enthalten (–9,9 %), die ebenso in den Absatz, jedoch nicht in die Auslieferungen an Kunden einbezogen sind. Der Anteil der im Inland gefertigten Fahrzeuge erhöhte sich im Geschäftsjahr 2005 um 0,6 Prozentpunkte auf 36,6 %. Im Durchschnitt produzierten unsere Werke weltweit 22.495 Fahrzeuge (+0,1 %) pro Arbeitstag.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation bewegten sich im Jahresverlauf 2005 unterhalb des Vorjahresniveaus. Zum 31. Dezember 2005 lagen sie ebenfalls deutlich unter denen des Vorjahres. Das für die Versorgung unserer Kunden erforderliche Niveau blieb weiterhin sichergestellt.

MITARBEITERZAHL

Der Volkswagen Konzern beschäftigte im Jahr 2005 einschließlich der fahrzeugproduzierenden Joint-Venture-Gesellschaften in China durchschnittlich 345.214 Personen (+0,6 %). Bei unseren inländischen Gesellschaften waren davon 179.365 Mitarbeiter (+0,2 %) tätig. Dies entspricht einem Anteil von 52,0 (52,2) %. Zum Bilanzstichtag erhöhte sich die Beschäftigtenzahl des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr leicht auf insgesamt 344.902 Mitarbeiter (+0,7 %). Der Anstieg ist neben der produktionsbedingten Aufstockung des Personals bei Škoda und Volkswagen de Mexico vor allem auf die gestiegene Mitarbeiterzahl bei der AutoVision GmbH zurückzuführen. Diese Gesellschaft agiert unter anderem als Personaldienstleister und Innovationsdrehscheibe zur Unterstützung des Kerngeschäfts der Volkswagen AG. Durch die eingeleitete Umsetzung der ForMotion-Maßnahmen konnten wir insbesondere bei der Volkswagen AG eine Reduzierung der Belegschaft erreichen. Am Jahresende arbeiteten 178.689 Personen bei Gesellschaften im Inland (+0,8 %), die Zahl der im Ausland beschäftigten Mitarbeiter betrug 166.213 (+0,6 %). Im Finanzdienstleistungsbereich nahm die Beschäftigtenzahl im Wesentlichen durch den Verkauf der Europcar Fleet Services-Auslandsgesellschaften leicht ab.

Im Vergleich zum Vorjahr schufen wir konzernweit 205 zusätzliche Ausbildungsplätze.

> Geschäftsverlauf

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

WERTBEITRAG ALS STEUERUNGSGRÖSSE

Innovationen und Investitionen sichern die erfolgreiche Entwicklung unseres Unternehmens. Um die Unabhängigkeit zu wahren und am Kapitalmarkt erfolgreich zu sein, müssen wir den Unternehmenswert nachhaltig steigern. Nur auf der Grundlage einer angemessenen Ertragskraft stellen wir den finanziellen Spielraum sicher, der notwendig ist, um zukünftige Projekte und unsere Innovationen bei Bedarf auch über den Kapitalmarkt zu finanzieren.

Die Steigerung des Unternehmenswerts steht daher im Mittelpunkt unseres finanziellen Zielsystems. Mit dem Wertbeitrag* haben wir vor einigen Jahren eine an den Kapitalkosten ausgerichtete Steuerungsgröße definiert, an der wir den Erfolg des Konzernbereichs Automobile, seiner Geschäftseinheiten, aber auch den Erfolg unserer Produkte und Projekte im Einzelnen messen.

KOMPONENTEN DES WERTBEITRAGS

Der Wertbeitrag wird von zwei Faktoren bestimmt: dem Operativen Ergebnis nach Steuern und den Kapitalkosten des investierten Vermögens. Das Operative Ergebnis ist die Bestimmungsgröße für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Konzernbereichs Automobile. Um auf eine Ergebnisgröße nach Steuern überzuleiten, haben wir aus den international unterschiedlichen Gewinnsteuersätzen einen pauschalen Durchschnittssteuersatz von 35 % ermittelt.

Die Kapitalkosten sind das Produkt aus investiertem Vermögen und Kapitalkostensatz. Das investierte

Vermögen setzt sich aus der Summe der Vermögenswerte zusammen, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen. Dazu gehören Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen, vermindert um unverzinsliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen.

Da das wertorientierte Steuerungskonzept ausschließlich auf das operative Geschäft ausgerichtet ist, werden Vermögenspositionen, die mit dem Beteiligungsengagement und der Anlage liquider Mittel zusammenhängen, bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenswerte müssen über das Finanzergebnis verzinst werden.

ERMITTLUNG DES AKTUELLEN KAPITALKOSTENSATZES

Der Kapitalkostensatz wird als gewichteter Durchschnitt aus den Verzinsungsansprüchen an das Eigen- und Fremdkapital gebildet. Die Bestimmung des Eigenkapitalkostensatzes richtet sich nach dem Kapitalmarktmodell „CAPM“ (Capital Asset Pricing Model). Grundlage ist der Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, ergänzt um die allgemeine und spezifische Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite. Für das Jahr 2005 belief sich der auf diese Weise vom Kapitalmarkt abgeleitete effektive Kapitalkostensatz für den Konzernbereich Automobile auf 7,0 %.

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

WERTBEITRAG UND KAPITALRENDITE IM AKTUELLEN GESCHÄFTSJAHR

Im Jahr 2005 betrug der Wertbeitrag des Konzernbereichs Automobile –1.850 (–2.664) Mio. €. Zu der Verbesserung gegenüber dem Vorjahr trugen vor allem ein höheres Operatives Ergebnis, aber auch geringere Kapitalkosten bei. Für den Rückgang der Kapitalkosten gab es zwei Gründe: Zum einen hat die Begrenzung der Sachinvestitionen und ein aktives Management des Working Capital zu einer weiteren Verbesserung des Kapitalumschlags beigetragen, da das investierte Vermögen im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringer angestiegen ist, als die

Umsatzerlöse. Zum anderen führten die rückläufigen Zinssätze auf den Kapitalmärkten zu einer Reduzierung des Kapitalkostensatzes.

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens (RoI). Sie belief sich im Jahr 2005 auf 2,6 (1,3) %. Die deutliche Steigerung um 1,3 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die operative Ertragsverbesserung sowie den nur leicht gewachsenen Vermögenseinsatz zurückzuführen.

Nähere Informationen zu den finanziellen Steuerungsgrößen des Konzernbereichs Automobile finden Sie auf der Internetseite www.volkswagen-ir.de

KAPITALKOSTENSATZ KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2005	2004
Zinssatz für risikofreie Anlagen	3,3	3,8
Marktrisikoprämie DAX	6,0	6,0
Spezifische Risikoprämie Volkswagen (Beta-Faktor Volkswagen)	– (1,00)	0,3 (1,05)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	9,3	10,1
Fremdkapitalzinssatz	3,7	4,5
Steuervorteil (pauschal 35 %)	–1,3	–1,6
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	2,4	2,9
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	7,0	7,7

WERTBEITRAG KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2005	2004 ¹⁾
Operatives Ergebnis laut Segmentberichterstattung ²⁾	1.807	590
Quotales Operatives Ergebnis der fahr- zeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	–119	222
Steueraufwand (pauschal 35 %)	–591	–284
Operatives Ergebnis nach Steuern	1.097	528
Investiertes Vermögen	42.105	41.458
Kapitalrendite (RoI) in %	2,6	1,3
Kapitalkostensatz in %	7,0	7,7
Kapitalkosten des investierten Vermögens	2.947	3.192
Wertbeitrag	–1.850	–2.664

¹⁾ Angepasst.

²⁾ Siehe Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf den Seiten 132 und 133.

> Geschäftsverlauf

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

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie entwickelt einerseits Fahrzeuge und Motoren für den Konzern, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Volkswagen Financial Services AG sowie zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Eine Übersicht der wesentlichen Beteiligungen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses auf den Seiten 179 bis 181.

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand und ist in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, unmittelbar eingebunden. Der Aufsichtsrat setzt sich zur Hälfte aus Anteilseignervertretern zusammen, von denen acht von der Hauptversammlung gewählt sowie zwei vom Land Niedersachsen entsandt werden. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats wird von den Arbeitnehmern gewählt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, ein von der Hauptversammlung gewählter Kapital-eignervertreter, hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmengleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

Informationen zur Vergütungsstruktur des Vorstands und des Aufsichtsrats finden Sie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses auf den Seiten 174 bis 178.

Die Hauptversammlung entscheidet über die Gewinnverwendung sowie die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat, wählt die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat und den Abschlussprüfer. Ferner entscheidet sie über die Satzung und den Gegenstand der Gesellschaft, über Satzungsänderungen und

über wesentliche unternehmerische Maßnahmen, über die Ausgabe von neuen Aktien und von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen sowie über die Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien.

Die weiteren Einzelheiten ergeben sich insbesondere aus dem Aktiengesetz, dem Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960, dem Mitbestimmungsgesetz und der Satzung.

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Basis der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet. Danach bedürfen bestimmte Geschäfte der Zustimmung des Aufsichtsrats. Darüber hinaus nimmt der Vorstand im Gremium Konzernleitung bestimmte Umfänge seiner Konzernleitungsverantwortung wahr. Dieses Gremium besteht aus den Mitgliedern des Vorstands und Top-Managern, denen der Vorstand bestimmte Leitungsfunktionen übertragen hat. Die Konzernleitung trägt im gesetzlichen Rahmen Sorge dafür, dass das Konzerninteresse bei Entscheidungen der Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns beachtet wird, und koordiniert wichtige markenübergreifende Themen.

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

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

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Im Jahr 2005 wurden in China zwei Joint-Venture-Gesellschaften gegründet, die Volkswagen FAW Engine (Dalian) Company Ltd. zum 13. April 2005 und die Shanghai Volkswagen Powertrain Company Ltd. zum 29. April 2005. An beiden Gesellschaften ist die Volkswagen (China) Investment Company Ltd. mit jeweils 60 % beteiligt. Mit der Fertigung technologisch anspruchsvoller Motoren für die fahrzeugproduzierenden chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften verstärken wir die strategische Ausrichtung unseres China-Engagements. Dabei verfolgen wir das Ziel, trotz der verschärften Verbrauchs- und Abgasstandards kosteneffizient zu fertigen und die Anforderungen der Gesetzgebung hinsichtlich der Herstellung vor Ort unter eigener Managementführung zu erfüllen.

Die Volkswagen AG hat zum 13. Oktober 2005 das Vermögen ihrer 100 %igen Tochter Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH, Wolfsburg, im Wege einer Verschmelzung als Ganzes übernommen, ohne dass die Gesellschaft abgewickelt wurde. Die von der Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH gehaltenen Stammaktien der Volkswagen AG sind durch die Verschmelzung in das unmittelbare

Eigentum der Volkswagen AG übergegangen. Ihr stehen auch weiterhin keine Stimmrechte aus den eigenen Aktien zu.

Am 29. September 2005 haben wir den im Zusammenhang mit dem LeasePlan-Erwerb angekündigten Verkauf der Anteile an den Gesellschaften Europcar Interrent Lease S.r.L., Rom, Europcar Renting, S.A., Madrid, und Unirent – Comércio e Alguer de Bens de Equipamento e Consumo, S.A., Lissabon, an die LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, abgeschlossen.

Im Zuge der Fokussierung auf das Kerngeschäft hat die Volkswagen AG ihre 100 %ige Tochter gedas Aktiengesellschaft vorbehaltlich der Genehmigung der Kartellbehörden mit Wirkung vom 1. Januar 2006 an die T-Systems AG, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Telekom AG, verkauft.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Trotz der ungünstigen Rahmenbedingungen insbesondere auf den Pkw-Märkten in den USA und in China konnten wir im Geschäftsjahr 2005 bei den Auslieferungen an Kunden einen Rekordwert erzielen. Auf dem westeuropäischen und dem deutschen Pkw-Markt gelang es uns, die Spitzenposition sogar weiter auszubauen. Dieser Erfolg ist im Wesentlichen auf die Vielzahl neuer Modelle zurückzuführen, die wir im Berichtsjahr auf den Markt gebracht haben. Uns ist jedoch bewusst, dass das Geschäftsjahr 2005 unsere Erwartungen nur zum Teil erfüllt hat. Dennoch sind wir auf dem Wachstumspfad einen Schritt vorangekommen.

INNOVATION GIBT STABILITÄT





>> Bugatti Veyron 16.4: Innovation erweitert die Grenzen

Im September 2005 schloss sich der Kreis: Nach nahezu 50 Jahren ohne einen neuen Bugatti aus dem elsässischen Molsheim startete an historischer Stätte die Fertigung des Veyron 16.4. Dort, wo Ettore Bugatti einst Legenden schuf, begann eine neue Epoche der für viele Enthusiasten faszinierendsten und innovativsten Automobilmarke aller Zeiten. Das mit mehr als 400 km/h Höchstgeschwindigkeit schnellste Serienfahrzeug der Welt bietet besondere Sicherheitsstandards und zeichnet sich durch eine bemerkenswert leichte Fahrbarkeit aus. Mehr noch: Der Bugatti Veyron 16.4 mit seinem 736 kW (1.001 PS)* starken 16-Zylinder-Motor überschreitet die Grenzen dessen, was bislang als machbar galt. Dabei macht er sich den Widerstand des Fahrtwindes auf geniale Weise zum Verbündeten – etwa durch einen Heckflügel, der zugunsten einer optimalen Verzögerung als Airbrake fungiert. Dank wegweisender Werkstoffe wie Keramik-Carbon für die Bremscheiben besitzt der erste Bugatti des 21. Jahrhunderts die leistungsfähigste Bremsanlage, die je in einem für den Straßenverkehr zugelassenen Automobil zum Einsatz kam. Diese Bremsanlage in Aktion zu erleben, ist nicht weniger faszinierend als das Beschleunigen des Bugatti. Denn in Kombination mit der ab 200 km/h parallel einsetzenden Airbrake ergeben sich Verzögerungswerte, wie sie sonst in keinem anderen Serienautomobil der Welt erfahrbar sind.

* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 40,4 innerorts; 14,7 außerorts; 24,1 kombiniert;
CO₂-Emission g/km: 574.

Geschäftsverlauf

> Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

Operatives Ergebnis im Automobilbereich mehr als verdoppelt

Die umgesetzten ForMotion-Maßnahmen sind ein erster Schritt zur grundlegenden Verbesserung der Leistungskraft. Im Automobilbereich haben wir die Sachinvestitionen deutlich gesenkt und die Liquiditätslage gestärkt.

ANWENDUNG GEÄNDERTER BEZIEHUNGSWEISE NEUER IAS/IFRS

Der International Accounting Standards Board (IASB) hat eine Reihe von Änderungen bei bestehenden International Accounting Standards (IAS) verabschiedet und neue International Financial Reporting Standards (IFRS) herausgegeben, die grundsätzlich für ab dem 1. Januar 2005 beginnende Geschäftsjahre anzuwenden sind. Im Konzernabschluss 2004 hatten wir bereits vorzeitig die geänderten Standards IAS 1, 21, 36 und 38 sowie den neuen IFRS 3 angewandt. Mit

Beginn des Geschäftsjahres 2005 haben wir die verbliebenen Neuerungen umgesetzt: Dies sind im Wesentlichen die geänderten IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“, IAS 32 und IAS 39 zu Ausweis, Präsentation, Ansatz und Bewertung von Finanzinstrumenten sowie IFRS 2 „Aktienbasierte Vergütung“ (nähere Erläuterungen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses auf den Seiten 118 bis 119). Materiell ausgewirkt hat sich vor allem die Ausübung des Wahlrechts, versicherungsmathematische Gewinne und Verluste erfolgsneutral zu verrechnen.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER AKTIVA

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile ¹⁾		Finanzdienstleistungen	
	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾
Langfristige Vermögenswerte	75.235	72.212	36.701	37.352	38.534	34.860
Immaterielle Vermögenswerte	7.668	7.490	7.540	7.376	128	114
Sachanlagen	22.884	23.795	22.609	23.523	275	272
Vermietete Vermögenswerte	9.882	8.484	57	58	9.825	8.426
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24.958	22.762	243	243	24.715	22.519
Finanzanlagen und sonstige finanzielle Vermögenswerte ³⁾	9.843	9.681	6.252	6.152	3.591	3.529
Kurzfristige Vermögenswerte	57.846	55.391	32.112	28.862	25.734	26.529
Vorräte	12.643	11.440	12.569	11.346	74	94
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.412	21.109	177	142	22.235	20.967
Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	10.811	9.688	8.242	7.786	2.569	1.902
Wertpapiere	4.017	2.933	3.939	2.879	78	54
Zahlungsmittel	7.963	10.221	7.185	6.709	778	3.512
Bilanzsumme	133.081	127.603	68.813	66.214	64.268	61.389

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

²⁾ Angepasst.

³⁾ Inklusive latenter Steuern.

Damit werden die Pensionsverpflichtungen zum aktuellen Wert ausgewiesen. Die Erhöhung gegenüber dem bisherigen Ausweis hat nach Berücksichtigung latenter Steuern das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns vermindert. In der folgenden Darstellung unserer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage legen wir die angepassten Vorjahreswerte zugrunde.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Jahr 2005 um 4,3 % auf 133,1 Mrd. €. Dabei fiel die Zunahme im Konzernbereich Finanzdienstleistungen stärker aus als im Automobilbereich.

Die Struktur der Konzernbilanz hat sich im Vergleich zum 31. Dezember des Vorjahres nur geringfügig verändert. Die Aufteilung der Vermögens- und Kapitalanteile an der Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns zeigt die Grafik auf der nächsten Seite. Veränderungen des Konsolidierungskreises haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Vergleichbarkeit der aktuellen Zahlen mit den Vorjahreswerten. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns lag

trotz der im Jahr 2005 angefallenen versicherungsmathematischen Verluste für Pensionsverpflichtungen in Höhe von 0,8 Mrd. € am Bilanzstichtag mit 23,6 Mrd. € um 4,3 % über dem Vorjahr. Der Zuwachs resultierte im Wesentlichen aus dem Konzernergebnis 2005 und den positiven Währungseinflüssen aus der Umrechnung der Bilanzen unserer nord- und südamerikanischen Gesellschaften. Auch die Ausübung von Wandelschuldverschreibungen der fünften Tranche unseres Aktienoptionsprogramms wirkte sich erhöhend aus. Die Eigenkapitalquote für 2004 ist aufgrund der retrospektiven Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach IAS 19 und IAS 32 mit 17,8 % neu ermittelt worden. Ende 2005 lag sie unverändert bei 17,8 %. Im Zuge der Bilanzierungsänderung erhöhten sich im Wesentlichen die Rückstellungen für Pensionen.

BILANZSTRUKTUR IM AUTOMOBILBEREICH

Die Bilanzsumme des Automobilbereichs stieg gegenüber dem Vorjahresende um 3,9 % auf 68,8 Mrd. € an. Dabei lagen die Langfristigen Vermögenswerte leicht unter dem Vorjahresniveau (-1,7 %). Bei den

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER PASSIVA

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile ¹⁾		Finanzdienstleistungen	
	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾
Eigenkapital	23.647	22.681	17.391	17.267	6.256	5.414
Eigenkapital vor Minderheiten	23.600	22.634	17.344	17.221	6.256	5.413
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	47	47	47	46	-	1
Langfristige Schulden	56.125	56.230	28.662	28.602	27.463	27.628
Finanzschulden	31.014	32.376	6.545	7.527	24.469	24.849
Rückstellungen für Pensionen	14.003	12.633	13.816	12.481	187	152
Sonstige Schulden ³⁾	11.108	11.221	8.301	8.594	2.807	2.627
Kurzfristige Schulden	53.309	48.692	22.760	20.345	30.549	28.347
Finanzschulden	30.992	28.885	4.266	4.122	26.726	24.763
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.476	7.434	6.913	6.218	1.563	1.216
Sonstige Schulden	13.841	12.373	11.581	10.005	2.260	2.368
Bilanzsumme	133.081	127.603	68.813	66.214	64.268	61.389

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

²⁾ Angepasst.

³⁾ Inklusive latenter Steuern.

Geschäftsverlauf

> Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

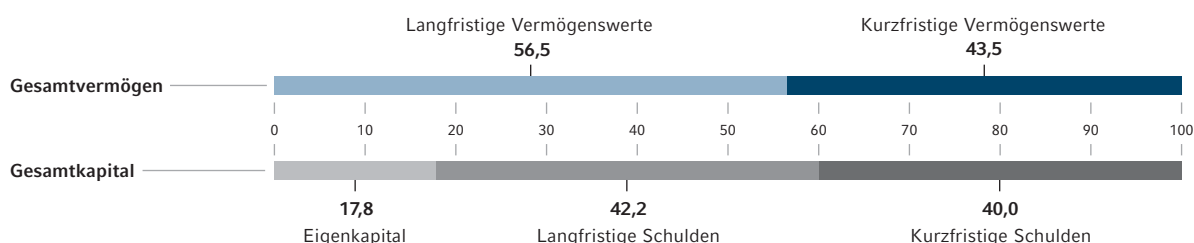
Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2005

IN PROZENT



Kurzfristigen Vermögenswerten verzeichneten wir hingegen einen Anstieg (+ 11,3 %), der insbesondere auf den produktprogrammbedingten Aufbau der Vorräte sowie einen höheren Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln zurückzuführen ist.

Das Eigenkapital des Automobilbereichs lag am Jahresende 2005 um 0,7 % über dem Stand vom 31. Dezember 2004. Bei den Langfristigen Schulden erhöhten sich, wie erläutert, die Rückstellungen für Pensionen. Zuwächse der Sonstigen Rückstellungen sowie der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen führten zu einem Anstieg der Kurzfristigen Schulden.

BILANZSTRUKTUR IM**FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH**

Neben dem weiteren Ausbau der Geschäftsaktivitäten haben Währungsumrechnungseffekte dazu beigetragen, dass sich die Bilanzsumme des Finanzdienstleistungsbereichs im Vergleich zum Vorjahresende um 4,7 % auf 64,3 Mrd. € erhöhte. Das sind rund 48 % der Bilanzsumme des Gesamtkonzerns. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich sowohl im kurzfristigen als auch im langfristigen Bereich deutlich. Gestiegene Vermietete Vermögenswerte zusammen mit höheren Forderungen aus Kundenfinanzierungen, die aus zusätzlichen Finanzierungsleasing-Verträgen resultierten, bewirkten einen Zuwachs der Langfristigen

Vermögenswerte um 10,5 %. Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen im Vergleich zum 31. Dezember 2004 um 3,0 % ab, was vor allem auf den im Vorjahr durch temporär vorgehaltene Liquidität erhöhten Wert zurückzuführen war.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen wies zum 31. Dezember 2005 ein um 0,8 Mrd. € höheres Eigenkapital aus als im Vorjahr. Im Wesentlichen führten eine Kapitalerhöhung bei der Volkswagen Financial Services AG und das laufende Ergebnis zu diesem Anstieg. Im Fremdkapital lagen die Langfristigen Schulden nahezu auf dem Niveau vom Vorjahresende (-0,6 %), während unter anderem das auf 8,7 Mrd. € gestiegene Einlagevolumen der Volkswagen Bank *direct* dazu beitrug, dass die Kurzfristigen Schulden um 7,8 % anstiegen. Das Verhältnis von Kreditstand zu Eigenkapital (debt-to-equity ratio) verbesserte sich auf 8:1 (9:1).

FINANZIELLE SITUATION UND ZAHLUNGSMITTELBESTAND DES KONZERNS

Die finanzielle Situation des Volkswagen Konzerns hat sich im Jahr 2005 weiter verbessert. Nach einem Überblick über die Liquiditätsentwicklung erläutern wir in den beiden folgenden Abschnitten die operativen Ursachen nach Konzernbereichen.

Im Geschäftsjahr 2005 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cash-flow in Höhe

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio.€	Volkswagen Konzern		Automobile ¹⁾		Finanzdienstleistungen	
	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾
Ergebnis vor Steuern	1.722	1.088	620	160	1.102	928
Ertragsteuerzahlungen	-354	-21	-83	296	-271	-317
Abschreibungen	8.654	8.618	7.011	6.799	1.643	1.819
Veränderung der Pensionsrückstellungen	137	300	127	292	10	8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge ³⁾	485	-142	514	65	-29	-207
Brutto-Cash-flow	10.644	9.843	8.189	7.612	2.455	2.231
Veränderung Working Capital	166	1.614	-77	1.269	243	345
Veränderung der Vorräte	-720	178	-740	172	20	6
Veränderung der Forderungen	-757	-4	-598	220	-159	-224
Veränderung der Verbindlichkeiten	429	687	88	145	341	542
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	1.214	753	1.173	732	41	21
Cash-flow laufendes Geschäft	10.810	11.457	8.112⁴⁾	8.881⁴⁾	2.698	2.576
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-10.466	-15.078	-5.721	-7.046	-4.745	-8.032
davon: Sachinvestitionen	-4.434	-5.550	-4.316	-5.425	-118	-125
Entwicklungskosten (aktiviert)	-1.432	-1.501	-1.432	-1.501	-	-
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-2.950	-1.942	-43	-35	-2.907	-1.907
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.948	-4.801	0	-78	-1.948	-4.723
Netto-Cash-flow	344	-3.621	2.391	1.835	-2.047	-5.456
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-820	280	-813	263	-7	17
Finanzierungstätigkeit	-1.794	6.004	-1.147	-2.092	-647	8.096
Wechselkurs- und konzernkreisbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	12	22	44	24	-32	-2
Veränderung der Zahlungsmittel	-2.258	2.685	475	30	-2.733	2.655
Zahlungsmittel am 31.12.⁵⁾	7.963	10.221	7.185	6.710	778	3.511
Wertpapiere und Darlehensforderungen	5.843	4.112	4.332	3.027	1.511	1.085
Brutto-Liquidität	13.806	14.333	11.517	9.737	2.289	4.596
Kreditstand	-62.006	-61.261	-10.811	-11.649	-51.195	-49.612
Netto-Liquidität	-48.200	-46.928	706	-1.912	-48.906	-45.016

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

²⁾ Angepasst.

³⁾ Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Equity-Bewertung.

⁴⁾ Vor Konsolidierung der konzerninternen Beziehungen 8.719 (9.282) Mio. €.

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

Geschäftsverlauf

> Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

von 10,6 Mrd. € und übertraf damit den Wert des Vorjahres um 8,1 %.

Nach dem kräftigen Abbau der Mittelbindung im Working Capital im Jahr 2004 um 1,6 Mrd. € gelang es 2005, die Mittelbindung um weitere 166 Mio. € zu entlasten.

Da gleichzeitig die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts drastisch um 30,6 % auf 10,5 Mrd. € zurückgeführt wurde, ergab sich auf Konzernebene ein positiver Netto-Cash-flow.

Durch Kredittilgungen und eine vorübergehende Umschichtung in Wertpapiere ging der Zahlungsmittelbestand im Konzern um 22,1 % auf 8,0 Mrd. € zurück, während die Brutto-Liquidität mit 13,8 Mrd. € nur knapp unter dem Vorjahr lag. Der Anstieg des Kreditstandes resultierte aus der Wechselkursänderung insbesondere des US-Dollar zum Euro gegenüber dem Vorjahresende, sodass sich die Netto-Liquidität des Konzerns in Euro trotz der operativen Verbesserung mit –48,2 (–46,9) Mrd. € leicht verschlechtert hat.

FINANZIELLE SITUATION IM AUTOMOBILBEREICH

Die im Geschäftsjahr 2005 erzielten operativen Fortschritte des Konzernbereichs Automobile schlugen sich in einem Anstieg des Brutto-Cash-flows auf 8,2 Mrd. € nieder. Das war eine Verbesserung gegenüber dem durch höhere Steuerrückerstattungen begünstigten Vorjahreswert um 7,6 %.

Nachdem im Jahr 2004 das Working Capital kräftig um 1,3 Mrd. € entlastet wurde, führten im Berichtsjahr die im Zuge der Diversifizierung der Modellpalette erhöhten Vorräte sowie gestiegene Forderungen zu einer leichten zusätzlichen Mittelbindung in Höhe von 77 Mio. €.

Drastische Fortschritte erreichten wir bei der Investitionstätigkeit. Ohne Abstriche bei unserer Modelloffensive machen zu müssen, gelang es uns,

die Investitionen im Konzernbereich Automobile weiter zu senken. Die Zugänge im Sachanlagevermögen reduzierten sich um 20,4 % auf 4,3 Mrd. €. Dadurch verbesserten wir die Investitionsquote deutlich von 6,8 % auf 5,0 %. Die aktivierten Entwicklungskosten gingen um 4,6 % auf 1,4 Mrd. € zurück. Insgesamt verminderte sich der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts um 1,3 Mrd. € auf 5,7 Mrd. €. Der Netto-Cash-flow des Automobilbereichs stieg um nahezu ein Drittel auf 2,4 Mrd. €.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit war im Berichtsjahr geringer als im Vorjahr, das von den Kapitalerhöhungen bei der Volkswagen Financial Services AG im Rahmen des LeasePlan-Erwerbs geprägt war. Obwohl durch die Rückführung von Fremdmitteln und die vorübergehende Anlage in Wertpapieren Mittel gebunden wurden, verzeichnete der Konzernbereich Automobile insgesamt einen Zuwachs der Zahlungsmittel um 475 Mio. €, sodass der Zahlungsmittelbestand zum 31. Dezember 2005 bei 7,2 (6,7) Mrd. € lag. Einschließlich der Wertpapiere, der Darlehensforderungen und des Kreditstandes gelang es, die Netto-Liquidität des Automobilbereichs mit 706 Mio. € wieder in den positiven Bereich zu führen.

FINANZIELLE SITUATION IM

FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICH

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erhöhte sich der Cash-flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr um 4,7 % auf 2,7 Mrd. €. Durch die Ausweitung des Leasinggeschäfts stiegen die Investitionsausgaben für Vermietete Vermögenswerte an. Der Aufbau der Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierung fiel jedoch im Jahr 2005 geringer aus, sodass sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts im Finanz-

dienstleistungsbereich auf 4,7 (8,0) Mrd. € temporär reduzierte. Im Vorjahr hatte auch der Erwerb der Beteiligung an LeasePlan die Investitionstätigkeit erhöht. Bedingt durch den Abbau der im Jahr 2004 vorübergehend aufgebauten Liquiditätsreserve nahm der Konzernbereich weniger Fremdkapital auf, als an den Markt zurückgeführt wurde, sodass sich insgesamt ein Zahlungsmittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit ergab. Einschließlich der Wertpapiere und Darlehensforderungen betrug die Brutto-Liquidität zum Jahresende 2,3 (4,6) Mrd. €. Die Erhöhung des Kreditstands gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Mrd. € auf 51,2 Mrd. € ist auf Wechselkursänderungen, insbesondere des US-Dollar, des brasilianischen Real und des britischen Pfund zurückzuführen. Folglich betrug die Netto-Liquidität des Geschäftsbereichs Finanzdienstleistungen am Ende des Berichtsjahres –48,9 Mrd. € (–3,9 Mrd. € gegenüber dem Vorjahr).

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im Geschäftsjahr 2005 hat sich die Ertragslage des Volkswagen Konzerns deutlich verbessert. Dazu hat vor allem der Automobilbereich beigetragen. Die Umsatzerlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 7,1 % auf 95,3 Mrd. €. Mit 72,4 (72,5) % wurde der größte Teil im Ausland erwirtschaftet. Der Anstieg bei den Kosten der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen volumenbedingt. Durch die Erfolge des ForMotion-Programms war jedoch im Vergleich zur Umsatzentwicklung nur eine unterproportionale Erhöhung der Herstellungskosten zu verzeichnen, sodass wir die Bruttomarge des Konzerns deutlich von 11,8 % im Vorjahr auf 13,5 % steigern konnten. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns erhöhte sich um 70,0 % auf 2,8 Mrd. €; die operative Umsatzrendite erreichte 2,9 % nach 1,8 % im Vorjahr.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Volkswagen Konzern		Automobile ¹⁾		Finanzdienstleistungen	
	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾
Umsatzerlöse	95.268	88.963	85.673	80.253	9.595	8.710
Kosten der Umsatzerlöse	82.391	78.430	75.539	72.207	6.852	6.223
Bruttoergebnis	12.877	10.533	10.134	8.046	2.743	2.487
Vertriebskosten	8.905	8.167	8.177	7.460	728	707
Verwaltungskosten	2.383	2.309	1.686	1.644	697	665
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.203	1.585	1.588	1.773	–385	–188
Operatives Ergebnis	2.792	1.642	1.859	715	933	927
Finanzergebnis	–1.070	–554	–1.239	–555	169 ³⁾	1
Ergebnis vor Steuern	1.722	1.088	620	160	1.102	928
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	602	391	276	31	326	360
Ergebnis nach Steuern	1.120	697	344	129	776	568

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

²⁾ Angepasst.

³⁾ Ohne die Dividende einer Gesellschaft des Automobilbereichs.

Geschäftsverlauf

> Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

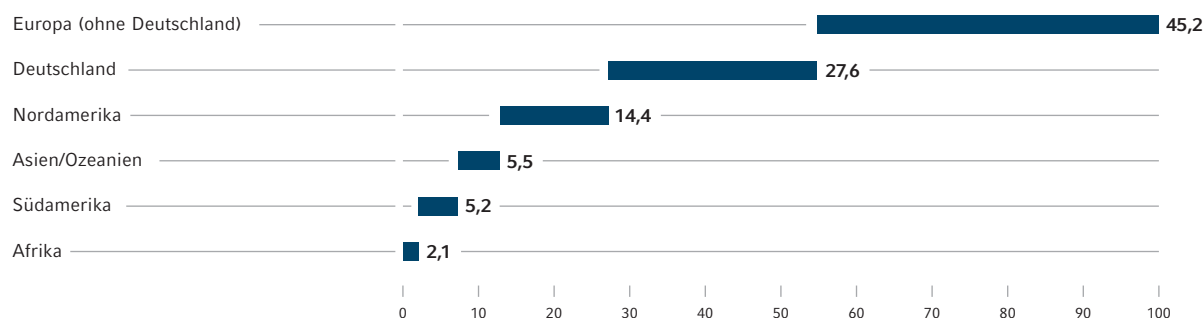
Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2005 GEMÄSS SEGMENTBERICHTERSTATTUNG IN PROZENT



ERTRAGSLAGE IM AUTOMOBILBEREICH

Der Konzernbereich Automobile erwirtschaftete im Jahr 2005 Umsatzerlöse in Höhe von 85,7 Mrd. €. Im Umsatzanstieg von 6,8 % haben sich insbesondere das höhere Absatzvolumen und der größere Anteil höherwertiger Fahrzeuge niedergeschlagen. Wie im Vorjahr, allerdings mit 351 (395) Mio. € in leicht geringerem Umfang, sind im Rahmen des ForMotion-Programms Sondereinflüsse aus Produkt- und Strukturmaßnahmen angefallen, die das Operative Ergebnis belastet haben. Die in den Vorjahren bereits durchgeführten und die laufenden Anstrengungen zur Optimierung der Produkt-, Prozess- und Gemeinkosten sowie zur Senkung des Einmalaufwands bewirkten in Verbindung mit dem Zuwachs beim Umsatz, dass sich das Bruttoergebnis des laufenden Jahres dennoch um rund ein Viertel auf 10,1 Mrd. € verbesserte. Die Bruttomarge stieg dadurch auf 11,8 (10,0) %. Die Vertriebskosten lagen mit 8,2 Mrd. € um 9,6 % über dem Vorjahr. Dieser Anstieg war insbesondere auf den zunehmenden Wettbewerbsdruck auf wichtigen Märkten und die dadurch erforderlichen Verkaufsförderungsmaßnahmen zurückzuführen. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen erhöhte sich leicht auf 9,5 (9,3) %.

Die Verwaltungskosten des Konzernbereichs Automobile beliefen sich im Berichtsjahr auf 1,7 Mrd. € (+2,6 %). Im Verhältnis zu den Umsatzerlösen blieben sie mit 2,0 % auf dem Niveau des Vorjahres.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag im Konzernbereich Automobile mit 1,6 Mrd. € um 10,4 % unter dem des Vorjahres. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen aus Währungseffekten in der Devisensicherung und im Kontokorrentbereich.

Insgesamt hat sich das Operative Ergebnis mit 1,9 (0,7) Mrd. € gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Es lag jedoch sowohl absolut als auch mit einem Anteil von 2,2 % am Umsatz weiterhin auf einem unbefriedigenden Niveau.

Das Finanzergebnis, in dem als wesentlicher Posten die Aufwendungen aus der planmäßigen Aufzinsung langfristiger Rückstellungen enthalten sind, lag mit –1,2 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahr. Vor allem ein geringeres Ergebnis aus den at-Equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen sowie negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung derivativer Finanzinstrumente waren dafür ausschlaggebend.

ERTRAGSLAGE IM FINANZDIENST- LEISTUNGSBEREICH

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen steigerte im Geschäftsjahr 2005 die Umsatzerlöse um 10,2 % auf 9,6 Mrd. €. Dieser Anstieg resultierte vor allem aus dem Operate-Lease-Geschäft sowie aus gestiegenen Zinserträgen des Händler- und Kundenfinanzierungsgeschäfts. Das Bruttoergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs stieg auf 2,7 Mrd. € (+ 10,3 %). Dies entspricht einem unverändert hohen Anteil an den Umsatzerlösen von 28,6 %. Die Vertriebskosten betragen 728 (707) Mio. €. Bei den Verwaltungskosten ist aufgrund der Geschäftsausweitung ein Anstieg auf 697 (665) Mio. € eingetreten. Gemessen an den Umsatzerlösen gelang es jedoch,

die Verwaltungskosten unter das Vorjahresniveau auf 7,3 (7,6) % zu senken. Das Sonstige betriebliche Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs ging auf –385 (–188) Mio. € zurück. Dies ist insbesondere auf volumenbedingt höhere Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen zurückzuführen. 2005 übertraf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 933 Mio. € wieder das bereits hohe Vorjahresniveau (927 Mio. €); dies ist rund ein Drittel des Operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns. Die Erhöhung des Finanzergebnisses des Finanzdienstleistungsbereichs auf 169 (1) Mio. € ist auch darauf zurückzuführen, dass das Ergebnis von LeasePlan im Vorjahr nur zeitanteilig enthalten war.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

%	2005	2004 ¹⁾	2003	2002	2001
Volkswagen Konzern					
Umsatzrendite vor Steuern	1,8	1,2	1,6	4,7	5,2
Umsatzrendite nach Steuern	1,2	0,8	1,2	3,0	3,4
Eigenkapitalquote	17,8	17,8	20,2	22,7	23,0
Dynamischer Verschuldungsgrad ²⁾ (in Jahren)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Konzernbereich Automobile³⁾					
Absatzveränderung	+1,0	+2,5	+0,4	-2,2	-1,1
Umsatzveränderung	+6,8	+5,0	-1,4	-3,1	+4,3
Operatives Ergebnis in % vom Umsatz	2,2	0,9	0,9	5,2	6,1
Kapitalrendite nach Steuern ⁴⁾	2,6	1,3	2,0	7,4	9,4
Cash-flow laufendes Geschäft in % vom Umsatz	9,5	11,1	7,8	10,6	9,3
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % vom Umsatz	6,7	8,8	11,1	11,9	10,2
Sachinvestitionen in % vom Umsatz	5,0	6,8	8,6	8,7	8,2
Eigenkapitalquote	25,3	26,1	30,2	35,2	34,8
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	4,7	17,9	12,8	6,9	15,4
Ergebnis vor Steuern in % vom durchschnittlichen Eigenkapital	18,9	20,0	23,8	19,6	14,0
Eigenkapitalquote	9,7	8,8	7,5	7,6	8,1

¹⁾ 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⁾ Zur Ermittlung siehe Wertorientierte Steuerung im Kapitel Geschäftsverlauf auf der Seite 57.

Geschäftsverlauf

> Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

KONZERNERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2005 erzielte der Volkswagen Konzern eine deutliche Steigerung des Ergebnisses vor Steuern gegenüber dem Vorjahr: Es verbesserte sich um 58,2 % auf 1,7 Mrd. €. In diesem Anstieg machten sich im Wesentlichen die realisierten Erfolge des ForMotion-Programms bemerkbar. Die Umsatzrendite stieg um 0,6 Prozentpunkte auf 1,8 %. Nach Abzug der effektiven und latenten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betrug das Ergebnis nach Steuern 1,1 Mrd. € (+60,7 %).

GESAMTAUSSAGE ZUR**WIRTSCHAFTLICHEN LAGE**

Das Ergebnis des Volkswagen Konzerns 2005 hat sich im Wesentlichen durch die Erfolge unseres ForMotion-Programms verbessert. So konnten wir insbesondere im Automobilbereich erste Fortschritte bei der Verbesserung unserer Kostenstrukturen erzielen. Darüber hinaus ist der Netto-Cash-flow des Konzerns in den positiven Bereich zurück-

gekehrt und stärkte die Liquidität. Das Ergebnisniveau ist aber weiterhin unbefriedigend und es sind in einzelnen Marken und bestimmten Märkten des Konzerns noch erhebliche Anstrengungen erforderlich, um wieder an das Ertragsniveau der Jahre 2000 und 2001 anknüpfen zu können. Die nebenstehende Darstellung gibt einen Überblick über die Entwicklung des Volkswagen Konzerns innerhalb der vergangenen fünf Jahre. Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage des Volkswagen Konzerns nach Geschäftssparten und Märkten finden Sie im Kapitel Konzernbereiche ab Seite 36.

WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

Der im Berichtsjahr erwirtschaftete Wertzuwachs als Beitrag des Unternehmens zum Sozialprodukt der jeweiligen Länder wird in der Wertschöpfungsrechnung dargestellt. Im Geschäftsjahr 2005 lag der Wertzuwachs des Volkswagen Konzerns um 8,0 % über dem Vorjahreswert. Die Wertschöpfung je Mitarbeiter betrug 61,6 Tsd. € (+7,0 %).

WERTSCHÖPFUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Entstehung in Mio. €	2005		2004*	
Umsatzerlöse	95.268		88.963	
Sonstige Erträge	4.904		5.176	
Materialaufwand	-62.620		-58.239	
Abschreibungen	-8.654		-8.618	
Sonstige Vorleistungen	-9.452		-9.277	
Wertschöpfung	19.446		18.005	

Verteilung in Mio. €	2005	%	2004*	%
an Aktionäre (Dividende)	450	2,3	409	2,3
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	14.644	75,3	14.038	78,0
an den Staat (Steuern, Abgaben)	1.047	5,4	1.024	5,7
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	2.634	13,5	2.246	12,4
an das Unternehmen (Rücklagen)	671	3,5	288	1,6
Wertschöpfung	19.446	100,0	18.005	100,0

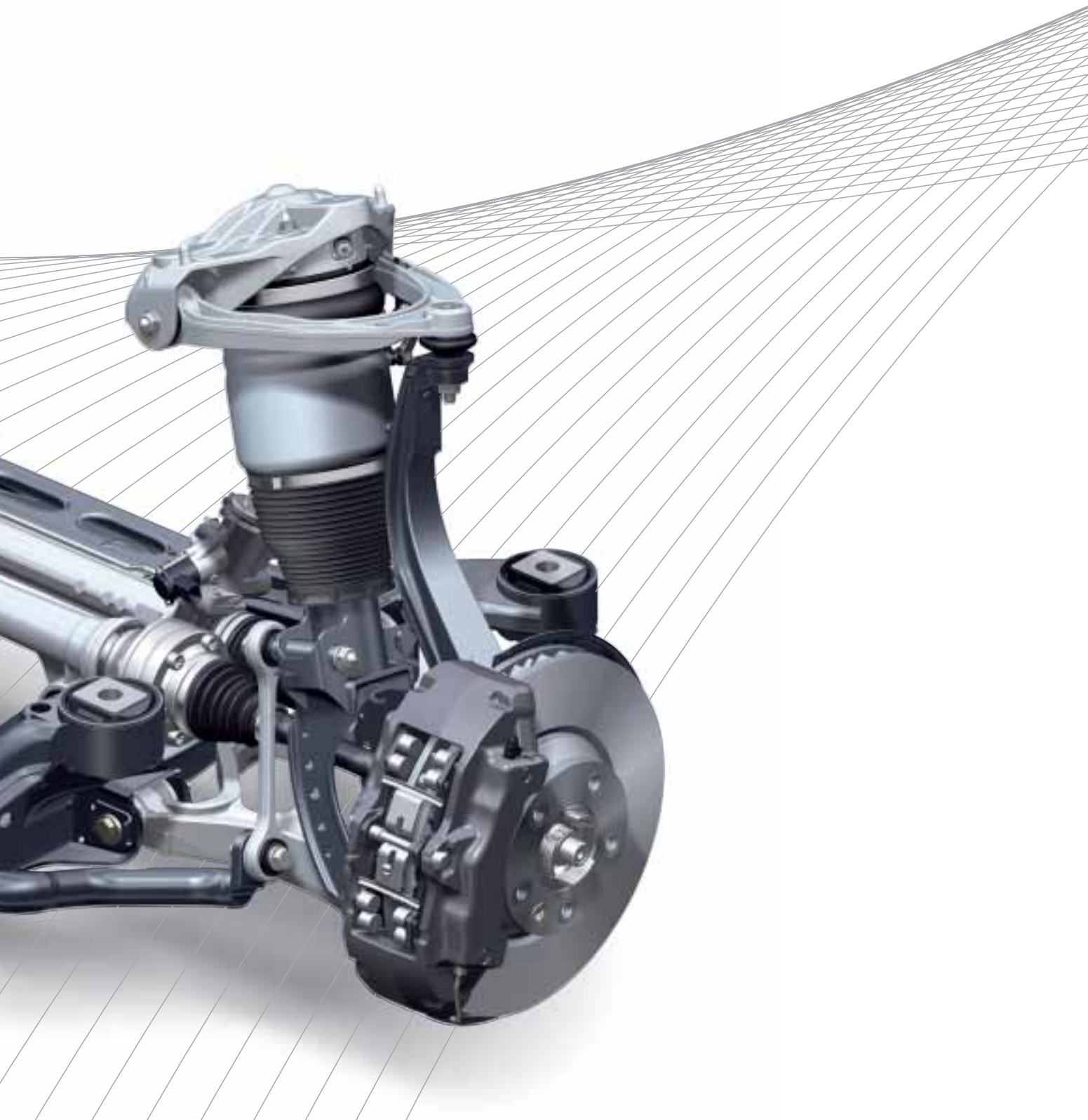
* Angepasst.

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

	2005	2004*	2003	2002	2001
Mengendaten in Tsd.					
Absatz (Automobile)	5.193	5.143	5.016	4.996	5.107
im Inland	1.019	940	916	908	969
im Ausland	4.174	4.203	4.100	4.088	4.138
Produktion (Automobile)	5.219	5.093	5.021	5.023	5.108
im Inland	1.913	1.832	1.740	1.781	1.886
im Ausland	3.306	3.261	3.281	3.242	3.222
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	345	343	335	324	324
im Inland	179	179	174	168	167
im Ausland	166	164	161	156	157
Finanzdaten in Mio. €					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	95.268	88.963	84.813	85.293	87.303
Kosten der Umsatzerlöse	82.391	78.430	74.099	71.082	72.779
Bruttoergebnis	12.877	10.533	10.714	14.211	14.524
Vertriebskosten	8.905	8.167	7.846	7.560	7.554
Verwaltungskosten	2.383	2.309	2.274	2.155	2.154
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.203	1.585	1.011	265	608
Operatives Ergebnis	2.792	1.642	1.605	4.761	5.424
Finanzergebnis	-1.070	-554	-251	-775	-1.015
Ergebnis vor Steuern	1.722	1.088	1.354	3.986	4.409
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	602	391	351	1.389	1.483
Ergebnis nach Steuern	1.120	697	1.003	2.597	2.926
Materialaufwand	62.620	58.239	53.849	51.606	53.437
Personalaufwand	14.644	14.038	13.878	13.313	13.213
Bilanzstruktur Stand 31.12.					
Langfristige Vermögenswerte	75.235	72.212	67.363	65.115	60.803
Kurzfristige Vermögenswerte	57.846	55.391	50.783	43.781	43.621
Gesamtvermögen	133.081	127.603	118.146	108.896	104.424
Eigenkapital	23.647	22.681	23.863	24.692	24.048
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	47	47	104	57	53
Langfristige Schulden	56.125	56.230	46.270	39.769	32.064
Kurzfristige Schulden	53.309	48.692	48.013	44.435	48.312
Gesamtkapital	133.081	127.603	118.146	108.896	104.424
Cash-flow laufendes Geschäft	10.810	11.457	8.371	10.460	10.038
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	10.466	15.078	15.464	16.016	15.191
Finanzierungstätigkeit	-1.794	6.004	11.423	4.623	6.983

* Finanzdaten angepasst.

INNOVATION IST ZUKUNFT





>> Audi Q7: High-Performance-SUV setzt Maßstäbe

Die Weltpremiere des Audi Q7 auf der IAA in Frankfurt gilt als ein Highlight des Jahres 2005 für die Marke Audi. Kein Wunder, immerhin stellte der Erfinder des permanenten Allradantriebs quattro mit dem Performance-SUV einen der exklusivsten und sportlichsten Geländewagen unserer Tage vor. Der Audi Q7 ist in der Summe seiner Eigenschaften ein Paradebeispiel für die Innovationskraft der Marke. Optimal verdeutlicht das die „adaptive air suspension“ mit „Wankstabilisierung“ für das luftgefederte Fahrwerk: Die Kombination von Luftfederung und elektronisch geregeltem Dämpfersystem markiert eine perfekte Synthese aus faszinierenden Handling-Eigenschaften und höchstem Federungskomfort. Vor allem auf Landstraßen profitiert die Dynamik dabei von der Wankstabilisierung, da Bewegungen um die Längsachse auf ein Minimum reduziert werden. Nicht weniger innovativ: der als Weltneuheit präsentierte Spurwechselassistent Audi side assist; er eliminiert den „Toten Winkel“. Ein Zugewinn an Sicherheit spiegelt auch die neueste Generation der Audi cruise control wider; die automatische Distanzregelung verzögert den Geländewagen dank „braking guard“ in kritischen Situationen bis zum Stillstand. Zwei weitere Innovationen sorgen für optimale Lichtverhältnisse: Xenon plus und adaptive Light (Kurvenlicht) machen die Nacht zum Tag; das „open sky system“ – ein 1,7 Meter langes Panorama-Glasdach – sorgt im Innenraum für ein lichtdurchflutetes Ambiente. Jedes dieser Systeme steht par excellence für den Audi-typischen Vorsprung durch Technik.

VOLKSWAGEN AG (KURZFASSUNG NACH HGB)

Bruttoergebnis vom Umsatz sowie Finanzergebnis verbessert

JAHRESERGEBNIS

Die Volkswagen AG steigerte im Geschäftsjahr 2005 ihre Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr um 5,3 % auf 50,2 Mrd. €. Dabei wurden 60,5 (61,0) % der Umsatzerlöse im Ausland erwirtschaftet. Da sich die Herstellungskosten nur unterproportional um 4,6 % erhöhten, ergab sich mit 20,2 Mio. € ein leicht positives Bruttoergebnis. Der Anstieg der Vertriebskosten um 9,7 % ist insbesondere auf die wettbewerbsbedingt intensivierten Verkaufsförderungsmaßnahmen zurückzuführen. Die Allgemeinen Verwaltungskosten stiegen um 7,8 % gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der Vertriebs- und Allgemeinen Verwaltungskosten am Umsatz lag auf dem Niveau des Vorjahres. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich um 9,7 % auf 873 Mio. €. Insbesondere rückläufige Wechselkurseffekte im Zusammenhang mit dem Lieferungs- und

Leistungsverkehr waren dafür ausschlaggebend. Das Finanzergebnis stieg im Jahr 2005 um 6,4 % auf 3,6 Mrd. €. Hier standen den gestiegenen Erträgen aus Beteiligungen höhere Abschreibungen auf Finanzanlagen gegenüber. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Volkswagen AG belief sich zum Jahresende auf 941 Mio. € und lag damit um 20,2 % über dem Vorjahreswert.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme der Volkswagen AG wuchs im Berichtsjahr um 6,2 % auf 43,7 Mrd. €. Die Investitionen in Sachanlagen einschließlich Immaterieller Vermögensgegenstände reduzierten sich insbesondere im Nicht-Produktbereich und durch verstärkten Einsatz der Modulstrategie um 33,5 %. Sie entfielen vorrangig auf neue Produkte in den Werken Wolfsburg, Kassel und Emden. Auch die Finanz-

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2005	2004
Umsatzerlöse	50.245	47.707
Herstellungskosten	50.225	48.031
Bruttoergebnis vom Umsatz	+20	-324
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	3.591	3.280
Sonstiges betriebliches Ergebnis	+873	+966
Finanzergebnis*	+3.639	+3.421
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+941	+783
Steuern	200	278
Jahresüberschuss	741	505
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	10	4
Einstellung in Gewinnrücklagen	290	90
Bilanzgewinn	461	419

*Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2005	2004
Anlagevermögen	21.351	22.439
Vorräte	3.146	2.815
Forderungen	9.056	9.969
Flüssige Mittel	10.110	5.903
Bilanzsumme	43.663	41.126
Eigenkapital	11.064	10.674
Langfristiges Fremdkapital	7.634	6.417
Mittelfristiges Fremdkapital	5.863	7.288
Kurzfristiges Fremdkapital	19.102	16.747

investitionen lagen – ohne Berücksichtigung der Zugänge im Rahmen der Verschmelzung der Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH auf die Volkswagen AG in Höhe von 4,0 Mrd. € – um 27,6 % unter denen des Vorjahres. Insgesamt reduzierte sich das Anlagevermögen im Vergleich zu 2004 um 4,8 % auf 21,4 Mrd. €.

Das Umlaufvermögen stieg um 19,4 % auf 22,3 Mrd. €. Hier haben sich auch die durch die Verschmelzung der Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH auf die Volkswagen AG übergegangenen eigenen Aktien der Volkswagen AG und anderen Wertpapiere ausgewirkt. Der Reduzierung der Forderungen stand ein Anstieg der Vorräte gegenüber. Die Flüssigen Mittel haben sich deutlich erhöht.

Der Ergebnisentwicklung entsprechend stieg das Eigenkapital (einschließlich Sonderposten mit Rücklageanteil) um 3,7 % auf 11,1 Mrd. €. Bedingt durch die Ausweitung der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote um 0,7 Prozentpunkte auf 25,3 % zurück. Die Rückstellungen erhöhten sich zum Jahresende gegenüber dem Vorjahreswert um 9,5 % auf 16,9 Mrd. €. Auch die Verbindlichkeiten nahmen auf 15,7 Mrd. € (+4,6 %) zu, davon waren 11,5 (10,9) Mrd. € verzinslich.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Aus dem Jahresergebnis wurden gemäß § 58 Abs. 2 AktG insgesamt 290 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat schlugen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von 449,6 Mio. €, das bedeutet 1,15 € je Stammaktie und 1,21 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2005
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.093 Mio. €)	449.580.332,85
davon auf: Stammaktien*	322.242.014,05
Vorzugsaktien	127.338.318,80
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	11.008.768,21
Bilanzgewinn	460.589.101,06

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

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2005	%	2004	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	4.334	63,0	4.220	62,4
Soziale Abgaben	965	14,0	961	14,2
Bezahlte Ausfallzeiten	800	11,6	851	12,6
Altersversorgung	780	11,4	733	10,8
Gesamtaufwand	6.879	100,0	6.765	100,0

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

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im abgelaufenen Geschäftsjahr setzte die Volkswagen AG 2.151.991 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab. Dies entspricht einem Anstieg von 8,0 % gegenüber dem Vorjahr. Der Auslandsanteil ging leicht auf 66,5 (66,9) % zurück.

PRODUKTION

Die Fertigung in den fahrzeugproduzierenden Werken der Volkswagen AG (Emden, Hannover und Wolfsburg) stieg um 2,3 % auf 956.108 Fahrzeuge. Dies war zum einen auf die höheren Fertigungszahlen der neuen Modelle Golf Plus und Passat zurückzuführen. Zum anderen machte sich der Erfolg der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge in diesem Produktionsanstieg bemerkbar. Die durchschnittliche Tagesproduktion der Volkswagen AG sank im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 % auf 4.128 Einheiten.

MITARBEITERZAHL

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2005 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 101.028 Personen beschäftigt. Dies waren 1,5 % weniger als im Vorjahr. Darin enthalten waren 4.462 Auszubildende.

Der Anteil der weiblichen Arbeitnehmer an der Gesamtbelegschaft der Volkswagen AG lag bei 13,8 (13,4) %. 3.431 Personen (3,4 %) waren in Teilzeit beschäftigt. Die Quote der ausländischen Mitarbeiter lag bei 6,9 (7,2) %. Der Anteil der Mitarbeiter im gewerblichen Bereich mit einer abgeschlossenen VW-relevanten Ausbildung betrug 64,8 (63,7) %.

Einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss besaßen 11,2 (11,2) % der Beschäftigten. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Berichtsjahr bei 41,1 Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 15,8 % auf 2,0 Mrd. €. Am 31. Dezember 2005 waren 9.786 Personen in diesem Bereich tätig.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen an den sechs inländischen Standorten der Volkswagen AG weitete sich 2005 auf 22,8 Mrd. € aus (+9,4 %); der Inlandsanteil betrug 71,4 (72,7) %. Vom gesamten Beschaffungsvolumen entfielen 18,4 (16,4) Mrd. € auf Produktionsmaterial und 4,4 (4,4) Mrd. € auf Investitionsgüter und Dienstleistungen.

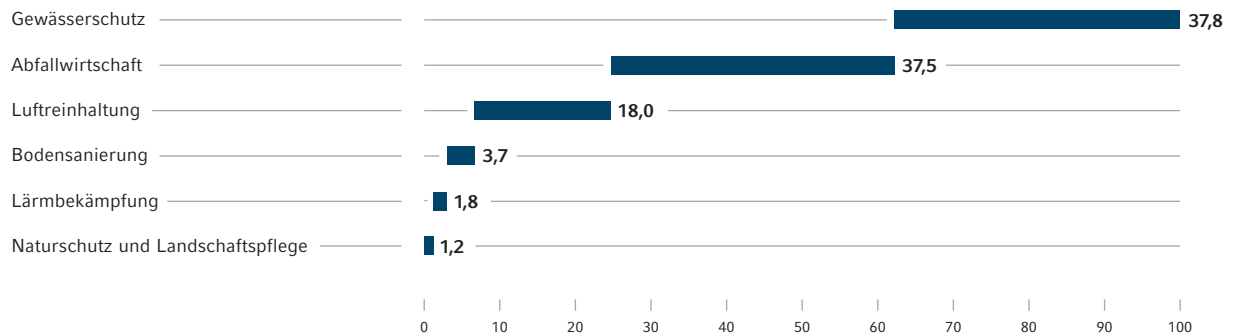
AUSGABEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Die Ausgaben für den Umweltschutz setzen sich aus Investitionen und Betriebskosten zusammen. Die Erhöhung der Umweltschutzinvestitionen erklärt sich im Wesentlichen aus der Steigerung der produktbezogenen Maßnahmen, die sich auf 18 Mio. € beliefen. Beispiele hierfür sind Anlageinvestitionen zur Erfüllung der Abgasgrenzwerte gemäß Euro-5-Norm und Dieselpartikelfilter. In den produktbezogenen Umweltschutz wurden 9 Mio. € investiert. Die Betriebskosten für den Umweltschutz sanken um 3,9 % auf 194 Mio. €.

AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mio. €	2005	2004	2003	2002	2001
Investitionen	27	16	24	32	33
Betriebskosten	194	202	195	187	191

BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2005 ANTEIL DER UMWELTSCHUTZBEREICHE IN PROZENT



RISIKEN DER GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Die Geschäftsentwicklung der Volkswagen AG ist im Wesentlichen den gleichen Risiken ausgesetzt wie die Entwicklung des Volkswagen Konzerns. Diese Risiken erläutern wir im Risikobericht auf den Seiten 94 bis 99 dieses Geschäftsberichts.

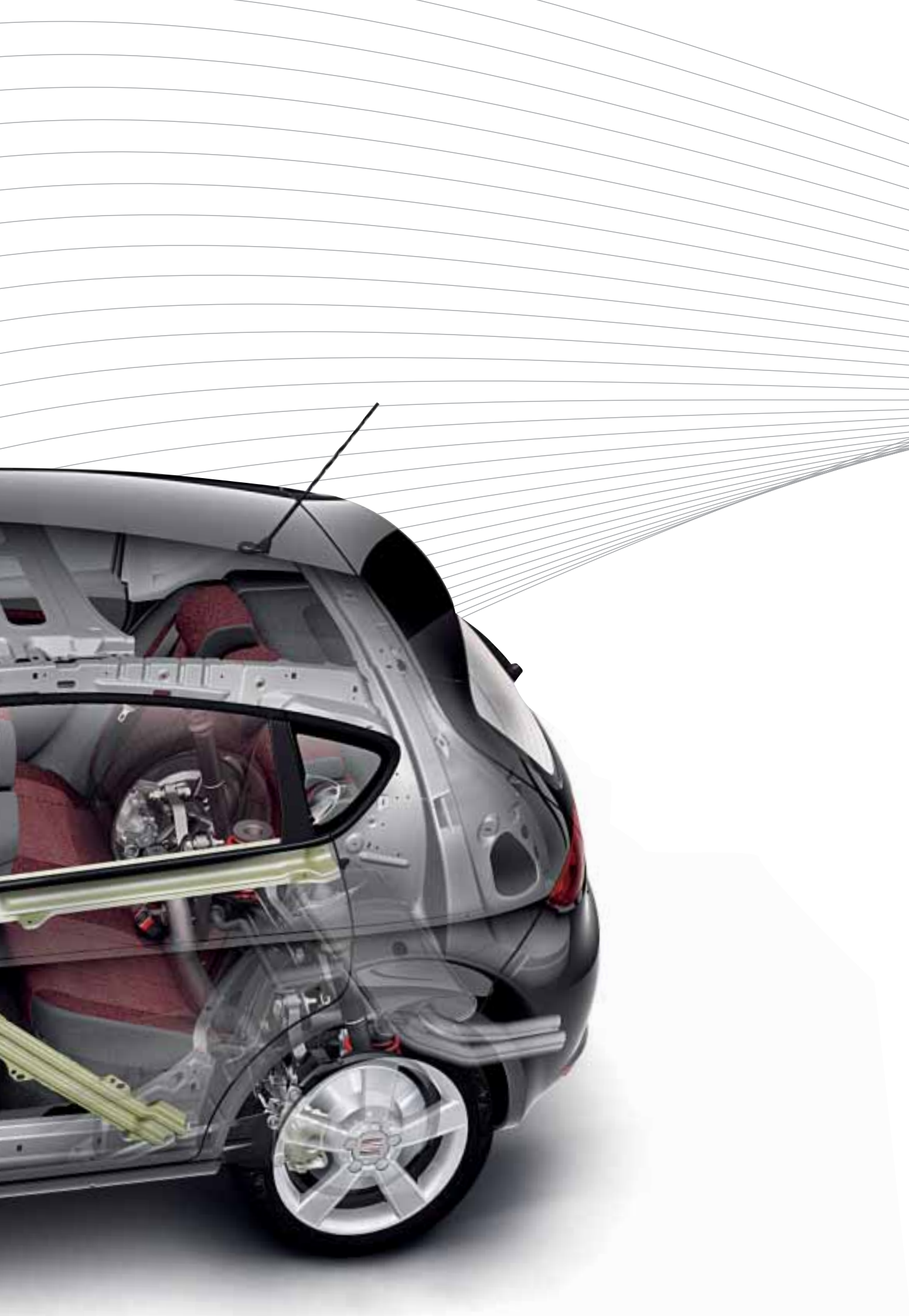
RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen grundsätzlich die gleichen Risiken bei der Verwendung von Finanzinstrumenten wie für den Volkswagen Konzern. Die Erläuterung dieser Risiken finden Sie auf den Seiten 98 bis 99 dieses Geschäftsberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

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

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



INNOVATION IST AGILITÄT



>> SEAT Leon: Innovation garantiert Fahrfreude

Auto emoción – das ist mehr als ein Slogan, es ist die Seele der Marke SEAT, beschrieben in zwei Worten. Wie emotional und sportlich die Autos des spanischen Unternehmens konzipiert sind, zeigt eindrucksvoll der 2005 präsentierte SEAT Leon. Sein Agil-Fahrwerk – ein SEAT-spezifisches Merkmal, das sportliches Fahrverhalten garantiert – ist in Verbindung mit der hier integrierten Multilink-Vierlenker-Hinterachse eines der herausragenden Charakteristika der neuen Modellgeneration von SEAT. Es vereint besonders präzise und agile Handling-Eigenschaften mit souveränem Komfort. Darüber hinaus sorgt im neuen SEAT Leon ein hochmodernes elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) mit Driver Steering Recommendation (DSR) für ein weiteres Plus an aktiver Sicherheit. Situationsbedingt gibt das elektronische Stabilitätsprogramm dabei Impulse an die Lenkung weiter, die den Fahrer intuitiv zum richtigen Gegenlenken bewegen. Die Driver Steering Recommendation trägt so dazu bei, insbesondere auf Straßen mit unterschiedlichen Reibwerten (etwa links trocken, rechts Nässe oder Schnee) den Bremsweg um fünf bis zehn Prozent zu verkürzen. Wichtig: Die Entscheidung zu handeln bleibt nach wie vor voll und ganz beim Fahrer.

Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

> Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

WERTSTEIGERENDE FAKTOREN

Leidenschaft und Leistung als Basis für kundenorientierte Prozesse

Für unsere Kunden entwickeln wir die Mobilität von morgen. Dazu schaffen wir innovative Prozesse in den operativen Bereichen. Ermöglicht wird dies durch die Einsatzbereitschaft und Kreativität unserer Mitarbeiter. Nachhaltigkeit in Bezug auf die Umwelt wird in allen Unternehmensteilen groß geschrieben.

Neben den bereits dargestellten finanziellen Leistungsindikatoren sind für die Entwicklung des Volkswagen Konzerns auch die nicht finanziellen Leistungsindikatoren von großer Bedeutung. Prozesse, die unseren Unternehmenswert nachhaltig steigern, schaffen wir in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb und Qualitätssicherung. Wertsteigernde Faktoren sind außerdem unsere Mitarbeiter sowie der nachhaltige Umgang mit der Umwelt.

ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE FINDEN AUSDRUCK IN DER PRODUKTOFFENSIVE

Die Schwerpunkte der Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten waren im Geschäftsjahr 2005 die Verbesserung der Funktionalität, der Qualität, der Sicherheitsstandards und der Umweltverträglichkeit der Konzernprodukte. Bei allen neuen Modellen wurden Fortschritte, die wir in der Entwicklung erzielt haben, konsequent im Produkt umgesetzt.

In puncto Funktionalität bereichert der Fox die Einstiegsklasse um ein Karosseriekonzept, das bei kompakten Außendimensionen ein extrem gutes Raumgefühl vermittelt. Auch der neue Passat zeichnet sich neben seinem herausragenden Design durch die Summe der optimierten und neu entwickelten Produkteigenschaften aus. Er bietet zahlreiche innovative Funktionen und Komfortelemente, die

bisher ausschließlich der Oberklasse vorbehalten waren. Dazu gehören die elektronische Parkbremse und das neuartige Startsystem „Press and Drive“. Ein weiteres Highlight ist die automatische Distanzregelung „Adaptive Cruise Control“ (ACC). Und natürlich stimmen auch die Sicherheitswerte: Jeder Passat bietet exzellenten Insassenschutz – dafür stehen unter anderem fünf von fünf möglichen Sternen im Test des European New Car Assessment Programme (EuroNCAP).

Das neue Volkswagen Cabriolet-Coupé Eos feierte im September 2005 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt seine Weltpremiere. Sein einzigartiges, innovatives Dachkonzept vereint als fünfteiliges Falstahldach die Eigenschaften und Funktionen eines Coupé-, Schiebe- und Cabriolet-Daches. Konzeptionell bietet der vollwertige Viersitzer mit seiner Funktionalität und der Liebe zum Detail ein hohes Maß an Alltags- und Ganzjahrestauglichkeit.

Mit dem Golf GT haben wir 2005 eine Weltneuheit vorgestellt: Sein TSI®-Motor verfügt als erster Motor eines Serien-Pkw über einen Twincharger – eine Kombination aus Benzindirekteinspritzung und Doppeltaufladung mit einem mechanisch angetriebenen Kompressor und einem nachgeschalteten Abgasturbolader – der hohe Fahrleistungen bei niedrigeren Verbrauchswerten ermöglicht. Mit den

neuen Erdgasmodellen Caddy- und Touran-EcoFuel leisten wir seit Beginn des Jahres 2006 einen weiteren überzeugenden Beitrag zur Reduktion von Kraftstoffverbrauch und Emissionen.

Der innovative Audi Q7, den die Marke Audi auf der IAA vorstellte, verfügt mit dem Audi side assist über ein aktives Sicherheitssystem, das den Fahrer beim Spurwechsel unterstützt und ihn warnt, wenn er Gefahr läuft, ein Fahrzeug im toten Winkel zu übersehen. Als weitere Innovation stattete die Marke den Audi A6 Avant erstmals mit LED-Heckleuchten aus, die schneller ansprechen als herkömmliche Leuchten. Audi Ingenieure arbeiten zudem an einer intelligenten Heckleuchte, die deutlich sichtbar eine Notbremsung anzeigt und ihre Leuchtkraft mit Hilfe von Sensoren den jeweiligen Licht- und Sichtbedingungen anpasst.

STUDIEN WEISEN DEN WEG IN DIE ZUKUNFT

Gleichzeitig mit dem Feuerwerk an Serienanläufen wurden auch im Jahr 2005 zahlreiche Konzeptfahrzeuge vorgestellt. Anfang Januar präsentierte die Marke Volkswagen Pkw auf der North American International Auto Show in Detroit mit dem Ragster die Zukunft für das besondere Auto von Volkswagen, den Käfer. Neben der Dachkonstruktion, die auffallend flach ist und ein großes Faltschiebedach bietet, wurden Kotflügel, Stoßfänger, Scheinwerfer und Rückleuchten überarbeitet. Auch die Marke Audi weckte das Interesse der sportlichen Fahrer: Die Studie allroad quattro basiert auf dem neuen Audi A6 Avant und zeichnet sich durch eine große Bodenfreiheit mit erkennbarem Unterbodenschutz sowie eine markante Front- und Heckpartie aus. Darüber hinaus enthält das Fahrzeug den Audi lane assist: Um Unfälle zu vermeiden, lässt er das Lenkrad vibrieren, sobald der Fahrer eine fahrbahnbegrenzende Markierung überfährt, ohne den Blinker gesetzt zu haben. Die Marke Škoda überraschte im März auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf mit der Studie Yeti, einem modernen, kompakten und äußerst

funktionellen Sport Utility Vehicle. Auf der gleichen Messe vermittelte die Marke SEAT mit dem coupéhaft anmutenden Prototypen des Leon einen Eindruck vom Aussehen des künftigen Serienmodells. Lamborghini stellte ebenfalls in Genf mit dem „Concept S“ die extreme und futuristische Interpretation eines Roadsters vor.

Auf der Tokyo Motor Show 2005 zeigte die Marke Volkswagen im Oktober mit dem EcoRacer einen Prototyp, der als einer der sparsamsten Sportwagen seiner Zeit Geschichte schreiben könnte. Er vereint emotionale, souveräne Sportlichkeit mit höchster Sparsamkeit bei enormer Variabilität – eine ebenso seltene wie faszinierende Wertekombination. Die elementaren Eckdaten: 3,4 l Durchschnittsverbrauch, 230 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Die Marke Audi wartete in Tokio mit einem Highlight in der sportlichen Kompaktklasse auf: Die Studie Shooting Brake Concept bietet eine weitere innovative Interpretation der aktuellen Audi Formensprache und verbindet die kraftvolle Dynamik eines Sportwagens mit neuem Raumgefühl und mehr Funktionalität.

SYSTEMATISCHES INNOVATIONSMANAGEMENT BERÜCKSICHTIGT KUNDENWÜNSCHE

Unabhängig davon, ob Innovationen durch Kundenwünsche oder getrieben durch neue Technologien den Weg in das nächste Modell finden, in beiden Fällen ist ein globales Scouting, das Auskundschaften von Trends direkt am Markt, von höchster Bedeutung. Denn die Kundenpräferenzen auf unseren weltweiten Märkten sind äußerst unterschiedlich. Individualität besitzt überall einen hohen Stellenwert, und doch müssen wir bestimmte Eigenarten in den verschiedenen Regionen beachten, um dort erfolgreich am Markt agieren zu können. Um diesen regionalen Einfluss stärker zu berücksichtigen, wurde zum Beispiel im Jahr 2005 mit dem Projekt „Moonraker“ ein interdisziplinäres Team aus Ingenieuren, Kaufleuten, Marketingexperten und Designern

in den USA installiert. Sie fangen vor Ort den spezifisch amerikanischen Geist auf, kodieren ihn in Technik um und transferieren ihn in die Entwicklungsabteilungen. Die sehr erfolgreichen Scouting-Aktivitäten werden wir nun auch auf andere relevante Märkte übertragen.

Innovationen erfassen wir an zentraler Stelle systematisch auf der Basis von Kundenanforderungen und neuen technologischen Lösungen. Dadurch sind wir in der Lage, die Innovationen für einzelne Fahrzeugmodelle genau aufeinander abzustimmen und so ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Im Jahr 2005 haben wir darüber hinaus das Instrument der Produktklausuren eingeführt. Bei diesen Veranstaltungen treffen Mitarbeiter aus allen Bereichen, die am Produktentstehungsprozess beteiligt sind, zusammen, um neben den Kundenaspekten auch die Produktkosten optimal zu gestalten.

MITARBEITER SIND MIT PATENTEN ERFOLGREICH

Im Jahr 2005 haben wir für den Volkswagen Konzern 1.340 Patente gesichert, davon 1.024 in Deutschland und 316 im Ausland. Die große Zahl der Patent-

anmeldungen dokumentiert erneut die hohe Innovationskraft unserer Mitarbeiter. Die Patentanmeldungen betrafen insbesondere den Bereich Verbrennungskraftmaschinen.

AKTIVIERTE ENTWICKLUNGSKOSTEN LIEGEN UNTER VORJAHRESWERT

Im Konzernbereich Automobile waren die Forschungs- und Entwicklungskosten im Berichtsjahr etwas niedriger als im Vorjahr. Aufgrund des Fortschritts der Entwicklungsaktivitäten einzelner Projekte wurde davon ein geringerer Teil aktiviert, sodass die Aktivierungsquote auf 35,1 (36,1) % sank. Der Anteil der nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Automobilbereichs betrug 4,8 (4,7) %.

Der Bereich Forschung und Entwicklung beschäftigte am 31. Dezember 2005 einschließlich der at Equity konsolidierten fahrzeugproduzierenden Beteiligungen Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd. und FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd. konzernweit 21.856 Mitarbeiter (+ 1,9 %). Das entspricht einem Anteil von 6,3 % an der Gesamtbelegschaft.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2005	2004	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.075	4.164	-2,1
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.432	1.501	-4,6
Aktivierungsquote in %	35,1	36,1	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.438	1.134	+26,8
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	4.081	3.797	+7,5

LIEFERANTENMANAGEMENT ALS BAUSTEIN DER BESCHAFFUNGSSTRATEGIE

Im Jahr 2005 lag das Hauptaugenmerk des Lieferantenmanagements darauf, die Lieferanten verstärkt in unsere Initiativen zur Kostenoptimierung einzubinden. Damit konnten wir das Programm „Partnerschaftliche Prozesskostenoptimierung“ (PPO), bei dem wir gemeinsam mit unseren Zulieferern eine Potenzialanalyse entlang der gesamten Wertschöpfungskette durchgeführt haben, nach zwei Jahren erfolgreich abschließen. Die Lieferantenintegration ist aber auch weiterhin ein wesentlicher Bestandteil unserer Beschaffungsstrategie. Deshalb fand im Berichtsjahr erstmalig eine mehrtägige Lieferantenklausur statt, bei der ausgewählte Lieferanten zusammen mit Mitarbeitern aus unseren Bereichen Beschaffung und Technische Entwicklung an Kostenoptimierungen arbeiteten. Unterstützt durch die Bereiche Produktion, Qualitätssicherung und Vertrieb wurden Einsparpotenziale in dreistelliger Millionenhöhe identifiziert und ihre Umsetzung beschlossen.

INTERNATIONALE MÄRKTE ALS BESCHAFFUNGSQUELLE

Als einen wesentlichen Werttreiber sehen wir die Nutzung von Beschaffungsmärkten weltweit. Deutschland und die westeuropäischen Staaten sind weiterhin die Hauptbezugsquellen für den Volkswagen Konzern, und zwar vor allem wegen des technischen Know-hows sowie der räumlichen Nähe zu den

Fertigungsstandorten und der ausgebauten Lieferantenbasis. Im Zuge der EU-Osterweiterung haben wir die Beschaffungsaktivitäten in Osteuropa verstärkt und profitieren hier bereits von zusätzlichen Preis- und Standortvorteilen. Auch Nordamerika spielt eine wichtige Rolle bei unseren Beschaffungsaktivitäten. Neben den traditionellen Märkten werden jedoch aufstrebende Länder wie China, Indien und Russland als Bezugsquellen immer attraktiver. Ihre wesentlichen Vorteile: Sie können unsere lokalen Fertigungen, beispielsweise in China, direkt beliefern und bieten insbesondere für in Europa gefertigte Fahrzeuge bedeutende Potenziale zur Kostenoptimierung. Beim Ausbau unserer Beschaffungsaktivitäten in diesen Ländern berücksichtigen wir Faktorkosten, Wechselkurseinflüsse sowie Qualitäts- und Entwicklungswissen der lokalen Lieferanten.

QUALITÄTSSICHERUNG INNERHALB DES LIEFERPROZESSES

Im Berichtsjahr haben wir die enge Kooperation mit den Lieferanten um eine Qualitätsoffensive im Bereich Beschaffung ergänzt. Ziel dieser Initiative ist es, kundenrelevante Fehler in angelieferten Teilen zu reduzieren. Im Jahr 2005 lag der Schwerpunkt unserer Aktivitäten auf der Einführung von Techniken, die die Qualitätsprüfung lackierter Oberflächen im Fahrzeuginnenraum ermöglichen. Insgesamt fördern wir durch unsere wettbewerbsorientierte Offensive die Bildung eines qualitativ robusten und nachhaltigen Lieferantenstamms.

Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

> Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

BESCHAFFUNGSVOLUMEN

Im Berichtsjahr stieg das Beschaffungsvolumen des Volkswagen Konzerns um 9,7 % auf 66,1 Mrd. €. Auf inländische Zulieferer entfiel ein Anteil von 52,1 (56,2) %.

ERFOLGREICHE NEUANLÄUFE IN DER PRODUKTION

Das Jahr 2005 stand im Zeichen der Modelloffensive und war geprägt von einer Vielzahl von neuen Produkten und Neuanläufen. Weltweit startete die Produktion von 18 neuen Fahrzeugmodellen in unseren Werken. Zu den wichtigsten Produktionsanläufen zählten der Audi Q7 und der Bugatti Veyron 16.4.

FLEXIBLE PRODUKTION

Die Produktion des Volkswagen Konzerns ist das Ergebnis des Zusammenwirkens von 44 Fertigungsstandorten weltweit; Fahrzeuge stellen wir an 32 Konzernstandorten her. Dabei gewinnen die so genannten „Mehr-Marken-Standorte“ – Fertigungsstätten, deren Produktpalette aus Modellen mehrerer Konzernmarken besteht – weiter an Bedeutung. Die Vorteile dieser Standorte: Sie ermöglichen uns, Markttrends sehr schnell zu bedienen sowie die vorhandene Technik und Kompetenz noch intensiver zu nutzen. Ein Beispiel ist die Fertigung des Audi Q7 im Werk Bratislava; dort wird auf die Technik

und das Know-how der Touareg-Produktion zurückgegriffen. Daneben setzen wir weiterhin das bewährte Drehscheibenkonzept ein, mit dem wir flexibel auf Bedarfsschwankungen reagieren können: Auf der gleichen Produktionslinie fertigen wir je nach Nachfrage unterschiedliche Fahrzeugtypen. Der Polo beispielsweise wird je nach Bedarf an fünf Standorten gleichzeitig hergestellt; er ist ein so genanntes „Mehr-Standort-Produkt“.

INNOVATIVE FERTIGUNGSPROZESSE

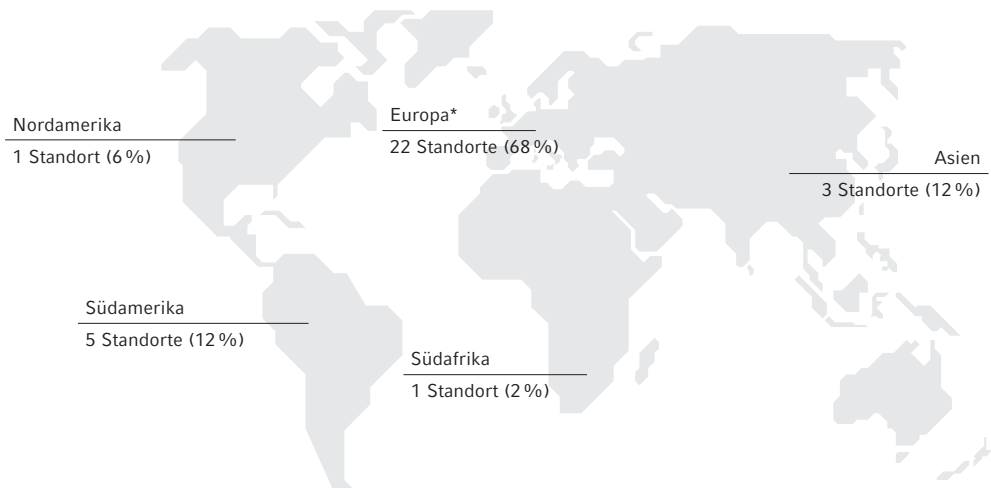
Um unsere Produktivität zu steigern und die Produktionskosten zu senken, haben wir im vergangenen Jahr parallel zur Flexibilisierung unserer Fertigung vor allem die Produktionsstandards analysiert und weiter verbessert. Mitarbeiter der einzelnen Marken und Werke haben gemeinsam konzernweit geltende Standards für die Fertigung erarbeitet, deren Umsetzung vom Konzern gesteuert wird. Das Ergebnis: standardisierte Produktionsabläufe als solide Grundlage für ein kostenoptimiertes Produktionssystem.

Künftig werden wir unter dem Stichwort „Scouting“ konzernweit mit einer einheitlichen Systematik neue Fertigungstechnologien entwickeln. Mit dieser Vorgehensweise, die eng an den Scouting-Prozess in der Forschung und Entwicklung gekoppelt ist, stellen wir sicher, dass wissenschaftliche Innovationen frühzeitig in der Produktion genutzt werden.

BESCHAFFUNGSVOLUMEN NACH GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTEN

Mrd.€	2005	2004	%
Markengruppe Volkswagen	43,2	40,0	+8,1
Markengruppe Audi	20,8	18,3	+13,6
Nutzfahrzeuge	2,1	1,9	+7,9
Volkswagen Konzern	66,1	60,2	+9,7
Europa/Übrige Märkte	53,7	49,4	+8,6
Nordamerika	2,8	2,1	+33,3
Südamerika/Südafrika	5,1	3,7	+38,1
Asien-Pazifik	4,5	5,0	-10,4

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS ANTEIL AN DER GESAMTPRODUKTION 2005 IN PROZENT



* Davon Deutschland 8.

ZAHNREICHE PRODUKTIONSJUBILÄEN

Ende Mai lief in unserem Stammwerk Wolfsburg das weltweit 100-millionste Fahrzeug mit einem VW-Zeichen vom Band. Im selben Monat rollte das fünfmillionste Fahrzeug vom SEAT Werksgelände im spanischen Martorell. Ein halbes Jahr später, im November, meldete das Werk Wolfsburg erneut ein Produktionsjubiläum; Anlass diesmal: das weltweit 24-millionste Modell des Golf. Ebenfalls im November lieferte die Marke Škoda das fünfmillionste Fahrzeug seit ihrer Konzernzugehörigkeit im Jahr 1991 aus. Eine noch junge Erfolgsstory wurde Anfang Dezember fortgeschrieben, als der 500-tausendste Touran in Wolfsburg die Fertigungshallen der Auto 5000 GmbH verließ. Den Schlusspunkt der Jubiläen setzte der Standort Brüssel am Ende des Jahres, als die Produktionszahl die 6,5-Millionen-Grenze erreichte.

ZUFRIEDENE KUNDEN BLEIBEN

UNSEREN MARKEN TREU

Ziel des Volkswagen Konzerns und seiner Marken ist, den Kunden langfristig an die Konzernprodukte zu binden und damit den Unternehmenserfolg

nachhaltig zu sichern. Dabei bildet Kundenzufriedenheit die Grundlage für Kundenloyalität. Ziele wie Wiederholungskauf oder Verkauf weiterer Konzernprodukte und -dienstleistungen leiten sich unmittelbar hieraus ab. Wir ermitteln die Zufriedenheit der Kunden mit den Konzernmarken laufend in allen wichtigen Märkten der Welt. Die Ergebnisse werden im Sinne der Zielerreichung analysiert und bewertet, um daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten. Auch im Jahr 2005 wies der Konzern mit seinen Marken eine überdurchschnittliche Kundenloyalität aus.

STARKE MARKEN SIND DIE BASIS

FÜR UNSEREN ERFOLG

Die konsequente Umsetzung seines klar positionierten Markenportfolios ermöglicht es dem Konzern, in allen Segmenten attraktive Fahrzeug- und Lebenskonzepte anzubieten. Den Erfolg des konzernweiten Markenpositionierungsprozesses verdeutlichen die hohen Bekanntheitswerte der Volumenmarken Volkswagen, Audi, Škoda und SEAT insbesondere im deutschen Markt. Während wir die Marke Volks-

Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

> Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

wagen weltweit als Vollsortimentanbieter etabliert haben, ist es uns gelungen, die Positionierung der Marke Audi als Premiummarke im internationalen Wettbewerb auszubauen. Die Marke Škoda konnte ihr Image in allen relevanten Punkten verbessern und steht neben hohen Vertrauenswerten weiterhin für ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis und intelligent-funktionale Fahrzeugkonzepte. Mit der Einführung des SEAT Leon entwickelte sich SEAT zu einer charakterstarken Marke in der Mittelklasse.

Eine Differenzierung über reine Produkteigenschaften reicht im globalen Wettbewerb heutzutage nicht mehr aus. Neben funktionalen Aspekten sind es in den Marken verankerte Emotionen und immaterielle Werte, mit denen wir uns erfolgreich gegenüber dem Wettbewerb im Markt positionieren und unsere Kunden überzeugen. Gerade vor dem Hintergrund der aggressiven Eroberungsstrategien des Wettbewerbs ist unsere strategische Markensteuerung auf Konzernebene, die alle Berührungspunkte zum Kunden integriert, ein klarer Wettbewerbsvorteil.

DIE QUALITÄTSSTRATEGIE:

VOLKSWAGEN EXCELLENCE

Die Arbeit der Qualitätssicherung geht weit über das klassische Verständnis von Prüfung und Kontrolle hinaus: Wir stellen die Kundenzufriedenheit in den Mittelpunkt unserer Bemühungen. Das Ziel ist daher, entlang des gesamten Produktentstehungsprozesses zu gewährleisten, dass die Anforderungen der Kunden nicht nur kontinuierlich verfolgt, sondern auch zeitnah in den Prozess integriert werden. Dazu müssen zunächst Trends aufgespürt werden; anschließend ist sicherzustellen, dass die technische Umsetzung der Kundenanforderungen erfolgt.

Im Wesentlichen konzentriert sich die Arbeit der Qualitätssicherung auf drei Kernelemente: reife Produkte, robuste Prozesse und exzellente Kundenbetreuung. Um den Reifegrad unserer Produkte zu

überprüfen, passiert jedes Modell im Entstehungsprozess diverse Meilensteine. An diesen Punkten wird gemessen, wie weit die Kundenerwartungen umgesetzt wurden. Dieser Reifegradspiegel liefert einen wichtigen Beitrag zur Anlaufqualität der Produkte und trägt somit entscheidend dazu bei, die Kundenzufriedenheit zu verbessern.

Unsere Produktionsprozesse werden in allen Werken weltweit fortlaufend überprüft. Grundvoraussetzung für einen robusten Prozess ist, dass das Produkt Serienreife erlangt hat. Um Probleme im Produktionsprozess schon im Vorfeld auszuschalten, treibt die Qualitätssicherung verstärkt die fertigungsgerechte Entwicklung voran. Ein wichtiges Element dabei ist die bereits beschriebene Qualitätssicherung innerhalb des Beschaffungsprozesses.

Direkten Kontakt zu unseren Kunden haben wir in den Händlerbetrieben und Werkstätten. Die optimale Betreuung der Kunden vor Ort ist der Schlüssel zu ihrer Zufriedenheit. Hier setzt die Qualitätssicherung an, indem sie die Betriebe mit Systemen und Methoden unterstützt und so zur schnellen Problemlösung beiträgt. Sie untersucht außerdem Faktoren wie die Reaktionsgeschwindigkeit bei der Bearbeitung von Aufträgen, die Beratungsqualität und die Freundlichkeit der Mitarbeiter. Denn Qualität ist das, was der Kunde wahrnimmt – bezogen auf das einzelne Produkt, aber auch im Umgang miteinander.

Die Bedeutung, die Volkswagen der Verbesserung der Qualität beimisst, wird auch dadurch deutlich, dass der Qualitätsaspekt zukünftig in das Anreizsystem für das Management integriert wird.

TARIFVERTRAG DER VOLKSWAGEN AG

AUS 2004 SCHRITTWEISE UMGESETZT

Im November 2004 war für die Mitarbeiter der Volkswagen AG ein neuer Tarifvertrag vereinbart worden; seine Bausteine haben wir im Geschäftsjahr 2005 schrittweise umgesetzt. Neueinstellungen

erfolgen seit dem 1. Januar 2005 nach den neuen tarifvertraglichen Bedingungen. Für diese Mitarbeiter gelten unter anderem neue Entgeltstrukturen und längere Arbeitszeiten. Weitere Details zum Vergütungssystem werden von den Tarifvertragsparteien derzeit noch besprochen. Insbesondere sollen die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den oberen Tarifentgeltstufen neu geregelt werden.

Um dem sich abzeichnenden Fachkräftemangel entgegenzutreten, wurde im Jahr 2005 das Programm „Studium im Praxisverbund“ (Duales Studium) deutlich ausgeweitet. Abiturienten mit sehr guten Abschlussnoten erhalten dabei die Möglichkeit, Ausbildung und Studium miteinander zu kombinieren. Wenn sie innerhalb der Regelstudienzeit einen guten Studienabschluss erreichen, können sie anschließend – ausgestattet mit Diplom und Facharbeiterbrief – ihren Berufsweg bei Volkswagen starten.

Der Vorstand hat nach Verhandlungen mit dem Gesamtbetriebsrat und der IG Metall beschlossen, ab 2007 einen kompakten Geländewagen am Standort Wolfsburg, innerhalb der Auto 5000 GmbH, zu fertigen. Dazu werden circa 1.000 Ausgebildete der Volkswagen AG unbefristet in die Auto 5000 GmbH übernommen. Darüber hinaus wird ab dem Jahr 2008 im Werk Emden ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse zu wettbewerbsfähigen Konditionen im Rahmen des Haustarifvertrags gefertigt werden.

FÜR MEHR WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Damit wir auch künftig Fahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Konditionen am Standort Deutschland fertigen können, werden wir die Personalkosten weiter senken. Das Maßnahmenpaket umfasst unter anderem eine veränderte Arbeitszeitorganisation sowie die Anpassung der Personalkapazität im Rahmen der bestehenden Tarifverträge.

Den Belegschaftsstand reduzieren wir insbesondere durch vorzeitige Beendigung von Arbeitsverhält-

nissen in Form von Altersteilzeitmodellen. Darüber hinaus bieten wir für die Jahrgänge 1941 bis Februar 1948 Vorruhestandsregelungen und Altersaufhebungsverträge an. Mitarbeiter dieser Jahrgänge, die keines der erwähnten Angebote annehmen, werden in die so genannte „Alters-Stafette“ eintreten. Dabei verringert sich bei reduziertem Bruttoeinkommen die Arbeitszeit stufenweise bis zum frühestmöglichen Renteneintritt.

Darüber hinaus bieten wir Aufhebungsverträge mit verbesserten Konditionen an. Mitarbeiter mit Wiedereinstellungszusage können dieses Angebot ebenfalls annehmen. Darüber hinaus hat dieser Mitarbeiterkreis die Möglichkeit, die Wiedereinstellungszusage von bisher maximal fünf Jahren auf acht Jahre zu verlängern.

Mit dem Flexibilitätsinstrument „PersonalEinsatz-Betrieb – Beschäftigungssicherung“ konnten wir bereits 1.990 Beschäftigte aus dem Personalüberhang in neue Beschäftigungsfelder bringen. Diese Drehscheibe werden wir auch künftig dazu nutzen, Personal kurzfristig bedarfsorientiert einzusetzen.

ZEIT-WERTPAPIER-MODELL UND BETRIEBLICHE ALTERSVORSORGE

Das Zeit-Wertpapier-Modell bietet den Mitarbeitern an den deutschen Standorten seit 1998 die Möglichkeit, ihre Lebensarbeitszeit flexibler zu gestalten. Zeitguthaben und finanzielle Mittel wie Bonuszahlungen werden in einem speziellen Kapitalfonds angelegt und später in eine Zeitgutschrift für einen vorgezogenen Ruhestand umgewandelt. Aufgrund der neuen Regelung einer „demografischen Arbeitszeitkomponente“ aus dem Tarifvertrag 2004 erhöht sich das Wertguthaben stetig. Durch dieses Instrument haben Volkswagen Mitarbeiter auch in Zukunft die Möglichkeit, vor Erreichen der gesetzlichen Altersgrenze aus dem Unternehmen auszuscheiden. Die durch den Volkswagen Pension Trust e.V.

Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

> Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

treuhänderisch verwaltete Vermögensanlage des Zeit-Wertpapiers erzielte seit ihrer Auflegung eine durchschnittliche Rendite von 6,1 % p. a.

Ende 2005 regelten neben der Volkswagen AG 22 weitere Konzerngesellschaften die betriebliche Altersvorsorge über einen Pensionsfonds, der ebenfalls vom Volkswagen Pension Trust e.V. treuhänderisch verwaltet wird. Insgesamt wurden 870,0 Mio. € seit Auflage im Juli 2001 auf die Pensionsfonds übergeleitet. Die Rentenzahlungen aus Firmenvermögen des Konzerns und die Zuführungen zu den Pensionsfonds entsprachen im Berichtsjahr 6,4 (6,6) % des um diese Zahlungen erhöhten Konzern-Brutto-Cash-flows. Weitere Informationen zu Pensionen finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses auf den Seiten 161 bis 165.

ERNEUERUNGSFÄHIGKEIT BEI VOLKSWAGEN

Im Jahr 2005 hatten unsere Mitarbeiter europaweit 147.858 Verbesserungsideen. Die davon umgesetzten 75.583 Ideen steigerten die Qualität unserer Produkte, machten die Prozesse effizienter und reduzierten die Kosten um 257,3 Mio. €. Die Ideengeber erhielten für ihre Kreativität und aktive Teilnahme am Unternehmensgeschehen Prämien in Höhe von insgesamt rund 29,9 Mio. €.

GESUNDHEIT FÜR MEHR LEISTUNG

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Mitarbeitern eine Vielzahl von Programmen, die das Ziel haben, ihre Gesundheit zu verbessern oder zu erhalten. In „Gesundheitsparks“ und „Fitness-Centern“ der Werke kann beispielsweise die körperliche Fitness gesteigert werden. Zusätzlich helfen Früherkennungsprogramme (Krebsfrüherkennung, Schilddrüsen-screening, usw.), Krankheiten zu vermeiden und krankheitsbedingte Folgekosten zu verhindern. Ein systematisches Integrationsmanagement trägt dazu bei, unsere Mitarbeiter nach Krankheit oder

Unfall wieder schnell und wertschöpfend in den Arbeitsprozess zu integrieren. Dadurch wollen wir die Arbeitszufriedenheit und Produktivität der Mitarbeiter steigern und krankheitsbedingte Abwesenheit reduzieren.

WEITERBILDUNG SICHERT KNOW-HOW

Neben umfangreichen Seminarangeboten zu Technik und Qualität sowie Teamtrainings bieten wir bestimmten Zielgruppen wie Meistern, Planern und Entwicklern maßgeschneiderte Personalentwicklungsprogramme an. Mit diesen Programmen werden wir den gestiegenen Anforderungen interner und externer Kunden gerecht. Unsere Produktneuanläufe werden von umfassenden Qualifizierungsprojekten begleitet.

WISSENSMANAGEMENT STEIGERT FLÄCHEN-

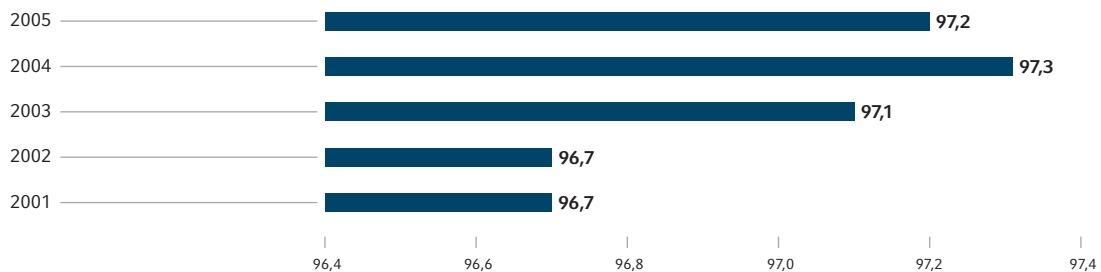
WIRKUNG DES FORMOTION-PROGRAMMS

Auf Basis einer breiten Palette etablierter Wissensmanagement-Werkzeuge haben wir im Rahmen des ForMotion-Programms innovative Konzepte erarbeitet, um das Know-how unserer Beschäftigten auszubauen, neues Wissen zu generieren und dieses konzernweit zu kommunizieren. Denn die wettbewerbsüberlegene Kompetenz der Mitarbeiter ist ein entscheidender Schlüssel für unsere nachhaltige Leistungsfähigkeit.

GESTALTUNG DER DUALEN BERUFS-AUSBILDUNG

Die Berufsausbildung bildet die Grundlage, um qualifizierten und motivierten Nachwuchs für unser Unternehmen zu sichern. Das umfangreiche Angebot unterschiedlicher Ausbildungsberufe spiegelt die weit gefächerte Arbeitswelt von Volkswagen wider. Ab 2007 werden europäische Rahmenbedingungen die deutsche duale Berufsausbildung maßgeblich beeinflussen. Volkswagen gestaltet diesen Prozess bereits heute aktiv mit.

GESUNDHEITSSTAND DER PRODUZIERENDEN WERKE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN PROZENT



MANAGEMENTAUSWAHL UND -ENTWICKLUNG

Die Volkswagen Orientierungsklausur Management ermöglicht eine sorgfältige Auswahl von Managementnachwuchskräften, wie sie für die Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens wesentlich ist. Das Auswahlverfahren basiert auf einem breit angelegten Anforderungsprofil, in dem auch unsere Konzernleitlinien eine wesentliche Rolle spielen.

DAS ZIELVEREINBARUNGSSYSTEM:

KLARHEIT STATT KOMPLEXITÄT

Ziele für das Management müssen messbar oder zumindest beobachtbar sein. Unser Zielvereinbarungssystem knüpft an den Strategieprozess an und ist fester Bestandteil des Führungsprozesses über alle Ebenen hinweg. Unsere Top-Manager in allen Gesellschaften vereinbaren mit ihren direkt unterstellten Führungskräften individuelle Ziele und stimmen die Zielvorschläge innerhalb der Prozesskette mit ihren internen Kunden und Lieferanten ab. Fünf aus der Unternehmensstrategie abgeleitete Zielfelder sind in jeder Zielvereinbarung zu berücksichtigen: Kunde und Markt, Innovation, Produkti-

vitäten, Wertorientierung und attraktiver Arbeitsplatz. Sie umfassen damit alle Kategorien, die nachhaltig zur Steigerung des Erfolgs des Volkswagen Konzerns beitragen. Bei der Marke Volkswagen Pkw wird ab 2006 das Thema „Qualität“ einen besonderen Stellenwert einnehmen und seinen Ausdruck in der Bonusbemessung des Managements finden.

REGELMÄSSIGE KONFERENZEN

ZUM UMWELTSCHUTZ

Das Umweltmanagement des Volkswagen Konzerns orientiert sich bei sämtlichen Umweltschutz-Aktivitäten am Konzernleitbild der nachhaltigen Entwicklung. Tragende Säulen der Umweltorganisation im Konzern sind neben der Umweltpolitik und dem Umweltmanagementsystem die Regionalkonferenzen zum Umweltschutz. Nach Veranstaltungen in Mexiko und Südafrika fanden im Jahr 2005 unsere Regionalkonferenzen zum Umweltschutz auch in China, Brasilien und Argentinien statt. Ziel der Konferenzen ist ein verbesserter Umweltschutz in den Werken. Um dies zu erreichen, sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter für das Thema Umweltschutz, transferieren nötiges Know-how und vereinbaren

Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

> Wertsteigernde Faktoren

Risikobericht

Prognosebericht

Ziele. Mit dem Instrument der Regionalkonferenzen verfügen wir über ein Umweltcontrolling, das uns hilft, Haftungs- und Imagerisiken zu vermeiden, die Umweltbelastung durch unsere Standorte zu reduzieren und Kosten einzusparen. Zukünftig werden wir die Regionalkonferenzen regelmäßig im Drei-Jahres-Rhythmus an den Konzernstandorten durchführen.

ANTRIEBS- UND KRAFTSTOFFSTRATEGIE

Wer Mobilität nachhaltig sichern will, muss die Abhängigkeit vom Rohöl verringern und das Entstehen von Treibhausgasen vermeiden. Unsere Kraftstoffstrategie ist darauf ausgerichtet, unterschiedliche Energiequellen, insbesondere CO₂-neutrale Biomasse, zu nutzen und weiterzuentwickeln. Der Volkswagen Konzern unterstützt daher die Biofuel Directive der Europäischen Union, die sich zum Ziel gesetzt hat, den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe bis 2010 europaweit auf 5,75 % zu steigern. Gegenwärtig sind die Treibstoffe Ethanol und Rapsmethylester, der so genannte Biodiesel, geeignet, einen Beitrag dazu zu leisten. Mittelfristig setzen wir auf den Kraftstoff Biomass-to-Liquid, den so genannten SunFuel. Er lässt sich in den heutigen Motoren verbrennen und verringert die Emission von Partikeln um bis zu 40 % und von Stickoxiden um bis zu 30 %. Weiterhin

wollen wir Synthesekraftstoffe wie SynFuel nutzen, denen sowohl Erdgas als auch Kohle als Basis dienen kann. Ein Beispiel dafür ist das von Volkswagen auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt im September 2005 vorgestellte CCS-Brennverfahren. CCS (Combined Combustion System) vereint die Vorteile von Diesel- und Ottomotoren und könnte eines der wichtigsten neuen Motorkonzepte der kommenden Jahrzehnte werden.

Eng verbunden mit der Kraftstoffstrategie ist unsere mehrstufige Antriebsstrategie, bei der Hybridantriebe ergänzend zu Otto- und Dieselmotoren einen zentralen Platz einnehmen. Um alternative Antriebstechniken weiter zu erforschen und den Serieneinsatz zu erproben, werden wir unsere Kooperationen mit internationalen Universitäten und strategischen Partnern wie Porsche intensivieren. Im Jahr 2008 werden der Touran und der Audi Q7 mit Hybridantrieb in den Markt eingeführt. Im ersten Halbjahr 2006 werden der Caddy- und der Touran-EcoFuel verfügbar sein, die mit Erdgas oder Benzin betrieben werden können.

Langfristig konzentrieren wir uns auf die Entwicklung von regenerativem Wasserstoff für Brennstoffzellen, der bezüglich Effizienz und CO₂-Ausstoß die höchste Nachhaltigkeit zeigt. Anlässlich des Welt-Umwelt-Tages 2005 stellte Volkswagen in San

Francisco (USA) den aktuellen Entwicklungsstand seines Brennstoffzellenantriebs mit dem Touran HyMotion vor. Die Marke Audi präsentierte ihren A2H2, der ebenfalls mit Brennstoffzellen angetrieben wird, im April 2005 in München.

EMISSIONSSTRATEGIE VON VOLKSWAGEN

Elementares Ziel unserer Emissionsstrategie ist, den Ausstoß von Schadstoffen, wie Partikel, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe, so weit wie möglich zu reduzieren. Dazu wollen wir den Verbrennungsvorgang im Motor entscheidend verbessern und auf diese Weise neuen gesetzlichen Bestimmungen vorgreifen. Zudem bieten wir schon heute den Dieselpartikelfilter, der den Partikelausstoß auf ein Minimum reduziert, für eine Vielzahl unserer Neufahrzeuge serienmäßig oder optional an. Dies sind beispielsweise der Golf, Golf Plus, Jetta, Touran, Passat und Passat Variant, Sharan, Touareg, Phaeton sowie Caddy. Bis 2009 werden wir in allen Modellreihen in Deutschland neueste Partikelfiltertechnologie anbieten. Ab dem ersten Quartal 2006 ist der Partikelfilter auch für die im Markt befindlichen Dieselfahrzeuge der Modelle Golf, Golf Plus, Jetta, Touran, Škoda Octavia, Audi A3, SEAT Toledo, SEAT Altea, SEAT Leon und Caddy als Nachrüstsatz erhältlich. Weitere Modelle werden folgen.

GETROFFENE UMWELTSCHUTZMASSNAHMEN

Als Mitglied des europäischen Automobilherstellerverbands ACEA beteiligt sich Volkswagen an der freiwilligen Selbstverpflichtung, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß seiner Neuwagenflotte bis 2008 auf 140 Gramm je Kilometer zu senken. Darüber hinaus entwickelt der Konzernarbeitskreis Klimastrategie weitere Ansätze für Einsparungen, wie Verkehrsmanagement und Fahrertrainings.

Der Konzernarbeitskreis Energie erarbeitet und koordiniert Maßnahmen, um Energie in unseren Fabriken einzusparen. Unter anderem wird die bei der Stromerzeugung entstehende Wärme im Winter zum Heizen und im Sommer zur Erzeugung von Kälte verwendet. Neben der besseren Ausnutzung der Brennstoffe werden auf diese Weise Emissionen reduziert und Energiekosten gesenkt.

Gemeinsam mit der SiCon GmbH haben wir eine Anlage entwickelt, die Schredderrückstände aufbereitet und somit Altfahrzeuge sowie Elektroschrott umweltverträglich und wirtschaftlich verwertet. Der Verwertungsanteil von Altfahrzeugen soll mit diesem Verfahren von derzeit 80 auf rund 95 % steigen.

Weitere Informationen zum Umweltmanagement der Volkswagen AG erhalten Sie auf der Internetseite www.volkswagen-nachhaltigkeit.de

INNOVATION IST KOMPROMISSLOS





>> Lamborghini Gallardo: Innovation entfacht Dynamik

Mit dem 382 kW (520 PS)* starken Gallardo schuf Lamborghini 2003 einen Hochleistungssportwagen, der in seinem Segment neue Maßstäbe gesetzt hat. 2005 debütierte der weit über 300 km/h schnelle Zweisitzer auch als offener Spyder. Alternativ zum serienmäßigen Sechsgang-Getriebe wird für den Supersportler ein sequenziell operierendes Getriebe mit der Bezeichnung e-gear angeboten. Die automatisierte Schaltung hält eine besonders dynamische Innovation bereit: den Thrust Mode (TM), eine neu konzipierte Launch Control. Praktisch auf Knopfdruck ermöglicht dieses elektronische System perfekte Beschleunigungsvorgänge. Wird die Launch Control aktiviert, steht für einen Wimpernschlag die Erde still. Dann folgt ein Sturm: Bei anhaltendem Vollgas durchheilt der Gallardo die Gänge zwei bis sechs automatisch, mit perfektem Grip und maximalem Schub. Die automatische Beschleunigung wird sofort unterbrochen, sobald der Fahrer vom Gas geht oder das Bremspedal antippt. Systeme wie die Lamborghini Launch Control repräsentieren die sportliche Seite innovativer Fahrerassistenzsysteme.

* Kraftstoffverbrauch l/100 km: 24,8 innerorts; 12,4 außerorts; 17,0 kombiniert;
CO₂-Emission g/km: 400.

Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Wertsteigernde Faktoren

> Risikobericht

Prognosebericht

RISIKOBERICHT

Risiken kontrollieren, Chancen nutzen

Erfolgreich zu sein, ohne Risiken einzugehen, ist kaum möglich. Umso wichtiger für den geschäftlichen Erfolg ist es jedoch, mit den Risiken verantwortungsvoll umzugehen. Unser umfassendes Risikomanagement-System gewährleistet bei der Steuerung unserer Aktivitäten die nötige Sicherheit.

ZIELE UND MERKMALE DES RISIKOMANAGEMENTS

Dem Volkswagen Konzern bieten sich aufgrund seines breiten und weltweiten Leistungsangebots zahlreiche wirtschaftliche Chancen. Gleichzeitig ist er dadurch aber auch Risiken ausgesetzt. Ziel unseres Risikomanagements ist es daher, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um durch geeignete Maßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden und eine Bestandsgefährdung des Volkswagen Konzerns auszuschließen.

Der Einsatz eines effizienten Risikomanagement-Systems ermöglicht es uns, Gefahren rechtzeitig zu erkennen, sie zu bewerten und ihnen zu begegnen. Dabei sind wir bereit, überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, bewusst einzugehen.

Das Risikomanagement wird zentral vom Konzern-Controlling in Abstimmung mit der Konzern-Revision koordiniert und regelmäßig auf seine Wirksamkeit und Angemessenheit überprüft. Um Risiken frühzeitig zu erkennen, setzen wir ein konzernweites Berichts- und Meldesystem ein. Zudem halten wir die aktuelle Risikolage durch schriftliche und mündliche Abfragen der Risikobeauftragten in den Unternehmen des Konzerns regelmäßig fest. Auf diese Weise liegt dem Vorstand jeweils zeitnah

ein Gesamtbild der Risikolage vor. Falls erforderlich, können umgehend entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

Die Wirksamkeit unseres Risikomanagement-Systems wurde vom Abschlussprüfer beurteilt. Er stellte fest, dass es den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entspricht. Alle erforderlichen Maßnahmen zur frühzeitigen Erkennung von Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, wurden getroffen.

EINZELRISIKEN

Die nachstehende Darstellung einzelner Risiken bezieht sich auf unseren Planungshorizont 2006 bis 2008.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Risiken für die weltwirtschaftliche Entwicklung sehen wir insbesondere in weiterhin hohen Rohstoff- und Energiepreisen und daraus resultierenden Inflationstendenzen sowie in anhaltenden außenwirtschaftlichen Ungleichgewichten, die zu stärkeren Wechselkursänderungen führen könnten. Insbesondere eine erneute Schwächephase des US-Dollar und eine restriktivere Geldpolitik in wichtigen Industrieländern würden zu einem deutlichen Rückgang des Wachstums in diesen Ländern führen. Zusätzlich

könnten Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen einzelner Länder negative Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung haben.

Aus den genannten Risiken könnten sich erhebliche Belastungen für den Volkswagen Konzern ergeben. Wie wir dem begegnen, beschreiben wir im Folgenden in den einzelnen Risikokategorien.

Branchenrisiken

Die weltweiten Pkw-Märkte wuchsen im Geschäftsjahr 2005 hauptsächlich durch eine höhere Nachfrage in Asien und Südamerika. Weiteres Wachstumspotenzial sehen wir auch in den Ländern Zentral- und Osteuropas. Allerdings gibt es in einigen dieser Märkte hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen für die lokale Fertigung. All dies sind Beschränkungen, die eine größere Ausweitung des Absatzvolumens verhindern. Auch auf den etablierten Märkten sind wir Risiken ausgesetzt, die aufgrund der hohen Marktabdeckung vor allem das Preisniveau betreffen. Insbesondere die massiven Rabatte auf dem US-amerikanischen Pkw-Markt, die sich mittlerweile auch auf Westeuropa ausgeweitet haben, erhöhen den Druck auf die gesamte Branche. Zudem ist der chinesische Markt durch den Eintritt neuer Hersteller von anhaltenden Preissenkungen gekennzeichnet.

Da wir den größten Teil unserer Fahrzeuge in Westeuropa verkaufen, wären wir von einem Nachfragerückgang oder einem Preisverfall auf diesem Markt stark betroffen. Eine klare, kundenorientierte Produkt- und Preispolitik sehen wir daher als elementaren Erfolgsfaktor an. Insgesamt ist unser Auslieferungsvolumen außerhalb Westeuropas jedoch breit gestreut auf die Märkte Nordamerika, Südamerika/Südafrika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa. Der Volkswagen Konzern hat auf zahlreichen bestehenden und aufstrebenden Märkten eine führende Position inne und ist dadurch in der Lage, Volumenverschiebungen zwischen den einzelnen

Märkten gut auszugleichen. Zusätzlich verschaffen wir uns durch strategische Partnerschaften die Möglichkeit, regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Aufgrund des auf wichtigen Märkten herrschenden Preisdrucks waren wir gezwungen, unsere verkaufsfördernden Maßnahmen im vergangenen Geschäftsjahr ebenfalls zu intensivieren. Allerdings liegen diese noch weit unter dem entsprechenden Niveau der Wettbewerber. Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen. Wenn sich die Kaufanreize anderer Automobilhersteller noch weiter verstärken sollten, wären wir als Anbieter von Volumenmodellen besonders davon betroffen.

Die verschärften Bedingungen bei der Kreditvergabe im Zuge der zweiten Baseler Eigenkapitalverordnung (Basel II) erschweren unseren Handelsgesellschaften die Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit über Bankkredite. Dem begegnen wir durch den Aufbau eines eigenen Händlersupports: Über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften bieten wir den Händlern attraktive Finanzierungskonditionen an.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Bei der Entwicklung neuer Produkte besteht grundsätzlich das Risiko, dass die Kunden das neue Produkt nicht annehmen. Diesem Risiko wirkt der Volkswagen Konzern mit der Ausweitung des Scouting-Prozesses entgegen, bei dem frühzeitig Trends direkt vom Markt aufgenommen werden. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass Entwicklungsziele nicht erreicht werden. Um auch dieses Risiko einzugrenzen, überprüfen wir ständig die Projektfortschritte und gleichen diese mit den ursprünglich gesetzten Anforderungen ab. Aufgrund des breiten Spektrums unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ergeben sich keine Risikokonzentrationen auf bestimmte Patente oder Lizenzen.

Geschäftsverlauf

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)

Wertsteigernde Faktoren

> Risikobericht

Prognosebericht

Risiken aus der Beschaffung

Um unseren hohen Qualitätsansprüchen gerecht zu werden, ist im Beschaffungsprozess eine enge Zusammenarbeit mit den Lieferanten unerlässlich. Über unsere B2B-Datenbank tauschen wir ständig qualitätsrelevante Informationen mit unseren Zulieferern aus. Darüber hinaus nutzen wir die Datenbank, um unsere Beschaffungsaktivitäten zeitnah zu überwachen und zu steuern. Auf diese Weise reduzieren wir das Risiko von Qualitätseinbußen und Störungen in der Produktion. Der enge Kontakt zu unseren Lieferanten führt aber auch zu einer gewissen Abhängigkeit: Käme es bei einzelnen Geschäftspartnern zu einer Insolvenz, würden sich für uns Ertragseinbußen ergeben. Um diesem in den letzten Jahren zunehmenden Risiko zu begegnen, haben wir ein spezielles Risikomanagement für Lieferanteninsolvenzen eingerichtet. Darin erfassen und beobachten wir die Bonität von Lieferanten aus europäischen Ländern. Durch dieses Vorgehen können wir insolvenzgefährdete Lieferanten frühzeitig erkennen und entsprechende Schritte einleiten.

Risiken in der Produktion durch verändertes Kaufverhalten

Durch Veränderungen der weltweiten Pkw-Nachfrage kommt es zu Stückzahlschwankungen in der Produktion einzelner Fahrzeugtypen. Eine unflexible Fertigung könnte die Nachfrage nicht abdecken oder Überkapazitäten könnten nicht schnell genug abgebaut werden. Um diesen Risiken des Marktes zu begegnen, legen wir unsere weltweiten Fertigungskapazitäten flexibel aus. Dies geschieht zum einen über die Konzepte der Mehr-Marken-Standorte und dynamische Fertigungseinrichtungen (Drehscheibenkonzept) sowie über flexible Arbeitszeitmodelle. Zum anderen haben wir durch die Modulstrategie Grundfahrzeugarchitekturen geschaffen, die die Verwendung gleicher Teile in unterschiedlichen Fahrzeugen ermöglicht. Diese Standardisierung erlaubt uns, flexibel auf das Marktgeschehen zu reagieren, und führt zu erheblichen Skaleneffekten bei den Produk-

tionskosten. Wirtschaftliche Risiken, die sich aus Unterbrechungen der Produktion ergeben können, haben wir durch entsprechende Versicherungsverträge angemessen abgesichert.

Risiken aus Wettbewerbs- und Nachfrageverlagerungen

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

Seit einigen Jahren steigt die Bedeutung der gewerblichen Kunden am Gesamtmarkt insbesondere in Deutschland. Der Volkswagen Konzern behauptete hier im Segment der Großkunden mit einem Marktanteil von über 40 % seine dominante Position. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Im Volkswagen Konzern beginnt die Qualitätssicherung schon am Anfang des Wertschöpfungsprozesses. Dabei ist es uns wichtig, den subjektiven Qualitätskriterien der Kunden weltweit gerecht zu werden. Um qualitätsrelevante Risiken von Beginn an zu minimieren, setzen wir anspruchsvolle Qualitätsstandards bereits in der Forschung und Entwicklung sowie bei der Lieferantenauswahl ein. Neben der Produktqualität ist aber auch die Prozessqualität eine wesentliche Voraussetzung für Kundenzufriedenheit. Wir führen daher regelmäßig intensive Prüfungen der gesamten Prozesskette durch.

Personalrisiken

Das Wissen und die Kompetenzen unserer Mitarbeiter sind ein entscheidender Faktor in der Entwicklung des Volkswagen Konzerns. Es besteht das Risiko, durch Fluktuation und Personalabbau Wissen zu verlieren und damit Vorteile am Markt einzubüßen. Aus diesem Grund bieten wir unseren Mitarbeitern und Führungskräften breit angelegte und bedarfsgerechte Entwicklungsprogramme und Anreizsysteme an. Ziel ist dabei, den Volkswagen Konzern als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren und das Engagement der Mitarbeiter zu erhöhen.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

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

Rechtsfälle

Gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung vom 7. Juni 2001 über die Entlastung der damaligen Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2000 sowie über die damals erteilte Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien

hatte die Liverpool Limited Partnership, Bermuda, vor dem Landgericht Braunschweig eine Anfechtungsklage erhoben. Eine Entscheidung steht weiterhin aus.

Am 29. Juni 2001 verhängte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG wegen angeblicher Beeinflussung der Händler bei der Preisfestsetzung im Rahmen der Markteinführung des Passat ein Bußgeld in Höhe von 31,0 Mio. €. Gegen dieses Urteil haben wir am 10. September 2001 Klage beim Europäischen Gericht erster Instanz erhoben. Am 3. Dezember 2003 erklärte das Gericht die Verhängung des Bußgeldes für rechtswidrig. Die Europäische Kommission hat wiederum Rechtsmittel gegen diese Entscheidung beim Europäischen Gerichtshof eingelegt, der aber noch nicht entschieden hat. Die zu diesem Zweck gebildete Rückstellung bleibt weiter bestehen.

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

Mitte des Jahres 2005 ging die Volkswagen AG Hinweisen nach, dass Mitarbeiter sich an einem Netz von Tarnfirmen beteiligt und Unternehmensgelder veruntreut hätten. Die Volkswagen AG hat in diesem Zusammenhang Ende Juni 2005 bei der Staatsanwaltschaft Braunschweig Strafanzeige erstattet. Um den Sachverhalt vollständig aufzuklären, wurde neben der Internen Revision der Volkswagen AG die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG mit der Ermittlung beauftragt. Nach den Erkenntnissen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses haben diese Aktivitäten von Konzernangehörigen und Außenstehenden zu einem unmittelbaren monetären Gesamtschaden von rund 5,0 Mio. € geführt. Unter Berücksichtigung des Ausgangs der bislang nicht abgeschlossenen Ermittlungsverfahren durch die Strafverfolgungsbehörden sollen gegenüber den unrechtmäßig Handelnden Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden.

Vor dem Hintergrund dieser Vorkommnisse haben wir die Genehmigungs- und Kontrollmodalitäten im Konzern verschärft: Zum 23. Januar 2006 wurde ein international strukturiertes Ombudsmann-System eingeführt. Seitdem sind in diesem Zusammenhang zwei Rechtsanwälte für die Volkswagen AG zur Stärkung der konzernweiten Anti-Korruptionsanstrengungen tätig.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Unseren Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft decken wir insbesondere durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten. Auch künftig werden wir diese Finanzierungsmöglichkeit vorrangig nutzen und Kreditfinanzierungen nur noch für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital und als Backup für Daueremissionsprogramme in Anspruch nehmen. Risiken aus Zahlungsschwankungen begegnet der Konzern mit Vorhalteliquidität sowie bestätigten Kreditlinien.

Eine Herabstufung im Rating könnte die Konditionen der Außenfinanzierung des Konzerns beeinträchtigen. Das differenzierte Rating der Volkswagen Bank GmbH bei Moody's Investors Service war der erste Schritt zur Abkoppelung der Rating-Einschätzungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts von denen des Automobilgeschäfts. Erstmals bewertete Standard & Poor's den Ausblick der Volkswagen AG anders als den Ausblick der Volkswagen Bank GmbH und unterstrich hierdurch ebenfalls die Differenzierung des Ratings für das Finanzdienstleistungsgeschäft. Dadurch bieten sich gute Möglichkeiten, uns attraktive Außenfinanzierungskonditionen zu sichern. Die Ergebnisse der aktuellen Rating-

Einschätzungen sowie Informationen zu unseren Neuemissionen auf dem Kapitalmarkt im Geschäftsjahr 2005 finden Sie im Kapitel Finanzkommunikation.

Unsere Geschäftstätigkeit ist darüber hinaus mit Finanzrisiken verbunden, die sich aus der Veränderung von Zinssätzen, Wechselkursen und Rohstoffpreisen ergeben. Um diese Risiken zu reduzieren, setzen wir originäre und derivative Finanzinstrumente ein. Derivative Geschäfte schließen wir nur mit Banken erstklassiger Bonität ab. Das Zins- und Währungsmanagement übernimmt im Wesentlichen zentral der Bereich Konzern-Treasury.

Zinsrisiken sowie Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten im Konzern beugen wir durch Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-/Währungsswaps und sonstigen Zinskontrakten vor. Finanzierungen, die wir innerhalb des Volkswagen Konzerns an Tochtergesellschaften weitergeben, sichern wir in der Regel betrags- und fristenkongruent zur Refinanzierung ab.

Durch die flexible Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten nutzen wir das „Natural Hedging“, um Währungsrisiken zu reduzieren. Das verbleibende Währungsrisiko sichern wir durch „Financial Hedge“-Instrumente ab, wobei Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen und kombinierte Zins-/Währungsswaps zum Einsatz kommen. Mit diesen Geschäften begrenzen wir das Währungsrisiko von erwarteten Zahlungsströmen in Fremdwährung aus dem operativen Geschäft sowie aus konzerninternen Finanzierungen. Erwartete Zahlungsströme aus Umsatzerlösen und Materialeinkäufen in Fremdwährung sichern wir auf Nettobasis durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen ab. Die Laufzeit der Kontrakte

erstreckt sich je nach Markteinschätzung auf bis zu vier Jahre. Im Wesentlichen sichern wir dadurch den Euro gegenüber dem US-Dollar und dem britischen Pfund, dem Schweizer Franken, dem japanischen Yen sowie der schwedischen Krone ab. Insgesamt machen diese fünf Währungen zusammen rund 90 % unseres Fremdwährungsrisikos aus Zahlungsströmen aus.

Aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehende Risiken, die die Verfügbarkeit und die Preise betreffen, begrenzen wir durch den Abschluss von Warentermingeschäften. Einen Teil unseres Bedarfs an den Rohstoffen Aluminium, Kupfer, Platin, Rhodium und Palladium haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu 48 Monaten abgesichert.

Angaben zu Finanzanlagen, Wertpapieren, derivativen Finanzinstrumenten, Darlehensverbindlichkeiten sowie Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen finden Sie im Anhang unseres Konzernabschlusses. Darüber hinaus erläutern wir dort unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien sowie Ausfall- und Liquiditätsrisiken und geben Quantifizierungen zu den genannten Sicherungsgeschäften (Seiten 168 und 169).

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

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

IT-Risiken

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

Sonstige Einflüsse

Neben den bereits genannten Risiken bestehen weitere Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer beherrschbar sind. Sie könnten die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Dazu zählen wir Naturkatastrophen, Epidemien oder Terroranschläge.

GESAMTRISIKO

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

NACHTRAGSBERICHT

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

INNOVATION MACHT SICH BEZAHLT

Erdgas





>> Caddy Life EcoFuel: Innovation halbiert Kosten

Mit maßgeschneiderten Lösungen für fast jeden Transport- und Beförderungswunsch ermöglicht die Geschäftssparte Nutzfahrzeuge passgenaue Mobilität. Angetrieben werden die Zuladungsspezialisten überwiegend von sparsamen Dieselmotoren. Als Alternative zum Diesel – und zum klassischen Benziner – gewinnt der ebenso wirtschaftliche wie umweltfreundliche Erdgasantrieb an Fahrt. Zu den modernsten Erdgasfahrzeugen zählt der neue Caddy Life EcoFuel. Das familienfreundliche All-roundtalent kommt im ersten Halbjahr 2006 auf den Markt. Im Gegensatz zu Lösungen mit Benzinmotor und zusätzlich möglichem Erdgasbetrieb ist der Caddy Life EcoFuel ein „echtes“ Erdgasauto; der Benzintank dient nur noch als Reserve (circa 430 km Reichweite im Erdgasbetrieb plus rund 170 km im Benzinbetrieb). Sein 80 kW (109 PS)* starker Euro-4-Motor emittiert im Erdgasbetrieb 20 % weniger Kohlendioxid und 75 % weniger Kohlenmonoxid als ein vergleichbarer Benziner. Auch an der Tankstelle gibt sich der Caddy Life EcoFuel sparsam: Erdgas ist deutlich günstiger als Benzin und Diesel; in Deutschland zum Beispiel liegen die Kraftstoffkosten eines Caddy Life EcoFuel rund 50 % unter denen eines Benziners. Verglichen mit einem Diesel tankt der gasbetriebene Caddy noch rund ein Drittel günstiger.

* Kraftstoffverbrauch m³/100 km: 12,0 innerorts; 6,7 außerorts; 8,7 kombiniert;
CO₂-Emission g/km: 157.

PROGNOSEBERICHT

Innovationen sichern die automobiler Zukunft

Sowohl die Weltwirtschaft als auch die globale Automobilnachfrage werden im Jahr 2006 – trotz hoher Öl- und Rohstoffpreise – weiter wachsen. Der Volkswagen Konzern wird diesen Trend unterstützen, indem er seinen Kunden auch zukünftig innovative Automobilität anbietet.

Im Folgenden stellen wir die erwartete zukünftige Entwicklung des Volkswagen Konzerns dar. Die wesentlichen Risiken haben wir im Risikobericht auf den vorangegangenen Seiten erläutert.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Unseren Planungen für das Jahr 2006 legen wir die Annahme zugrunde, dass das Weltwirtschaftswachstum trotz der weiterhin dämpfenden Effekte durch die hohen Ölpreise in etwa das Vorjahresniveau erreichen wird. Die Wachstumszentren sehen wir weiterhin in Ostasien, insbesondere China, sowie in Nordamerika.

Nordamerika

In den USA wird sich aufgrund der restriktiveren Geldpolitik und der Belastung durch die hohen Energiepreise die Zuwachsrate des BIP voraussichtlich auf 3,4% vermindern. Wir nehmen an, dass die kanadische Wirtschaft im Jahr 2006 um 3,3% wachsen wird. Für Mexiko erwarten wir eine Erhöhung des Wirtschaftswachstums auf etwa 3,7%.

Südamerika/Südafrika

Eine steigende Expansionsrate von rund 3,7% prognostizieren wir für Brasilien. In Argentinien rechnen wir nach dem sehr kräftigen Wachstum der vergan-

genen Jahre mit einer deutlichen Abschwächung auf etwa 6,0%. In Südafrika erwarten wir aufgrund der günstigen Exportsituation für Rohstoffe weiterhin ein kräftiges Wachstum des BIP von circa 4,5%.

Asien-Pazifik

Die chinesische Volkswirtschaft wird mit einem Wachstum von ungefähr 9,0% auf ihrem dynamischen Expansionskurs bleiben. In Japan wird sich das moderate Wirtschaftswachstum mit circa 2,5% fortsetzen.

Europa

In Westeuropa rechnen wir mit einer leicht steigenden Zuwachsrate des BIP im Jahr 2006 von etwa 2,2%. Für die Länder Zentral- und Osteuropas gehen wir von circa 5,2% durchschnittlichem Wirtschaftswachstum aus.

Deutschland

Die deutsche Wirtschaft wird angesichts der wieder steigenden internationalen Wettbewerbsfähigkeit voraussichtlich weiterhin von der positiven Entwicklung der Weltwirtschaft profitieren können. Wegen der nur leicht zunehmenden Binnennachfrage erwarten wir aber, dass das Wachstum mit rund 1,5% wiederum recht schwach ausfallen wird.

ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

In unseren Prognosen für das Jahr 2006 gehen wir von einem leichten Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage gegenüber dem Vorjahr aus. Dabei nehmen wir an, dass die Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen und sich die positiven Entwicklungen in Südamerika und China leicht abschwächen werden.

Nordamerika

In den USA rechnen wir mit einem auf dem Niveau des Vorjahres liegenden Gesamtmarkt. Aufgrund der hohen Benzinpreise erwarten wir bei den leichten Nutzfahrzeugen, insbesondere den Sport Utility Vehicles, stärkere Verkaufsrückgänge als bei den Personenkraftwagen. Der kanadische Pkw-Markt wird voraussichtlich um 0,6 % wachsen. In Mexiko rechnen wir mit einem Wachstum von 2,9 %.

Südamerika/Südafrika

Für Südamerika gehen wir von weiter steigenden Pkw-Neuzulassungen aus. Allerdings erwarten wir mit einem Plus von 2,3 % in Brasilien und 7,7 % in Argentinien insgesamt deutlich geringere Zuwächse der Automobilverkäufe als im abgelaufenen Jahr. In Südafrika rechnen wir mit einer Verringerung der Pkw-Nachfrage gegenüber dem Vorjahr um 1,1 %.

Asien-Pazifik

Wachstumsmotor der Weltautomobilnachfrage bleibt voraussichtlich auch im laufenden Jahr der asiatisch-pazifische Raum. Den höchsten Nachfragezuwachs erwarten wir in China. Die überdurchschnittliche Steigerung im Privatkundengeschäft kann weiterhin für zweistellige Wachstumsraten sorgen. Für den japanischen Markt prognostizieren wir nur ein verhaltenes Wachstum der Pkw-Neuzulassungen von rund 2,3 %.

Europa

In Westeuropa rechnen wir im Jahr 2006 mit einem leicht schwächeren Gesamtmarktvolumen (-0,4 %). Von den großen Märkten wird vermutlich neben Deutschland nur Frankreich eine Steigerung gegenüber dem Vorjahreswert aufweisen. In Zentral- und Osteuropa ist von weiter steigenden Pkw-Verkäufen auszugehen (+5,0 %).

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt erwarten wir einen weiteren Anstieg der Neuzulassungen, vor allem aufgrund vorgezogener Käufe im Hinblick auf die geplante Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Unseren Absatz- und Werksbelegungsplanungen liegen für das Geschäftsjahr 2006 die Einschätzungen der Wirtschaftsinstitute und Kapitalmarktteilnehmer zugrunde. Sie gehen für 2006 von einer leichten Abschwächung des US-Dollar und des britischen Pfund gegenüber dem Euro aus.

ZINSENTWICKLUNG

Im Euroraum wird das Zinsniveau im Jahr 2006 voraussichtlich steigen. Auch in den USA rechnen wir mit einer weiteren Erhöhung des allgemeinen Zinsniveaus.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Hinsichtlich der Preisentwicklung für Rohstoffe und Stahl gehen wir in unseren Planungen für das Jahr 2006 davon aus, dass sich die Situation auf hohem Niveau stabilisiert. Dabei wird die Angebotsverknappung vermutlich anhalten. Aufgrund der mit Lieferanten ausgehandelten Langzeitverträge erwarten wir keine außergewöhnlichen Kostenbelastungen oder Engpässe.

TRENDS DER AUTOMOBILINDUSTRIE

SIND UNSERE CHANCE

Der Trend in der Automobilindustrie wird zunehmend durch die Individualisierung der Kundenwünsche geprägt. Daher ist eine wesentliche Aufgabe der Hersteller die Diversifikation ihrer Produkte. Darüber hinaus gilt es, die individuelle Mobilität nachhaltig sicherzustellen und gleichzeitig die Verkehrsqualität zu verbessern. Das heißt vor allem, sowohl die lokalen Emissionen (insbesondere in den Großstädten) als auch die globalen Treibhausgase zu reduzieren und verantwortungsvoll mit den verfügbaren Ressourcen umzugehen. Die Entwicklung am Rohölmarkt im Laufe des Berichtsjahres hat gezeigt, wie angespannt der Energiemarkt ist und welche Risiken der hauptsächlich auf fossilem Rohöl basierende Primärenergiesektor birgt. Der weiter stark steigende Kraftstoffbedarf und die Klimadiskussion werden die Situation weiter verschärfen. Vor diesem Hintergrund gewinnt die Aufgabe, neue, insbesondere regenerative Energiequellen zu nutzen sowie effiziente und neue Antriebskonzepte zu entwickeln und durch optimierte, gewichtsreduzierte Fahrzeugkonzepte zu ergänzen, zusätzlich an Bedeutung.

Zur Erhöhung der Verkehrsqualität gehört auch, die Sicherheit sowohl der Insassen als auch der übrigen Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern. Passive Sicherheitssysteme wie Sicherheitsgurte und Airbags haben die Verletzungsfolgen bei Unfällen bereits reduziert. Darüber hinaus werden fahrzeugseitige aktive Systeme wie ABS und vor allem ESP weiter helfen, Unfälle erst gar nicht entstehen zu lassen. Zurzeit finden sowohl komfort- als auch sicherheitsrelevante Fahrerassistenzsysteme Einzug in die Fahrzeuge und tragen zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrssicherheit bei. Zu diesem Zweck werden die Modelle mit entsprechender Umfeldsensorik und Auswertungssoftware ausgerüstet. Damit können die Fahrzeuge ihre nähere

Umgebung „sehen“. Neben der Entwicklung einer Technologie für vorausschauendes Fahren treiben die Automobilhersteller den Aufbau von Rahmenbedingungen voran, die für die Kommunikation der Fahrzeuge mit der Infrastruktur und untereinander durch Funktechnologie (Car-to-X- beziehungsweise Car-to-Car-Kommunikation) notwendig sind. Die Vision ist ein sich selbst organisierendes Verkehrssystem mit künstlicher Intelligenz in den Fahrzeugen. Diese Assistenzsysteme sollen den Fahrer nicht entmündigen, sondern vielmehr für ein Plus an Sicherheit und Komfort sorgen.

UNSER MOBILITÄTSANGEBOT

FÜR DIE ZUKUNFT

Mit seiner Antriebs- und Kraftstoffstrategie verfolgt der Volkswagen Konzern konsequent das Ziel, Verbrauch und Emissionen zu reduzieren. Detailliertere Informationen dazu finden Sie im Kapitel Wertsteigernde Faktoren auf der Seite 90. Im Rahmen der Entwicklung alternativer Antriebstechnologien haben wir diverse Kooperationen geschlossen, um in naher Zukunft Fahrzeuge mit Hybridantrieb in unserer Modellpalette präsentieren zu können. Ziel ist, ein Hybridfahrzeug zu den Olympischen Spielen 2008 in Peking gemeinsam mit Shanghai Volkswagen (SVW) auf den Markt zu bringen. Mit der Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding zusammen mit chinesischen Partnern wurde ein wichtiger Grundstein für die gemeinsame Entwicklungsarbeit zu diesem alternativen Antriebskonzept gelegt. Darüber hinaus arbeiten wir als Reaktion auf die zukünftig verschärfte Abgas-Gesetzgebung an einer neuen Generation von Vierzylinder-Turbodiesel-Motoren.

Wachsenden Anforderungen der Gesetzgeber und der Öffentlichkeit in Bezug auf die Begrenzung von Schadstoffemissionen wird der Volkswagen Konzern mit einer eigenen Emissionsstrategie

gerecht. Auch diese haben wir im Kapitel Wertsteigernde Faktoren, auf Seite 91, erläutert. Um den Wunsch vieler Kunden nach umweltbewusster Mobilität zu erfüllen, bietet die Marke Audi bereits heute in allen Modellreihen den Dieselpartikelfilter serienmäßig an. Ab dem Jahr 2006 werden auch für alle Neufahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, SEAT und Škoda sowie der Geschäftssparte Nutzfahrzeuge Schritt für Schritt Partikelfilter im Angebot sein. Daneben werden wir Nachrüstlösungen für einen großen Teil der bereits im Markt befindlichen Modelle anbieten.

Die Gewichtsreduzierung ist neben dem Antriebssystem der effektivste Ansatz, um Emissionen zu senken. Die technischen Möglichkeiten zeigte unsere Studie eines zweisitzigen Ein-Liter-Autos mit einem Gewicht von 290 kg auf. Ein Beispiel für die Übertragung von Forschungsergebnissen in die Serienproduktion ist die im Jahr 2005 eingeführte neue Generation des Passat: Gegenüber dem Vorgängermodell ist die Karosserie dieses Fahrzeugs größenbereinigt um 13 kg leichter und von höherer Steifigkeit. Damit gelang es erstmals, die Gewichtspirale bei einem Fahrzeug mit Großserientechnologien zu durchbrechen. Der EcoRacer, den wir als voll funktionsfähigen Prototyp auf der Tokyo Motor Show 2005 vorstellten, demonstriert dies mit seinen nur 850 kg auf eine neue, äußerst eindrucksvolle Art und Weise.

Mobilität reicht für uns weit über das eigentliche Fahrzeug hinaus. Innovative Dienstleistungen rund um Finanzierung, Leasing, Vermietung, Service, Navigation und Flottenmanagement ermöglichen eine sorgenfreie individuelle Mobilität. Mit der Beteiligung an LeasePlan hat Volkswagen vor einem Jahr sein Angebot als Mobilitätsdienstleister ausgeweitet. In verschiedenen Projekten analysieren wir mögliche Synergien, um die Konzerninteressen als Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen auf dem umkämpften

Markt des internationalen gewerblichen Flottengeschäfts weiter zu forcieren. Erste Ergebnisse in Form einer stärkeren Kundenorientierung sowie von Prozessverbesserungen haben wir bereits erzielt.

NEUE MODELLE

Das Modellprogramm des Konzerns wird in den kommenden Jahren stark erweitert werden.

Mit dem Eos bringt die Marke Volkswagen Pkw im Jahr 2006 weltweit das erste viersitzige Cabriolet mit fünfteiligem Dach auf den Markt. Das innovative faltbare Hardtop vereint die Eigenschaften eines Coupé-, Schiebe- und Cabrio-Daches (CSC-Dach). Die Produktfamilien Fox, Polo und Golf werden mit den so genannten Cross-Varianten um neue Derivate erweitert, die den individuellen Kundenwünschen nach Fahrzeugen mit Offroad-typischem Charakter entgegenkommen.

Die Marke Škoda präsentiert im Jahresverlauf mit dem Roomster einen familienfreundlichen und geräumigen Kompakt-MPV. Der Roomster zeichnet sich mit seinem flexiblen Sitzkonzept durch besondere Variabilität aus und erweitert das Konzernproduktportfolio im Bereich kleinerer, kompakter MPV.

Bei den Luxusmarken wartet Bentley mit dem Azure sowie dem GT Cabrio mit außergewöhnlichen offenen Modellen auf.

Die Marke Audi führt das neue Audi A4 Cabriolet sowie das Oberklasse-SUV Audi Q7 neu in den Markt ein. Beim A4 Cabriolet verfolgt die Marke Audi durch den Singleframe-Kühlergrill konsequent die markentypische Designlinie. Mit dem Q7 bietet Audi erstmals ein SUV an und setzt in diesem Segment Akzente im Bereich Sportlichkeit und Vielseitigkeit. Der Nachfolger des Audi TT Coupé rundet die Produktoffensive von Audi ab.

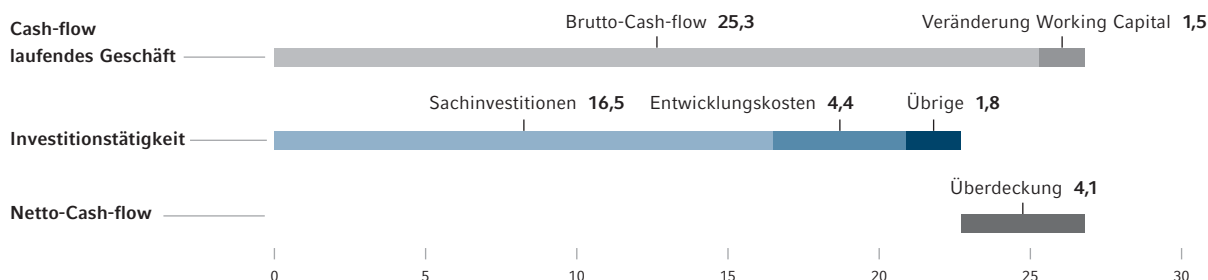
Der Relaunch des SEAT Ibiza mit einem verstärkt sportlichen Charakter des Außen- und Innendesigns sowie die Markteinführung des SEAT Altea FR

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

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG 2006 BIS 2008

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

IN MRD. EURO



kennzeichnen die ersten Monate des Jahres 2006 für die Marke SEAT.

Dem Sportwagen Lamborghini Gallardo stellen wir mit dem Spyder eine offene Version zur Seite. Für den US-amerikanischen Pkw-Markt werden wir in Kooperation mit der zur DaimlerChrysler AG gehörenden Chrysler Group einen Minivan entwickeln, der den spezifischen Ansprüchen unserer amerikanischen Kunden gerecht wird. Die Produktion des Fahrzeugs soll 2008 beginnen, die Vermarktung erfolgt unter der Marke Volkswagen Pkw. Eine entsprechende Vereinbarung wurde anlässlich der Detroit Motorshow im Januar 2006 unterzeichnet.

ERWARTETE AUSLIEFERUNGEN

AN KUNDEN UND MARKTANTEILE

Im Jahr 2006 streben wir an, die weltweiten Auslieferungen an Kunden gegenüber dem Vorjahr erneut zu steigern und zusätzliche Marktanteile – auch durch die Abdeckung neuer Segmente – zu erreichen.

Für den westeuropäischen Pkw-Markt rechnen wir mit einer Steigerung unseres Marktanteils bei moderater Zunahme der Auslieferungen an Kunden. Wir erwarten, unseren Pkw-Marktanteil 2006 in Deutschland mit wachsenden Verkaufszahlen weiter ausbauen zu können. In Zentral- und Osteuropa

gehen wir nicht von einer Erhöhung des Anteils am Pkw-Markt aus, da wir eine unter dem Marktwachstum liegende Zunahme unseres Verkaufsvolumens erwarten.

Für den Pkw-Markt Nordamerika rechnen wir nach deutlichen Rückgängen in den vergangenen Jahren mit steigenden Auslieferungszahlen im laufenden Geschäftsjahr. Daraus leiten wir ein leichtes Wachstum unseres Pkw-Marktanteils ab.

Dagegen wird der Pkw-Marktanteil des Konzerns in Südamerika/Südafrika bei leichten Verkaufszuwächsen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Wir gehen davon aus, dass sowohl unser Auslieferungsvolumen als auch der Pkw-Marktanteil im asiatisch-pazifischen Raum – insbesondere in China – von der dortigen positiven Wirtschaftsentwicklung profitieren und leicht ansteigen werden.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG

2006 BIS 2008

Im Konzernbereich Automobile werden wir in den Jahren 2006 bis 2008 Investitionen in Höhe von 22,7 Mrd. € tätigen. Neben den Sachinvestitionen umfasst diese Summe auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten und die Investitionen in Finanzanlagen.

Auf Sachinvestitionen werden davon 16,5 Mrd. € entfallen. Nachdem wir die Investitionsquote in den Jahren 2004 und 2005 bereits deutlich reduzieren konnten, wird sie sich auch nachhaltig auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von rund 6 % bewegen. Damit haben wir die Quote im Vergleich zur vorhergehenden Planung nochmals reduziert sowie eine notwendige und wichtige Voraussetzung dafür geschaffen, unsere Ziele zur Ergebnis- und Liquiditätsverbesserung zu erreichen.

Der Hauptanteil der Sachinvestitionen des Automobilbereichs wird im Planungszeitraum mit 10,9 Mrd. € auf die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette entfallen. Schwerpunkte werden dabei Nachfolgemodelle und neue Derivate in nahezu allen Fahrzeugklassen einschließlich neuer Generationen von Benzinmotoren und Automatikgetrieben sein.

Im Nicht-Produktbereich planen wir Investitionen in Höhe von 5,6 Mrd. €. Die neuen Produkte werden auch aufgrund der Qualitäts- und Kostenziele Anpassungen in den Presswerken, Lackierereien und Montagen erfordern. Außerhalb der Fertigung werden wir im Wesentlichen in den Ausbau der Bereiche Entwicklung, Qualitätssicherung, Originalteilversorgung und Informationstechnologie investieren.

Wir verfolgen das Ziel, die Investitionen im Automobilbereich aus den selbst erwirtschafteten Mitteln zu finanzieren. Für den Prognosezeitraum erwarten wir einen Cash-flow aus dem laufenden Geschäft in Höhe von 26,8 Mrd. €. Damit wird er die Investitionstätigkeit des Konzernbereichs Automobile um 4,1 Mrd. € übertreffen. Der daraus resultierende positive Netto-Cash-flow wird die Liquiditätssituation des Konzernbereichs Automobile in den kommenden Jahren weiter verbessern.

Nicht im Konsolidierungskreis und damit nicht in den oben genannten Zahlen enthalten sind die Gemeinschaftsunternehmen in China. Diese Gesell-

schaften werden in den Jahren 2006 bis 2008 insgesamt 1,9 Mrd. € investieren. Damit werden die Investitionen in China entsprechend der aktuellen Marktsituation ebenfalls deutlich unter der vorangegangenen Planung liegen. Sie werden aus eigenen Mitteln der Joint-Venture-Gesellschaften finanziert.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird im Zeitraum von 2006 bis 2008 insgesamt 18,3 Mrd. € investieren. Davon entfallen auf das Vermietvermögen (saldiert mit Abgängen) 8,7 Mrd. € und auf den Anstieg der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierung 8,9 Mrd. €. Wie branchenüblich werden diese Investitionen nicht vollständig aus dem geplanten Cash-flow der laufenden Geschäftstätigkeit von 8,5 Mrd. € zu finanzieren sein. Den zusätzlichen Mittelbedarf in Höhe von 9,8 Mrd. € werden wir vor allem durch im Geld- und Kapitalmarkt etablierte Daueremissionsprogramme und durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft decken.

ZIELGRÖSSEN 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 %.

Zur Rückgewinnung der Ertragskraft früherer Jahre sind im Konzernbereich Automobile bereits umfangreiche Maßnahmen eingeleitet worden. Dazu gehören zum Beispiel die Vereinbarungen zur Fertigung eines Kompakt-Geländewagens in Wolfsburg und zu den neuen Schichtmodellen in Wolfsburg und Emden. Auch die im Rahmen der gesetzlichen Regelungen und bestehenden Tarifvereinbarungen eingeleiteten Programme zur Personalanpassung bei Volkswagen werden zu deutlichen Kostenentlastungen

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

führen. Im Rahmen von ForMotion plus sind weitere einschneidende operative Maßnahmen zur Reduzierung der Strukturkosten und zur Verbesserung der Ergebnisse unserer Produktlinien und Märkte vorgesehen. Dies wird zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Kapitalrendite im Konzernbereich Automobile beitragen.

ZUKÜNFTIGE RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

In seiner Sitzung am 23. September 2005 ermächtigte der Aufsichtsrat den Vorstand der Volkswagen AG, sämtliche Optionen bezüglich der 100 %igen Tochterunternehmen der Volkswagen AG und Europcar International S.A.S.U. zu prüfen. Die Möglichkeiten reichen dabei von einem strategischen Ausbau bis zu einem Börsengang oder Verkauf. Diese Entscheidung steht im Zusammenhang mit einer Überprüfung aller Unternehmensaktivitäten. Mit Wirkung vom 1. Januar 2006 haben wir die

Aktiengesellschaft vorbehaltlich der Genehmigung der Kartellbehörden an die T-Systems AG, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Telekom AG, verkauft.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Im vergangenen Jahr haben wir eine Vielzahl von Entscheidungen getroffen, um die Ertragskraft des Volkswagen Konzerns nachhaltig zu verbessern. Unser Ziel ist, mit Hilfe der beschlossenen Maßnahmen im Jahr 2008 ein Konzernergebnis vor Steuern von 5,1 Mrd. € zu erwirtschaften. Dies bedeutet eine Ergebnissteigerung von 4,0 Mrd. € gegenüber 2004. Der Schwung des Umdenkens, den das Leistungssteigerungsprogramm ForMotion ausgelöst hat, und der Elan, mit dem das Nachfolgeprogramm ForMotion plus angegangen wird, stimmen den Vorstand zuversichtlich, dieses Ziel zu erreichen.

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

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

AUSSICHTEN 2006

Für das Jahr 2006 erwarten wir ein leichtes Wachstum der weltweiten Automobilmachfrage. Auf den wichtigen Pkw-Märkten Westeuropa, USA und in China gehen wir davon aus, dass sich die Lage nicht wesentlich verändern wird. Die hohen Energiepreise werden sich weiterhin belastend auswirken.

Als Ergebnis unserer Modelloffensive streben wir trotz des zunehmenden Wettbewerbs an, die weltweiten Auslieferungen an Kunden gegenüber den Rekordzahlen des Vorjahres erneut zu steigern. Seit dem vierten Quartal 2005 sind die neu eingeführten Modelle auf allen Märkten verfügbar.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns werden sich 2006 gegenüber denen des Jahres

2005 leicht erhöhen. Vor allem die im Rahmen von ForMotion plus getroffenen Maßnahmen zur Senkung der Materialkosten und Optimierung der Fertigungsprozesse werden dazu beitragen, dass sich das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Jahres 2006 gegenüber dem Vorjahr verbessert. Im Konzernbereich Automobile werden wir Investitionen und Entwicklungsaufwendungen weiterhin mit hoher Disziplin handhaben, ohne unsere Produktprojekte zu beeinträchtigen. Unser Ziel ist, im Jahr 2006 eine Investitionsquote von rund 6 % zu erreichen. Darüber hinaus erwarten wir im Automobilbereich einen positiven Netto-Cash-flow und eine weiter verbesserte Netto-Liquidität.

Wolfsburg, den 10. Februar 2006

Der Vorstand

Bernd Pischetsrieder

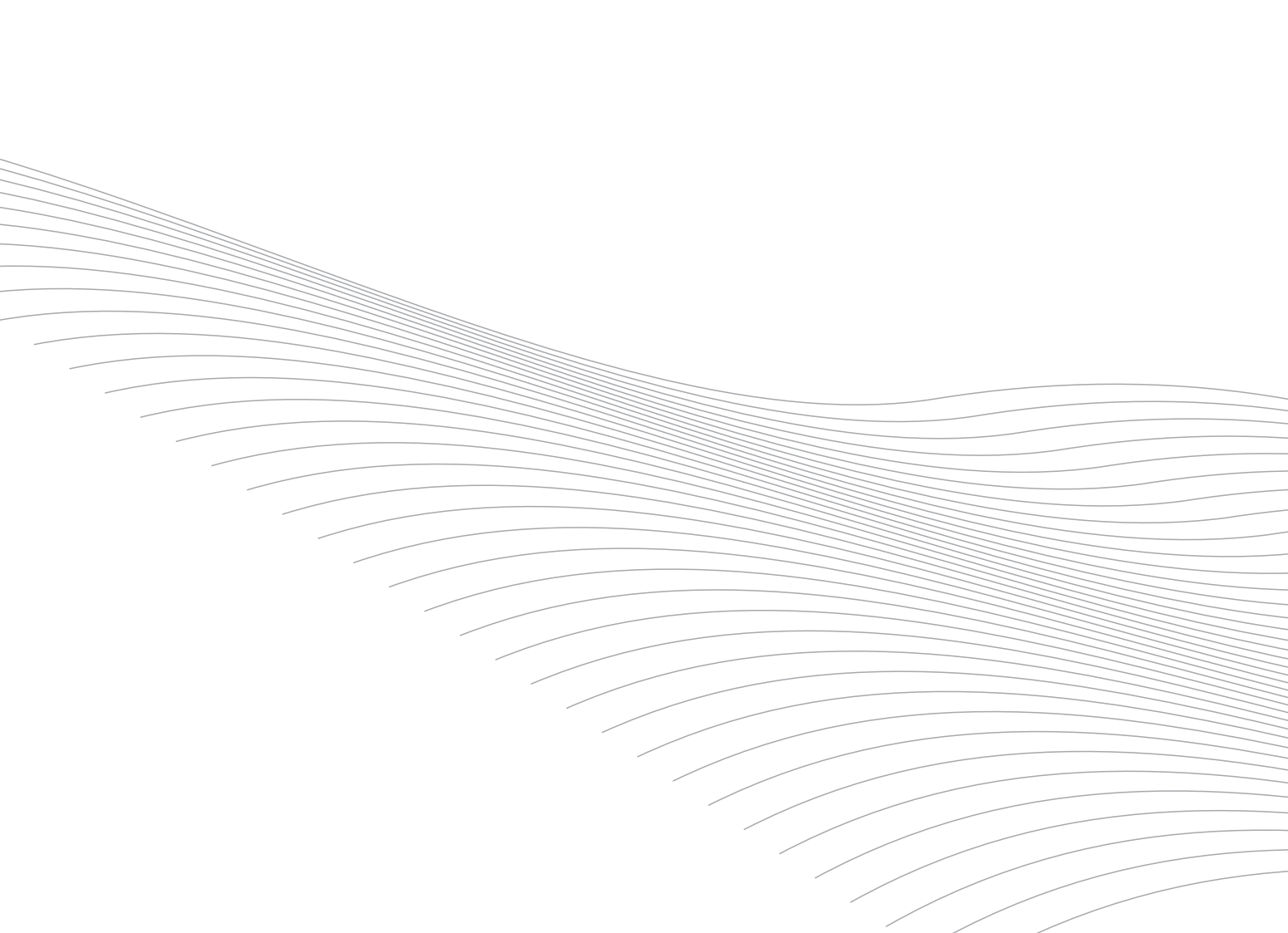
Wolfgang Bernhard

Francisco Javier Garcia Sanz

Horst Neumann

Hans Dieter Pötsch

Martin Winterkorn



Finanzdienstleistungen

>> Maßgeschneiderte Versicherungsprodukte: Innovation erweitert sorgenfreie Mobilität

Unser Konzernbereich Finanzdienstleistungen ist Spezialist für sorgenfreie Mobilität. Davon profitieren weltweit mehr als sechs Millionen Kunden. Die Finanzdienstleistungsgesellschaften bieten individuelle Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsangebote rund um das Automobil. Direktbankprodukte, Kurzzeitvermietungen sowie umfassende Flottenmanagement-Lösungen für Großkunden sind weitere Teile des Angebots. Damit sind wir der größte automobiler Finanzdienstleister Europas und weltweit mit Gesellschaften in 35 Ländern vertreten. Ihre führende Stellung als Mobilitätsdienstleister haben die Finanzdienstleistungsgesellschaften mit zahlreichen Innovationen erworben. Einige Beispiele: Die Tochtergesellschaft Volkswagen Bank GmbH erhielt als erste Automobilbank in Deutschland eine Vollbanklizenz und gründete eine Direktbank. Im Versicherungsgeschäft ist die Volkswagen Financial Services AG mit der Arbeitslosigkeitsversicherung neue Wege gegangen.

INNOVATION BEDEUTET,
NEUE WEGE ZU GEHEN



Gleiches gilt für die Gründung der Volkswagen Reinsurance AG. Die konzerneigene Rückversicherung schafft neue Grundlagen für die seit über 50 Jahren erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Allianz AG. Auf Basis dieser Zusammenarbeit ist die Volkswagen Financial Services AG mit circa 1,6 Mio. Versicherungsverträgen in Europa zur Nummer eins im Kfz-Versicherungsvermittlungsmarkt aufgestiegen. Die Volkswagen Financial Services AG nimmt mit Gründung der Rückversicherungsgesellschaft künftig stärkeren Einfluss auf die Entwicklung und Preisgestaltung der Versicherungsprodukte und bietet ihren Kunden damit besonders vorteilhafte Versicherungslösungen. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen trägt somit entlang der automobilen Wertschöpfungskette nachhaltig zur Kundenakquisition und Kundenbindung bei.

ERKLÄRUNG DES VORSTANDS DER VOLKSWAGEN AG

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

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

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

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

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

Konzernabschluss	Bestätigungsvermerk	Organe	Weitere Informationen
114 Gewinn- und Verlustrechnung		184 Mandate des Vorstands 185 Mandate des Aufsichtsrats	188 Glossar 189 Stichwortverzeichnis 190 Kennzahlen Geschäftssparten und Märkte
115 Bilanz			
116 Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen			
117 Kapitalflussrechnung			
118 Anhang			

INHALT

114

182 184 188



VOLKSWAGEN KONZERNABSCHLUSS

BESTÄTIGUNGSVERMERK
ORGANE
WEITERE INFORMATIONEN

Konzernabschluss

Bestätigungsvermerk

Organe

Weitere Informationen

VOLKSWAGEN KONZERNABSCHLUSS	▶ 114	114 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 115 BILANZ 116 AUFSTELLUNG DER ERFASSTEN ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN 117 KAPITALFLUSSRECHNUNG 118 ANHANG
BESTÄTIGUNGSVERMERK	▶ 182	
ORGANE	▶ 184	184 MANDATE DES VORSTANDS 185 MANDATE DES AUFSICHTSRATS
WEITERE INFORMATIONEN	▶ 188	188 GLOSSAR 189 STICHWORTVERZEICHNIS 190 KENNZAHLEN GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE

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

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2005

Mio. €	Anhang	2005	angepasst 2004
Umsatzerlöse	1	95.268	88.963
Kosten der Umsatzerlöse	2	82.391	78.430
Bruttoergebnis		+ 12.877	+ 10.533
Vertriebskosten		8.905	8.167
Verwaltungskosten		2.383	2.309
Sonstige betriebliche Erträge	3	4.552	4.461
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4	3.349	2.876
Operatives Ergebnis		+ 2.792	+ 1.642
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5	+ 78	+ 255
Übriges Finanzergebnis	6	- 1.148	- 809
Finanzergebnis		- 1.070	- 554
Ergebnis vor Steuern		+ 1.722	+ 1.088
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	7	- 602	- 391
tatsächlich		- 876	- 851
latent		+ 274	+ 460
Ergebnis nach Steuern		+ 1.120	+ 697
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		+ 0	+ 4
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG		+ 1.120	+ 693
Ergebnis je Aktie unverwässert in €			
Stammaktie	8	+ 2,90	+ 1,79
Vorzugsaktie	8	+ 2,96	+ 1,85
Ergebnis je Aktie verwässert in €			
Stammaktie	8	+ 2,90	+ 1,79
Vorzugsaktie	8	+ 2,96	+ 1,85

BILANZ DES VOLKSWAGEN KONZERNS ZUM 31. DEZEMBER 2005

Mio. €	Anhang	31.12.2005	angepasst 31.12.2004
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	9	7.668	7.490
Sachanlagen	10	22.884	23.795
Vermietete Vermögenswerte	11	9.882	8.484
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	11	167	182
At Equity bewertete Anteile	12	4.198	4.221
Sonstige Beteiligungen	12	336	293
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	24.958	22.762
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	14	2.270	2.298
Latente Ertragsteueransprüche	15	2.872	2.687
		75.235	72.212
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	16	12.643	11.440
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	5.638	5.357
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	22.412	21.109
Ertragsteuerforderungen	15	317	469
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	14	4.856	3.862
Wertpapiere	18	4.017	2.933
Zahlungsmittel	19	7.963	10.221
		57.846	55.391
Bilanzsumme		133.081	127.603
Passiva			
Eigenkapital			
	20		
Gezeichnetes Kapital		1.093	1.089
Kapitalrücklage		4.513	4.451
Gewinnrücklagen		17.994	17.094
Eigenkapital vor Minderheiten		23.600	22.634
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		47	47
		23.647	22.681
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	21	31.014	32.376
Sonstige Verbindlichkeiten	22	1.591	1.355
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	23	1.622	2.254
Rückstellungen für Pensionen	24	14.003	12.633
Ertragsteuerrückstellungen	23	2.257	2.065
Sonstige Rückstellungen	25	5.638	5.547
		56.125	56.230
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	21	30.992	28.885
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26	8.476	7.434
Ertragsteuerverbindlichkeiten	23	150	57
Sonstige Verbindlichkeiten	22	6.205	6.326
Sonstige Rückstellungen	25	7.486	5.990
		53.309	48.692
Bilanzsumme		133.081	127.603

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

> Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

> Kapitalflussrechnung

Anhang

AUFSTELLUNG DER ERFASSTEN ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2005

Mio. €	2005	2004
Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste	- 1.231	- 787
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere):		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	416	-
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	- 168	-
Cash-flow-Hedges:		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	- 399	104
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	- 11	- 55
Währungsumrechnungsdifferenzen	956	- 189
Latente Steuern	587	300
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	150	- 627
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG nach Steuern	1.120	693
Erfasste Erträge und Aufwendungen	1.270	66
Auswirkungen der Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden im Eigenkapital		- 501

Das Eigenkapital wird in Anhangsangabe 20 erläutert.

KAPITALFLUSSRECHNUNG DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2005

Mio. €	2005	angepasst 2004
Zahlungsmittel Anfangsbestand	10.221	7.536
Ergebnis vor Steuern	1.722	1.088
Ertragsteuerzahlungen	-354	-21
Abschreibungen auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte*	5.614	5.648
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.438	1.134
Abschreibungen auf Beteiligungen*	6	62
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*	1.596	1.774
Veränderung der Rückstellungen	1.351	1.053
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	40	-21
Ergebnis aus der at Equity-Bewertung	294	56
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	151	-177
Veränderung der Vorräte	-720	178
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-757	-4
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	429	687
Cash-flow laufendes Geschäft	10.810	11.457
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	-4.434	-5.550
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-1.432	-1.501
Erwerb von Beteiligungen	-150	-2.287
Veräußerung von Beteiligungen	166	1.045
Begebung von Ausleihungen	-22	-319
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-2.950	-1.942
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.948	-4.801
Erlöse aus dem Abgang von Anlagegegenständen (ohne Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien)	304	277
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-820	280
Investitionstätigkeit	-11.286	-14.798
Kapitaleinzahlungen	66	-
Dividendenzahlung	-414	-419
Sonstige Veränderungen des Eigenkapitals	13	7
Aufnahme von Anleihen	5.754	13.718
Tilgung von Anleihen	-9.804	-5.507
Veränderung der übrigen Finanzschulden	3.233	-1.439
Leasingzahlungen	-3	-21
Veränderung von Darlehen	-639	-335
Finanzierungstätigkeit	-1.794	6.004
Veränderung der Zahlungsmittel aus Konzernkreisänderungen	-67	3
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	79	19
Veränderung der Zahlungsmittel	-2.258	2.685
Zahlungsmittel Endbestand	7.963	10.221
Zahlungsmittel	7.963	10.221
Wertpapiere und Darlehen	5.843	4.112
Brutto-Liquidität	13.806	14.333
Kreditstand	-62.006	-61.261
Netto-Liquidität	-48.200	-46.928

* Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangsangabe 27 erläutert.

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

ANHANG DES VOLKSWAGEN KONZERNABSCHLUSSES ZUM 31. DEZEMBER 2005

ALLGEMEINE ANGABEN

Die Volkswagen AG hat ihren Konzernabschluss für das Jahr 2005 nach internationalen Rechnungslegungsvorschriften, den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Alle ab 1. Januar 2005 verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) wurden berücksichtigt. Bedeutsame Auswirkungen neuer oder geänderter Standards haben wir nachstehend beschrieben. Aufgrund von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden im Geschäftsjahr 2005 wurden Anpassungen der Vorjahreszahlen erforderlich. Der Abschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

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

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

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

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

AUSWIRKUNGEN NEUER BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTER STANDARDS

IFRS 2 Aktienbasierte Vergütung

Die von der Volkswagen AG gewährten Wandelschuldverschreibungen werden zum Zeitpunkt der Ausgabe an die Mitarbeiter gemäß IFRS 2 zum Fair Value bewertet. Die zum Fair Value bewerteten Wandelschuldverschreibungen sind im Personalaufwand und im Eigenkapital erfasst worden.

IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer

Durch die Überarbeitung des IAS 19 wurde ein weiteres Wahlrecht für die Behandlung versicherungsmathematischer Gewinne oder Verluste geschaffen. Danach können versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste nunmehr auch in der Periode ihrer Entstehung erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Volkswagen hat von

diesem Wahlrecht Gebrauch gemacht, um entscheidungsrelevantere Informationen über die aktuelle Höhe der Pensionsverpflichtungen zu vermitteln. Die erfolgsneutral erfassten Beträge werden in der Aufstellung der (im Eigenkapital) erfassten Erträge und Aufwendungen ausgewiesen.

Die Inanspruchnahme der erfolgsneutralen Verrechnung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste stellt einen Methodenwechsel gemäß IAS 8 dar. Daher war die bilanzielle Behandlung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste zum 1. Januar 2004 anzupassen. Dies führte zu einer Erhöhung der Pensionsrückstellungen um 937 Mio. €. Entsprechend wurde der Eröffnungsbilanzwert der Gewinnrücklagen, vermindert um den Effekt latenter Steuern, gekürzt. Weiterhin waren die im Jahr 2004 in den Funktionsbereichen erfolgswirksam verrechneten versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste zu stornieren. Daraus ergab sich eine Entlastung des Operativen Ergebnisses in Höhe von 22 Mio. €.

IAS 32 Finanzinstrumente: Ausweis und Präsentation

Anteile an Personengesellschaften, bei denen den Anteilseignern ein Inhaberkündigungsrecht zusteht, sind gemäß IAS 32 als Fremdkapital auszuweisen. Solche Anteile sind erfolgswirksam zum Abfindungsanspruch zu bewerten. Im Volkswagen Konzern betraf diese Regelung die Anteile fremder Gesellschafter an der Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, die in die Verbindlichkeiten umgegliedert und zum Abfindungsanspruch bewertet wurden.

Durch die neue bilanzielle Behandlung der Anteile an Personengesellschaften war der Jahresabschluss retrospektiv anzupassen. Für das Geschäftsjahr 2004 ergab sich dadurch eine Belastung des Finanzergebnisses in Höhe von 33 Mio. €.

IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung

Aufgrund der Novellierung des IAS 39 war eine geänderte Ermittlung der Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente erforderlich. Im Volkswagen Konzern hatte dies insbesondere Auswirkungen im Finanzdienstleistungsbereich. Die Neuregelung sieht vor, dass vorhandenen Risiken durch Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls beziehungsweise aufgrund von historisch abgeleiteten portfolio-basierten Ausfallwahrscheinlichkeiten Rechnung zu tragen ist. Die Eröffnungsbilanzwerte zum 1. Januar 2005 wurden erfolgsneutral angepasst.

Durch den überarbeiteten IAS 39 sind Fair-Value-Änderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten (Available for Sale) erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Daher werden Änderungen des Fair Value dieser Finanzinstrumente in einer separaten Rücklage im Eigenkapital ausgewiesen.

Eine retrospektive Anpassung der Vorjahreszahlen erfolgte nicht, da die dazu erforderlichen Daten der vorangegangenen Perioden nicht in der Art und Weise vorlagen, dass eine sachgerechte rückwirkende Anwendung möglich gewesen wäre.

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

DARSTELLUNG DER ÜBERLEITUNG DES ERGEBNISSES 2004

Mio. €	31.12.2004
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns vor Anpassung	716
Ergebniseffekt aufgrund von IAS 19 (Pensionsrückstellungen)	22
Effekt latenter Steuern	-8
Ergebniseffekt aufgrund von IAS 32 (Anteile an Personengesellschaften)	-33
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns nach Anpassung	697

KONZERNKREIS

Neben der Volkswagen AG, die ihren Sitz in Wolfsburg hat und beim Amtsgericht Braunschweig unter HRB 100484 eingetragen ist, werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar über die Möglichkeit verfügt, deren Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass die Gesellschaften des Konzerns aus der Tätigkeit dieser Unternehmen (Tochterunternehmen) Nutzen ziehen. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht; sie endet, wenn diese Möglichkeit nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder nur geringer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns nur von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten beziehungsweise niedrigeren Zeitwerten im Konzernabschluss gezeigt. Die Summe der Eigenkapitalbeträge dieser Tochtergesellschaften beträgt 1,3 % (Vorjahr: 0,8 %) des Konzern-Eigenkapitals; das gesamte Ergebnis nach Steuern dieser Gesellschaften beträgt 3,7 % (Vorjahr: -0,2 %) des Ergebnisses nach Steuern des Volkswagen Konzerns.

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

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

Mio. €	2005	2004
Langfristige Vermögenswerte	7.191	5.975
Kurzfristige Vermögenswerte	5.516	4.143
Langfristige Schulden	3.378	2.880
Kurzfristige Schulden	6.535	5.009
Erträge	3.950	4.402
Aufwendungen	3.946	4.136

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

	2005	2004
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	49	50
Ausland	144	149
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	42	43
Ausland	80	85
Assoziierte Gesellschaften und Joint Ventures		
Inland	35	37
Ausland	53	50
	403	414

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich der Kreis der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften durch erstmalige Einbeziehung um zwei inländische und vier ausländische Gesellschaften erhöht. Infolge von Umstrukturierungsmaßnahmen wurden fünf Gesellschaften verschmolzen. Weitere zwei Gesellschaften sind nach Aufgabe der Geschäftstätigkeit aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2005 wurden die vollkonsolidierte Gesellschaft COSWORTH TECHNOLOGY LTD., Northampton, sowie die nicht konsolidierte COSWORTH TECHNOLOGY INC., Novi, Michigan, veräußert. Die COSWORTH TECHNOLOGY LTD., Northampton, ist damit aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Die Anteile an den vollkonsolidierten Gesellschaften Europcar Interrent Lease S.r.L., Rom, einschließlich deren Tochtergesellschaften sowie Europcar Renting, S.A., Madrid, und Unirent – Comércio e Aluguer de Bens de Equipamento e Consumo, S.A., Lissabon, wurden an die LeasePlan Gruppe veräußert. Nach erfolgter Zustimmung der Kartellbehörden schieden diese Gesellschaften Ende September 2005 aus dem Konsolidierungskreis aus. Daraus ergaben sich Verkaufserlöse in Höhe von 124 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Nachdem die Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH mit der Volkswagen AG verschmolzen wurde, ist sie formal aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Die Veränderung des Konsolidierungskreises hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Vergleichbarkeit des Konzernabschlusses.

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

Am 15. Dezember 2005 wurde eine Vereinbarung über den Verkauf der gedas-Gruppe, Berlin, unterzeichnet. Die Zustimmung der zuständigen Kartellbehörden zu dieser Veräußerung steht noch aus. Ein getrennter Ausweis der Vermögenswerte und Schulden gemäß IFRS 5 wurde nicht vorgenommen, da die Aussagefähigkeit des Konzernabschlusses nicht erhöht würde.

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes wird beim Amtsgericht Braunschweig, HRB 100484, hinterlegt. Darüber hinaus kann diese Aufstellung direkt bei der Volkswagen AG, Finanz-Analytik und -Publizität, Brieffach 1848-2, 38436 Wolfsburg, angefordert werden.

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

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

KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

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

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

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

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

Die im Vorjahr angewendeten Konsolidierungsgrundsätze sowie die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch neue beziehungsweise geänderte Standards erforderlichen Änderungen, beibehalten worden.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der Volkswagen AG und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz setzen wir monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Mittelkurses am Bilanzstichtag an, wobei die eingetretenen Kursgewinne und -verluste ergebniswirksam erfasst werden. Die zum

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

> Anhang

Volkswagen Konzern gehörenden ausländischen Gesellschaften sind grundsätzlich selbstständige Teileinheiten, deren Abschlüsse nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet werden. Aktiv- und Passivposten werden mit dem Bilanzstichtagskurs umgerechnet. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen geführt. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

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

	1 € =	Bilanz Mittelkurs am 31.12.		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs	
		2005	2004	2005	2004
Argentinien	ARS	3,57630	4,05060	3,63920	3,65990
Australien	AUD	1,61090	1,74590	1,63260	1,68920
Brasilien	BRL	2,76080	3,61500	3,03920	3,63730
Großbritannien	GBP	0,68530	0,70505	0,68391	0,67857
Indien	INR	53,09400	59,21050	54,81600	56,25550
Japan	JPY	138,90000	139,65000	136,87040	134,39790
Kanada	CAD	1,37250	1,64160	1,50970	1,61700
Mexiko	MXN	12,56760	15,08370	13,55330	14,01770
Polen	PLN	3,86000	4,08450	4,02260	4,53290
Republik Korea	KRW	1.184,42000	1.410,05000	1.274,38350	1.422,94960
Russland	RUB	33,92000	37,75740	35,19960	35,80080
Schweden	SEK	9,38850	9,02060	9,28010	9,12520
Slowakische Republik	SKK	37,88000	38,74500	38,59480	40,03390
Südafrika	ZAR	7,46420	7,68970	7,91680	8,01780
Tschechische Republik	CZK	29,00000	30,46400	29,78530	31,90840
USA	USD	1,17970	1,36210	1,24480	1,24320
Volksrepublik China	CNY	9,52040	11,27340	10,20250	10,29010

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die über drei Jahre abgeschrieben wird.

Forschungskosten sind gemäß IAS 38 als laufender Aufwand ausgewiesen.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte haben wir mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungs-

kosten aktiviert, sofern die Herstellung dieser Produkte dem Volkswagen Konzern wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Falls die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht gegeben sind, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam verrechnet.

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

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres haben wir den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens jährlich, bei sonstigen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwills und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer wird im Volkswagen Konzern grundsätzlich der Nutzungswert herangezogen. Basis hierfür ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst. Dabei werden angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Für die Ermittlung der Cash-flows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Automobilmärkte zugrunde gelegt.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen bewerten wir zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Reparaturkosten und Zinsen auf Fremdkapital werden als laufender Aufwand erfasst. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

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

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag (Recoverable Amount) des betreffenden Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, nehmen wir entsprechende Zuschreibungen vor.

Bei der Nutzung gemieteter Sachanlagen sind die Voraussetzungen des Finanzierungsleasings nach IAS 17 erfüllt, wenn alle wesentlichen Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum in Verbindung stehen, auf die betreffende Konzerngesellschaft übertragen wurden. In diesen Fällen werden die jeweiligen Sachanlagen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten beziehungsweise zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind diskontiert als Verbindlichkeit passiviert.

Soweit konsolidierte Gesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, werden Leasingraten beziehungsweise Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermietete Vermögenswerte

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, wobei die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen. Bei Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten sind die Fair Values im Anhang anzugeben. Grundlage für die Fair-Value-Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren.

Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

IAS 39 unterteilt finanzielle Vermögenswerte in folgende Kategorien:

- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- bis zur Endfälligkeit zu haltende finanzielle Vermögenswerte,

- ausgereichte Kredite und Forderungen sowie
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Schulden werden in nachstehende Kategorien eingeordnet:

- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden und
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden.

Finanzinstrumente bilanzieren wir zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet,

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen und
- etwaiger außerplanmäßiger Abschreibungen für Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit sowie
- zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsflüsse mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Originäre Finanzinstrumente

Ausgereichte Kredite und Forderungen und Verbindlichkeiten sowie bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen. Insbesondere handelt es sich dabei um

- Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- Finanzschulden.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value erfassen wir erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Anteile an Tochtergesellschaften und Beteiligungen gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden jedoch grundsätzlich mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten gezeigt, da für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzpositionen 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 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 Bilanzpositionen (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam erfasst. Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Bewertungsänderungen des effektiven Teils des Derivats werden zunächst erfolgsneutral in der Cash-flow-Hedge-Rücklage und erst bei Realisierung des Grundgeschäfts erfolgswirksam erfasst. Der ineffektive Teil eines Hedge wird sofort erfolgswirksam erfasst.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, jedoch die strengen Kriterien des IAS 39 nicht erfüllen, werden in die Kategorie erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls dieser Kategorie zuzuordnen.

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

Als Leasinggeber – im Allgemeinen von Fahrzeugen – bilanzieren wir im Falle von Finanzierungsleasing, das heißt wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum auf den Leasingkunden übergegangen sind, eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivate) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Latente Steuern

Latente Steuern werden für sämtliche temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Daneben sind latente Steuern aus Verlustvorträgen zu erfassen, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können.

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung beziehungsweise -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation gültigen Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden erst zum Zeitpunkt des Gewinnverwendungsbeschlusses berücksichtigt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Eine Verrechnung aktiver latenter Steuern mit passiven latenten Steuern erfolgt, soweit eine Identität der Steuergläubiger und Fristenkongruenz besteht.

Vorräte

In den Vorräten sind Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen, die direkt dem Herstellungsprozess zugeordnet werden können. Kosten der Verwaltung werden berücksichtigt, soweit sie der Produktion zuzurechnen sind. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Sofern die Werte am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt niedriger sind, werden sie angesetzt. Grundsätzlich basiert die Bewertung gleichartiger Gegenstände des Vorratsvermögens auf der Durchschnittsmethode.

Pensionsrückstellungen

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für Leistungszusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden erfolgsneutral nach Berücksichtigung latenter Steuern im Eigenkapital erfasst.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Ertragsteuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Sonstige Rückstellungen

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen, die nicht schon im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von Personengesellschaften aus Kapitalüberlassung werden zum Fair Value des Abfindungsanspruchs am Bilanzstichtag bewertet.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen weisen wir mit dem Barwert der Leasingraten aus.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise die Waren oder Erzeugnisse geliefert worden sind, das heißt der Gefahrenübergang auf den Kunden stattgefunden hat. Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Bis zu diesem Zeitpunkt sind sie in den Vorräten bilanziert. In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistung enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen

auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. In den Vertriebskosten sind neben Personal- und Sachkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe-, Verkaufsförderungs-, Marktforschungs- und Kundendienstkosten enthalten. Zu den Verwaltungskosten gehören Personal- und Sachkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen. Staatliche Zuwendungen werden grundsätzlich von den Anschaffungskosten der betreffenden Vermögenswerte abgesetzt. Für die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen an Mitarbeiter mit dem Recht auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG wird Personalaufwand gebucht. Dividendenerträge erfassen wir grundsätzlich zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Beurteilung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, die konzerneinheitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern für Sachanlagen und Vermietvermögen, die Einbringbarkeit von Forderungen sowie die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen. Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses unterlagen die zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen keinen bedeutenden Risiken, sodass aus gegenwärtiger Sicht nicht von einer wesentlichen Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr auszugehen ist.

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

> Anhang

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	Automobile		Finanzdienstleistungen		Konsolidierung		Volkswagen Konzern	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Umsatzerlöse mit Dritten	86.382	80.785	8.886	8.178	–	–	95.268	88.963
Umsatzerlöse zwischen Konzernbereichen	1.482	1.322	709	532	–2.191	–1.854	–	–
Segmentumsätze	87.864	82.107	9.595	8.710	–2.191	–1.854	95.268	88.963
Außerplanmäßige Abschreibungen*	646	462	33	184	–	–	679	646
Zuschreibungen*	17	1	31	1	–	–	48	2
Operatives Ergebnis	1.807	590	933	927	52	125	2.792	1.642
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	–45	212	123	43	–	–	78	255
Cash-flow laufendes Geschäft	8.719	9.282	2.698	2.576	–607	–401	10.810	11.457
Segmentvermögen	69.455	66.996	61.459	58.628	–5.964	–6.156	124.950	119.468
At Equity bewertete Anteile	2.842	2.926	1.356	1.295	–	–	4.198	4.221
Segmentschulden	57.204	54.189	55.944	54.067	–7.743	–7.711	105.405	100.545
Investitionen in Sachanlagen (einschließlich Sonstiger immaterieller Vermögenswerte)	4.316	5.425	118	125	–	–	4.434	5.550
Aktivierete Entwicklungskosten	1.432	1.501	–	–	–	–	1.432	1.501
Investitionen in Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	51	70	8.087	6.762	–	–	8.138	6.832
Investitionstätigkeit	6.501	7.631	4.752	8.015	33	–848	11.286	14.798

* Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Vorräte.

NACH MÄRKTEN 2005

Mio. €	Deutsch-land	Übriges Europa	Nord-amerika	Süd-amerika	Afrika	Asien/Ozeanien	Konsoli-dierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit Dritten	26.297	43.062	13.724	4.956	1.968	5.261	–	95.268
Investitionen in Sachanlagen und Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.664	1.210	286	183	54	16	21	4.434
Segmentvermögen	71.533	47.467	21.697	5.600	929	3.025	–25.301	124.950

NACH MÄRKTEN 2004

Mio. €	Deutsch-land	Übriges Europa	Nord-amerika	Süd-amerika	Afrika	Asien/Ozeanien	Konsoli-dierung	Gesamt
Umsatzerlöse mit Dritten	24.504	39.755	13.308	3.949	1.582	5.865	–	88.963
Investitionen in Sachanlagen und Sonstige immaterielle Vermögenswerte	3.541	1.376	417	120	71	14	11	5.550
Segmentvermögen	72.022	43.606	17.444	3.652	686	2.693	–20.635	119.468

Die interne Organisations- und Managementstruktur sowie die interne Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat bilden die Grundlage zur Bestimmung des primären Segmentberichtsformats des Volkswagen Konzerns; danach wird der Volkswagen Konzern in die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen aufgeteilt. Das sekundäre Berichtsformat richtet sich nach geografischen Gesichtspunkten.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

> 1 UMSATZERLÖSE

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	2005	2004
Fahrzeuge	74.294	68.055
Originalteile	5.961	5.849
Sonstige Umsatzerlöse	6.454	7.113
Vermiet- und Leasinggeschäft	5.595	5.187
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	2.964	2.759
	95.268	88.963

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Konzernbereichen und Märkten dargestellt.

> 2 KOSTEN DER UMSATZERLÖSE

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.826 Mio. € (Vorjahr: 1.568 Mio. €) ausgewiesen.

> 3 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Mio. €	2005	2004
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	374	460
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	1.057	909
Erträge aus realisierten derivativen Währungssicherungsinstrumenten	259	593
Erträge aus Wechselkursveränderungen	698	485
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	179	157
Weiterberechnungen	812	673
Erträge aus Investment Property	63	70
Gewinne aus Anlageabgängen	102	133
Übrige betriebliche Erträge	1.008	981
	4.552	4.461

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

> 4 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2005	2004
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	823	754
Aufwendungen aus realisierten derivativen Währungssicherungsinstrumenten	396	313
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	628	521
Aufwand aus Weiterberechnungen	225	145
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.277	1.143
	3.349	2.876

> 5 ERGEBNIS AUS AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILEN

Mio. €	2005	2004
Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	267	345
davon aus: Joint Ventures	(174)	(260)
assoziierten Unternehmen	(93)	(85)
Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen	189	90
davon aus: Joint Ventures	(188)	(83)
assoziierten Unternehmen	(1)	(7)
	78	255

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

> 6 ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

Mio. €	2005	2004
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	16	21
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	1	1
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	11	27
davon aus: verbundenen Unternehmen	(9)	(25)
übrigen Beteiligungen	(2)	(2)
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	51	70
davon aus: verbundenen Unternehmen	(4)	(3)
übrigen Beteiligungen	(47)	(67)
Übriges Beteiligungsergebnis	-25	-23
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	220	167
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(3)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	423	414
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	816	695
Erträge aus der Fair-Value-Bewertung von hedgeineffektiven derivativen Finanzinstrumenten	118	154
Erträge aus der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden	32	261
Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von hedgeineffektiven derivativen Finanzinstrumenten	222	196
Aufwendungen aus der Bewertung und Wertberichtigung von Vermögenswerten und Schulden	7	37
In Leasingraten enthaltener Zinsaufwand	10	13
Zinsergebnis	-262	55
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	714	743
Aufzinsung von Sonstigen Rückstellungen	147	98
Sonstiges Finanzergebnis	-861	-841
Übriges Finanzergebnis	-1.148	-809

Erträge und Aufwendungen aus gesicherten Grundgeschäften und den absichern- den derivativen Finanzinstrumenten im Sinne des IAS 39 werden in den Positionen Aufwendungen und Erträge aus der Fair-Value-Bewertung von hedgeineffektiven derivativen Finanzinstrumenten saldiert ausgewiesen.

> 7 STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERAUFWANDS

Mio. €	2005	2004
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	364	418
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	657	548
Tatsächlicher Steueraufwand	1.021	966
davon periodenfremd	(76)	(38)
Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	-145	-115
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	876	851
Latenter Steuerertrag Inland	-203	-498
Latenter Steuerertrag/-aufwand Ausland	-71	38
Latenter Steuerertrag	-274	-460
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	602	391

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2005 betrug 25 %. Hieraus resultiert einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag eine Steuerbelastung von 38,3 %. Im laufenden Geschäftsjahr wurden latente Steuern grundsätzlich mit einem Steuersatz von 38,3 % bewertet. Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 42,0 %. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2005 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 155 Mio. € (Vorjahr: 114 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge bestanden in Höhe von 3.837 Mio. € (Vorjahr: 3.595 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 1.890 Mio. € (Vorjahr: 1.682 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 222 Mio. € (Vorjahr: 253 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Darüber hinaus bestehen steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.725 Mio. € (Vorjahr: 1.660 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 beziehungsweise 20 Jahren genutzt werden können. Verlustvorträge in Höhe von 615 Mio. € (Vorjahr: 692 Mio. €) wurden als nicht nutzbar eingeschätzt.

Der Anstieg nicht genutzter Verlustvorträge resultiert im Wesentlichen aus den steuerlichen Ergebnissen brasilianischer Gesellschaften.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Latente Steuern wurden angesetzt, soweit Einkünfte von Tochterunternehmen aufgrund besonderer lokaler steuerlicher Regelungen in der Vergangenheit steuerbefreit waren und soweit die Steuereffekte bei Wegfall der temporären Steuerbefreiung absehbar wurden. Die von verschiedenen Staaten zum Ausgleich für den Wegfall der betragsmäßig unbegrenzten Steuerbefreiungen gewährten Steuerguthaben führten zum Ansatz eines Steuervorteils in Höhe von 303 Mio. € (Vorjahr: 305 Mio. €).

Für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 51 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €) und für Steuergutschriften in Höhe von 206 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) wurde in der Bilanz kein latenter Steueranspruch angesetzt.

Aus Steuersatzänderungen resultierten latente Steueraufwendungen in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: Ertrag 16 Mio. €).

In Höhe von insgesamt 1.182 Mio. € (Vorjahr: 595 Mio. €) wurden die in der Bilanz erfassten latenten Steuern direkt im Eigenkapital berücksichtigt, ohne die Gewinn- und Verlustrechnung zu berühren. Die Ausübung des Wahlrechts nach IAS 19 zur erfolgsneutralen Erfassung versicherungsmathematischer Verluste führte im laufenden Geschäftsjahr zu einer Eigenkapitalerhöhung aus der Bildung von latenten Steuern in Höhe von 469 Mio. € (Vorjahr: 305 Mio. €). Die Veränderung der latenten Steuern auf Cash-flow-Hedge-Rücklagen erhöhten das Eigenkapital um 194 Mio. € (Vorjahr: Verminderung um 5 Mio. €). Die aufgrund der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren zu bildenden latenten Steuern minderten das Eigenkapital um 76 Mio. €.

Wenn steuerlich belastete und unbelastete Eigenkapitalbestandteile vollständig ausgeschüttet würden, bestünde ein nicht bilanzierter Körperschaftsteuererminderungsanspruch in Höhe von 1.165 Mio. € (Vorjahr: 1.162 Mio. €). Die Regelungen des im April 2003 erlassenen Steuervergünstigungsabbaugesetzes waren nur noch bis zum Geschäftsjahr 2005 anwendbar. Danach wird beginnend mit dem Geschäftsjahr 2006 auf Dividenden wieder eine Körperschaftsteuererminderung gewährt. Daher führt die vorgeschlagene Dividende für das Geschäftsjahr 2005 zu einer Steuerentlastung von 75 Mio. €.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004
Immaterielle Vermögenswerte	145	120	2.283	2.331
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	4.519	4.170	3.116	2.770
Langfristige Finanzinstrumente	173	231	48	52
Vorräte	164	161	107	123
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	824	610	5.158	4.591
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	28	89	84	39
Pensionsrückstellungen	2.065	1.639	6	8
Übrige Rückstellungen	2.004	1.602	104	58
Verbindlichkeiten	1.639	1.250	543	616
Steuerliche Verlustvorträge	1.058	1.136	0	0
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	-2	-181	0	0
Bruttowert	12.617	10.827	11.449	10.588
davon langfristig	(8.691)	(7.609)	(8.600)	(7.908)
Saldierung	10.608	8.968	10.608	8.968
Konsolidierung	863	828	781	634
Bilanzansatz	2.872	2.687	1.622	2.254

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

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 2005 von 602 Mio. € (Vorjahr: 391 Mio. €) war um 58 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) niedriger als der erwartete Steueraufwand von 660 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Thesaurierungssatzes von 38,3 % auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2005	2004
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.722	1.088
Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 38,3 %; Vorjahr: 38,3 %)	660	417
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-186	-216
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-146	-131
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	237	297
temporäre Differenzen und Verluste, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	119	265
Steuerzuschriften	-64	-201
Periodenfremde tatsächliche Steuern	-24	-20
Effekte aus Steuersatzänderungen	10	-16
Sonstige Steuereffekte	-4	-4
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	602	391
Effektiver Steuersatz (%)	34,9	35,9

> 8 ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Eine Verwässerung des Ergebnisses je Aktie resultiert aus so genannten potenziellen Aktien. Hierzu zählen Optionsrechte, die allerdings nur dann ergebnisverwässernd wirken, wenn diese Rechte die Ausgabe von Aktien zu einem Wert unter dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie zur Folge haben. Es ergab sich kein Verwässerungseffekt, da der Jahresdurchschnittskurs der Volkswagen Stammaktien unter dem Wandelpreis für die Ausübung der Wandelrechte lag.

Stück	Stämme		Vorzüge	
	2005	2004	2005	2004
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – unverwässert	279.126.053	278.570.587	105.238.280	105.238.280
Verwässernde potenzielle Stammaktien aus				
Aktionsoptionsplan	–	–	–	–
Optionsanleihen	–	–	–	–
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien – verwässert	279.126.053	278.570.587	105.238.280	105.238.280

Mio. €	2005	2004
Ergebnis nach Steuern	1.120	697
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	0	4
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	1.120	693
Unverwässertes Ergebnis		
davon aus: Stammaktien	809	499
Vorzugsaktien	311	194
Verwässertes Ergebnis		
davon aus: Stammaktien	809	499
Vorzugsaktien	311	194

€	2005	2004
Ergebnis je Aktie – unverwässert		
Stammaktie	2,90	1,79
Vorzugsaktie	2,96	1,85
Ergebnis je Aktie – verwässert		
Stammaktie	2,90	1,79
Vorzugsaktie	2,96	1,85

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

> Anhang

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

> 9 IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2004

Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte u. ä. Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Goodwill	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
Anschaftungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2004	49	1.359	2.210	7.626	1.210	12.454
Währungsänderungen	-1	20	-13	13	-1	18
Änderungen						
Konsolidierungskreis	-	-	-	-	1	1
Zugänge	3	2	1.039	462	139	1.645
Umbuchungen	2	27	-1.578	1.577	-2	26
Abgänge	2	1.183	16	1.145	234	2.580
Stand am 31.12.2004	51	225	1.642	8.533	1.113	11.564
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2004	33	1.168	98	3.329	681	5.309
Währungsänderungen	-1	-	-	6	-2	3
Änderungen						
Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	0
Zugänge planmäßig	8	-	-	1.134	173	1.315
Zugänge außerplanmäßig	6	-	-	-	2	8
Umbuchungen	-	16	-	-	-9	7
Abgänge	2	1.184	17	1.132	233	2.568
Zuschreibungen	-	-	-	-	-	-
Stand am 31.12.2004	44	-	81	3.337	612	4.074
Nettobuchwert am 31.12.2004	7	225	1.561	5.196	501	7.490

Dem im Rahmen des Werthaltigkeitstests ermittelten Nutzungswert für Immaterielle Vermögenswerte wird ein Abzinsungsfaktor zugrunde gelegt, welcher der geforderten Kapitalrendite im Volkswagen Konzern entspricht. Durch Sensitivitätsanalysen haben wir festgestellt, dass auch bei innerhalb eines realistischen Rahmens abweichenden Schlüsselannahmen kein Wertminderungsbedarf bei Goodwills und Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer vorliegen würde.

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2005

Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte u. ä. Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Goodwill	Aktivier- te Entwick- lungs- kosten für in Entwick- lung befindliche Produkte	Aktivier- te Entwick- lungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2005	51	225	1.642	8.533	1.113	11.564
Währungsänderungen	4	8	29	144	20	205
Änderungen						
Konsolidierungskreis	–	–	–	–	4	4
Zugänge	8	5	1.071	361	186	1.631
Umbuchungen	3	–	–1.024	1.016	24	19
Abgänge	3	–	3	514	64	584
Stand am 31.12.2005	63	238	1.715	9.540	1.283	12.839
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2005	44	–	81	3.337	612	4.074
Währungsänderungen	4	–	–	60	15	79
Änderungen						
Konsolidierungskreis	–	–	–	–	0	0
Zugänge planmäßig	7	–	–	1.316	165	1.488
Zugänge außerplanmäßig	1	–	5	117	0	123
Umbuchungen	1	–	–	–	1	2
Abgänge	3	–	–	511	81	595
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Stand am 31.12.2005	54	–	86	4.319	712	5.171
Nettobuchwert am 31.12.2005	9	238	1.629	5.221	571	7.668

Von den im Jahr 2005 insgesamt angefallenen Forschungs- und Entwicklungskosten erfüllten 1.432 Mio. € (Vorjahr: 1.501 Mio. €) die Aktivierungskriterien nach IFRS.

Folgende Beträge wurden erfolgswirksam verrechnet:

Mio. €	2005	2004
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	2.643	2.663
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	1.438	1.134
Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	4.081	3.797

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

> 10 SACHANLAGEN

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2004

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Ander Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- / Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2004	12.802	21.997	26.711	2.289	63.799
Währungsänderungen	43	112	-22	5	138
Änderungen Konsolidierungskreis	0	2	1	3	6
Zugänge	282	1.156	2.725	1.282	5.445
Umbuchungen	251	872	834	-1.983	-26
Abgänge	21	506	1.051	22	1.600
Stand am 31.12.2004	13.357	23.633	29.198	1.574	67.762
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2004	5.814	15.076	19.057	0	39.947
Währungsänderungen	-2	43	-25	-	16
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	-	0
Zugänge planmäßig	455	1.828	2.893	-	5.176
Zugänge außerplanmäßig	23	90	168	3	284
Umbuchungen	0	0	-6	-1	-7
Abgänge	11	481	957	0	1.449
Zuschreibungen	-	-	0	-	0
Stand am 31.12.2004	6.279	16.556	21.130	2	43.967
Nettobuchwert am 31.12.2004	7.078	7.077	8.068	1.572	23.795
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2004	194	1	23	-	218

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2005

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Ander Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- / Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2005	13.357	23.633	29.198	1.574	67.762
Währungsänderungen	257	604	602	54	1.517
Änderungen Konsolidierungskreis	7	1	4	–	12
Zugänge	227	724	2.216	1.078	4.245
Umbuchungen	149	639	544	– 1.349	– 17
Abgänge	100	1.076	1.444	27	2.647
Stand am 31.12.2005	13.897	24.525	31.120	1.330	70.872
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2005	6.279	16.556	21.130	2	43.967
Währungsänderungen	105	413	434	–	952
Änderungen Konsolidierungskreis	2	1	2	–	5
Zugänge planmäßig	472	1.831	2.910	–	5.213
Zugänge außerplanmäßig	16	118	112	0	246
Umbuchungen	1	– 14	15	– 2	0
Abgänge	54	1.023	1.300	–	2.377
Zuschreibungen	– 1	– 17	–	–	– 18
Stand am 31.12.2005	6.820	17.865	23.303	0	47.988
Nettobuchwert am 31.12.2005	7.077	6.660	7.817	1.330	22.884
davon als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte					
Buchwert 31.12.2005	184	1	20	–	205

Für mittels Finanzierungsleasing-Verträgen geleaste Gebäude und Anlagen bestehen überwiegend Kaufoptionen, die auch ausgeübt werden sollen. Die Zinssätze, die den Verträgen zugrunde liegen, variieren je nach Markt und Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen 2,9 und 11,0 %. Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2006	2007 – 2010	ab 2011	Gesamt
Leasingzahlungen	112	97	148	357
Zinsanteile	13	33	31	77
Buchwert / Barwert	99	64	117	280

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte erfolgten im laufenden Jahr aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 315 Mio. € (Vorjahr: 386 Mio. €).

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

> 11 VERMIETETE VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2004	10.414	619	11.033
Währungsänderungen	-498	18	-480
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	6.773	59	6.832
Umbuchungen	-2	2	0
Abgänge	5.722	366	6.088
Stand am 31.12.2004	10.965	332	11.297
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2004	1.964	163	2.127
Währungsänderungen	-127	1	-126
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge planmäßig	1.583	10	1.593
Zugänge außerplanmäßig	183	1	184
Umbuchungen	-1	1	-
Abgänge	1.120	25	1.145
Zuschreibungen	-1	-1	-2
Stand am 31.12.2004	2.481	150	2.631
Nettobuchwert am 31.12.2004	8.484	182	8.666

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2005	10.965	332	11.297
Währungsänderungen	1.117	2	1.119
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0
Zugänge	8.131	7	8.138
Umbuchungen	-	-2	-2
Abgänge	7.532	24	7.556
Stand am 31.12.2005	12.681	315	12.996
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2005	2.481	150	2.631
Währungsänderungen	294	0	294
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0
Zugänge planmäßig	1.586	7	1.593
Zugänge außerplanmäßig	33	-	33
Umbuchungen	-	-1	-1
Abgänge	1.565	8	1.573
Zuschreibungen	-30	-	-30
Stand am 31.12.2005	2.799	148	2.947
Nettobuchwert am 31.12.2005	9.882	167	10.049

Unter den Vermieteten Vermögenswerten weisen wir das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen aus.

Unter dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden verpachtete Händlerbetriebe und Mietwohnungen ausgewiesen, deren Fair Value 446 Mio. € beträgt. Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 47 Mio. € an, für nicht genutztes Investment Property wurde 1 Mio. € aufgewandt.

Aus den unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungen:

Mio. €	2006	2007 – 2010	ab 2011	Gesamt
	1.103	1.186	32	2.321

> 12 AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE UND SONSTIGE BETEILIGUNGEN

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Anschaffungskosten			
Stand am 01.01.2004	3.746	445	4.191
Währungsänderungen	-26	0	-26
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	1.423	87	1.510
Umbuchungen	0	0	-
Abgänge	792	70	862
Zuschreibungen	-	14	14
Stand am 31.12.2004	4.351	476	4.827
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2004	407	141	548
Währungsänderungen	-1	1	0
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge planmäßig	-	-	-
Zugänge außerplanmäßig	15	70	85
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	291	29	320
Zuschreibungen	0	0	0
Stand am 31.12.2004	130	183	313
Nettobuchwert am 31.12.2004	4.221	293	4.514

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

> Anhang

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Anschaffungskosten			
Stand am 01.01.2005	4.351	476	4.827
Währungsänderungen	62	10	72
Änderungen Konsolidierungskreis	–	1	1
Zugänge	465	142	607
Umbuchungen	72	–72	0
Abgänge	562	39	601
Zuschreibungen	–	2	2
Stand am 31.12.2005	4.388	520	4.908
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2005	130	183	313
Währungsänderungen	2	1	3
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge außerplanmäßig	64	4	68
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	0	4	4
Zuschreibungen	–6	0	–6
Stand am 31.12.2005	190	184	374
Nettobuchwert am 31.12.2005	4.198	336	4.534

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Joint Ventures in Höhe von 2.800 Mio. € (Vorjahr: 2.843 Mio. €) enthalten.

Die wesentlichen Joint Ventures und assoziierten Gesellschaften sind in der Aufstellung der wesentlichen Konzerngesellschaften am Ende des Anhangs aufgeführt.

> 13 LANG- UND KURZFRISTIGE FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2005	Zeitwert 31.12.2005	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2004	Zeitwert 31.12.2004
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	9.034	16.562	25.596	25.642	8.106	15.281	23.387	23.556
Händlerfinanzierung	8.537	745	9.282	9.282	8.306	668	8.974	8.971
Direktbankgeschäft	77	104	181	179	53	–	53	53
	17.648	17.411	35.059	35.103	16.465	15.949	32.414	32.580
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	79	–	79	79	194	–	194	194
Forderungen aus Finanzierungsleasing- Verträgen	4.685	7.547	12.232	12.225	4.450	6.813	11.263	11.255
	22.412	24.958	47.370	47.407	21.109	22.762	43.871	44.029

Die langfristigen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungsgeschäft sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 0,6 und 20,4 % zu verzinsen. Sie haben Laufzeiten von bis zu 60 Monaten. Der langfristige Teil der Händlerfinanzierung wird länderabhängig zu Zinssätzen zwischen 3,1 und 8,8 % gewährt.

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 85 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Den Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen – nahezu ausschließlich für Fahrzeuge – liegen die folgenden erwarteten Zahlungsströme zugrunde:

Mio. €	2006	2007 – 2010	ab 2011	Gesamt
Zukünftige Einzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	5.098	8.201	13	13.312
Noch nicht realisierte Finanzierungserträge (Abzinsung)	–413	–666	–1	–1.080
Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	4.685	7.535	12	12.232
Barwert der nicht garantierten Restwerte	–	–	–	–
Barwert der am Bilanzstichtag ausstehenden Mindestleasingzahlungen	4.685	7.535	12	12.232

Für die ausstehenden Forderungen aus Finanzierungsleasing bestehen Wertberichtigungen in Höhe von 201 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

> 14 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2005	Zeitwert 31.12.2005	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2004	Zeitwert 31.12.2004
Sonstige Forderungen gegenüber								
verbundenen Unternehmen	255	11	266	266	66	10	76	76
Joint Ventures	1.247	566	1.813	1.819	892	457	1.349	1.349
assoziierten Unternehmen	17	–	17	17	7	–	7	7
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	16	125	141	140	73	127	200	200
Sonstige Steueransprüche	1.155	30	1.185	1.186	1.002	28	1.030	1.030
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	401	769	1.170	1.170	723	956	1.679	1.679
Übrige Vermögenswerte	1.765	769	2.534	2.520	1.099	720	1.819	1.804
	4.856	2.270	7.126	7.118	3.862	2.298	6.160	6.145

In den Übrigen Vermögenswerten ist Planvermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 30 Mio. € (Vorjahr: 75 Mio. €) enthalten.

Für die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Wertberichtigungen wurden in Höhe von 272 Mio. € (Vorjahr: 291 Mio. €) berücksichtigt.

In den Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind Darlehen gegenüber Joint Ventures, assoziierten und sonstigen Beteiligungsgesellschaften enthalten, die mit Zinssätzen bis zu 14,8 % (Vorjahr: 3,7 %) verzinst wurden.

Die Sonstigen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Darlehen mit Laufzeiten zwischen einem und 15 Jahren und sind zu Zinssätzen zwischen 2,4 und 9,32 % ausgeliehen.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Aus den derivativen Finanzinstrumenten ergeben sich die folgenden positiven Fair Values:

Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	13	308
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	40	84
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	671	710
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	88	33
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	68	262
Hedge-Geschäfte	880	1.397
Vermögenswerte aus hedgeineffektiven Derivaten	290	282
	1.170	1.679

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangsangabe 28 Finanzinstrumente näher erläutert.

> 15 ERTRAGSTEUERANSPRÜCHE

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2005	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2004
Latente Ertragsteueransprüche	–	2.872	2.872	–	2.687	2.687
Ertragsteuerforderungen	317	–	317	469	–	469
	317	2.872	3.189	469	2.687	3.156

> 16 VORRÄTE

Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.163	1.943
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.355	1.289
Fertige Erzeugnisse, Waren	9.100	8.177
Geleistete Anzahlungen	25	31
	12.643	11.440

Von den gesamten Vorräten sind 2.373 Mio. € (Vorjahr: 1.952 Mio. €) zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Die Herstellungskosten der Vorräte werden als Aufwand angesetzt und sind in Höhe von 74.550 Mio. € (Vorjahr: 70.984 Mio. €) in den Umsatzkosten erfasst worden. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 277 Mio. € (Vorjahr: 170 Mio. €).

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

> 17 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	5.252	4.853
verbundenen Unternehmen	151	178
Joint Ventures	176	248
assozierten Unternehmen	52	74
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	4
	5.638	5.357

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten. Wertberichtigungen wurden in Höhe von 116 Mio. € (Vorjahr: 162 Mio. €) gebildet.

> 18 WERTPAPIERE

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien.

> 19 ZAHLUNGSMITTEL

Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Guthaben bei Kreditinstituten	7.750	9.937
Schecks, Kassenbestand und jederzeit fällige Mittel	213	284
	7.963	10.221

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen.

> 20 EIGENKAPITAL

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Ange-sammelte Gewinne	Wäh-rungs-umrech-nungs-rücklage	Rück-lage für Pen-sionen	Gewinnrücklagen Rück-lage für Cash-flow-Hedges	Rücklage für Markt-bewertung Wert-papiere	Auf Aktio-näre der VW AG entfallen-des Eigen-kapital	Anteile anderer Gesell-schafter	Summe Eigen-kapital
Stand vor Anpassung am 01.01.2004	1.089	4.451	20.391	-2.212	-	40	-	23.759	104	23.863
Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden IAS 19 und IAS 32	-	-	-157	-	-608	-	-	-765	-49	-814
Stand nach Anpassung am 01.01.2004	1.089	4.451	20.234	-2.212	-608	40	-	22.994	55	23.049
Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-409	-	-	-	-	-409	-10	-419
Erfasste Erträge und Aufwendungen	-	-	693	-189	-787	49	-	-234	2	-232
Latente Steuern	-	-	-	-	305	-5	-	300	-	300
Übrige Veränderung	-	-	-17	-	-	-	-	-17	0	-17
Stand am 31.12.2004	1.089	4.451	20.501	-2.401	-1.090	84	-	22.634	47	22.681
Stand vor Anpassung am 01.01.2005	1.089	4.451	20.501	-2.401	-1.090	84	-	22.634	47	22.681
Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden IAS 39	-	-	33	-	-	-	-	33	-	33
Stand nach Anpassung am 01.01.2005	1.089	4.451	20.534	-2.401	-1.090	84	-	22.667	47	22.714
Kapitalerhöhung	4	62	-	-	-	-	-	66	-	66
Dividendenausschüttung	-	-	-409	-	-	-	-	-409	-5	-414
Erfasste Erträge und Aufwendungen	-	-	1.120	956	-1.231	-410	248	683	2	685
Latente Steuern	-	-	-	-	469	194	-76	587	-	587
Übrige Veränderung	-	-	6	-	-	-	-	6	3	9
Stand am 31.12.2005	1.093	4.513	21.251	-1.445	-1.852	-132	172	23.600	47	23.647

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG lautet auf Euro. Die Aktien sind nennwertlose Stückaktien und lauten auf den Inhaber. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Gesellschaftskapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 321.929.800 nennwertlosen Stammaktien und 105.238.280 Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.093 Mio. € (Vorjahr: 1.089 Mio. €). Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Juni 2001 besteht bis zum 6. Juni 2006 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Stammaktien von bis zu 130 Mio. €. Ein weiteres Genehmigtes Kapital von bis zu 400 Mio. € besteht laut Beschluss der Hauptversammlung vom 22. April 2004

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

> Anhang

bis zum 21. April 2009. Zusätzlich besteht ein Bedingtes Kapital von 100 Mio. € durch Ausgabe von bis zu 39.062.500 Stamm- und/oder Vorzugsaktien. Diese bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber der bis zum 1. Juni 2004 begebenen Wandelschuldverschreibungen ihr Bezugsrecht ausüben.

	Stück		€	
	2005	2004	2005	2004
Stand am 01.01.	425.528.220	425.528.220	1.089.352.243	1.089.352.243
Ausgegebene Aktien (Optionsanleihe)	1.639.860	–	4.198.042	–
Stand am 31.12.	427.168.080	425.528.220	1.093.550.285	1.089.352.243

Die im Vorjahr von der Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH gehaltenen Stammaktien der Volkswagen AG (41.719.353 Stück) sind durch die Verschmelzung in das Eigentum der Volkswagen AG übergegangen.

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 4.294 Mio. € aus den Kapitalerhöhungen sowie dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € zusammen.

AKTIONSOPTIONSPLAN

Der Vorstand hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 19. Juni 1997 zur Auflegung eines Aktienoptionsplans Gebrauch gemacht. Hierfür besteht ein Bedingtes Kapital in Höhe von 28,6 Mio. €. Darüber hinaus besteht durch Beschluss der Hauptversammlung vom 16. April 2002 ein weiteres Bedingtes Kapital von 35,5 Mio. € zur Ausgabe von Stammaktien. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung zur Durchführung eines Aktienoptionsplans begeben werden, von ihren Wandelrechten Gebrauch machen.

Der Aktienoptionsplan räumt den Begünstigten – dem Vorstand, Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Die Bilanzierung der Aktienoptionen erfolgt erst zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts. Der dann zufließende Wandelpreis für die neuen Anteile wird dem Gezeichneten Kapital beziehungsweise den Kapitalrücklagen zugeführt.

Mit Zustimmung des Aufsichtsrats hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2005 die siebte Tranche des Aktienoptionsplans aufgelegt. Der anfängliche Wandelpreis der siebten Tranche, der das Kursverhältnis der Volkswagen Aktie zum Zeitpunkt der Beschlussfassung im Jahr 2005 widerspiegelt, wurde mit 37,99 € je Volkswagen Stammaktie festgelegt. Er erhöht sich in den Folgejahren um jeweils fünf Prozentpunkte. Nach einer 24-monatigen Sperrfrist können die Wandelrechte ab dem 9. Juli 2007 bis zum 1. Juli 2010 ausgeübt werden. Für den ersten Wandelzeitraum ab dem 9. Juli 2007 wird der Wandelpreis 41,79 € betragen.

Die Wandelpreise und Wandelzeiträume der noch offenen Tranchen ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

WANDELPREISE UND WANDELZEITRÄUME FÜR DIE TRANCHEN DES AKTIENOPTIENSPLANS

€	2. Tranche	3. Tranche	4. Tranche	5. Tranche	6. Tranche	7. Tranche
Basiswandelpreis je Aktie	41,82	59,43	51,52	36,54	38,68	37,99
Wandelpreis						
ab 14. Juli 2002	46,00					
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2002	48,09					
ab 14. Juli 2003		65,37				
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2003	50,18	68,34				
ab 19. Juni 2004			56,67			
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2004	52,28	71,32	59,25			
ab 12. Juli 2005				40,19		
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2005		74,29	61,82	42,02		
ab 10. Juli 2006					42,55	
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2006			64,40	43,85	44,48	
ab 9. Juli 2007						41,79
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2007				45,68	46,42	43,69
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2008					48,35	45,59
ab Veröffentlichung des Quartalsberichts zum 30.09.2009						47,49
Beginn der Wandelfrist	14.07.2002	14.07.2003	19.06.2004	12.07.2005	10.07.2006	09.07.2007
Ende der Wandelfrist	06.07.2005	06.07.2006	11.06.2007	04.07.2008	02.07.2009	01.07.2010

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

Der Bestandwert an ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen belief sich bei einem Einzelwert von 2,56 € je Stück am 31. Dezember 2005 auf insgesamt 4.751.124,48 € (= 1.855.908 Stück), die das Recht auf den Bezug von 18.559.080 Stammaktien vermitteln. Die Verbindlichkeiten aus Wandelschuldverschreibungen sind unter den Sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Im Geschäftsjahr sind 656.391 Wandelschuldverschreibungen im Wert von 1.680.360,96 € nach dem Fristablauf der zweiten Tranche sowie von zwischenzeitlich ausgeschiedenen Mitarbeitern zurückgegeben worden. Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

ENTWICKLUNG DER GEWÄHRTEN ANSPRÜCHE AUF AKTIENOPTIONEN (ZWEITE BIS SIEBTE TRANCHE)

	Nominalwert der Wandel- schuldver- schreibung €	Anzahl der Wandelrechte Stück	Anzahl der wandelbaren Stammaktien Stück
Stand am 01.01.2005	6.089.533,44	2.378.724	23.787.240
Im Geschäftsjahr			
gewährt	761.756,16	297.561	2.975.610
ausgeübt	419.804,16	163.986	1.639.860
zurückgegeben	1.680.360,96	656.391	6.563.910
Stand am 31.12.2005	4.751.124,48	1.855.908	18.559.080

BEWERTUNG DER WANDELSCHULDVERSCHREIBUNGEN DER FÜNFTEN BIS SIEBTEN TRANCHE

Nach den Übergangsvorschriften des IFRS 2 wurden die Wandelschuldverschreibungen bewertet, die nach der Veröffentlichung des Standardentwurfs am 7. November 2002 gewährt wurden.

Der Fair Value der Wandelschuldverschreibungen wird durch ein Binomial-Optionspreismodell, das auf den oben aufgeführten Ausgabe- und Wandlungsbedingungen basiert, ermittelt. Bezüglich des Wandlungsverhaltens der Berechtigten wurde unterstellt, dass gewandelt wird, wenn der Aktienkurs 50 % über dem Wandelpreis liegt. Die verwendeten Prämissen und der ermittelte Fair Value sind in folgender Tabelle dargestellt:

	5. Tranche	6. Tranche	7. Tranche
Volatilität in %	27,50	27,50	27,50
risikofreier Zinssatz in %	3,00	3,49	2,57
Dividenden in %	3,20	3,20	3,20
Beizulegender Zeitwert pro Wandelschuldverschreibung in €	48,25	39,66	48,71

Der Fair Value der Wandelschuldverschreibungen wird zeitanteilig über die zweijährige Sperrfrist als Personalaufwand erfasst. Im Jahr 2005 fielen Aufwendungen in Höhe von 15 Mio. € an.

Nachfolgend werden die Entwicklung der ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen sowie ihre Ausübungspreise dargestellt.

ENTWICKLUNG UND AUSÜBUNGSPREIS DER AUSGEGEBENEN WANDELSCHULDVERSCHREIBUNGEN

	Durchschnittlicher Wandelpreis je Wandelschuldverschreibung* €	Wandelschuldverschreibungen Stück
Stand am 01.01.2005	413,10	696.271
Im Geschäftsjahr		
gewährt	417,90	297.561
verwirkt	409,86	5.709
ausgeübt	403,03	163.986
Stand am 31.12.2005	421,48	824.137
davon ausübbar	420,20	198.062

* Wandelpreis je zehn Aktien.

Für 208.145 Wandelschuldverschreibungen erhöhte sich im Jahr 2005 der durchschnittliche Wandelpreis um 18,30 €.

	Wandelpreis je Wandelschuldverschreibung* €	Wandelschuldverschreibungen Stück
2005		
5. Tranche	420,20	198.062
6. Tranche	425,50	328.634
7. Tranche	417,90	297.441
		824.137

* Wandelpreis je zehn Aktien.

Im Geschäftsjahr 2005 wurden 163.986 Wandelschuldverschreibungen zu einem gewichteten durchschnittlichen Aktienkurs bei Ausübung von 455,07 € gewandelt.

Dividendenvorschlag

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist ein Bilanzgewinn von 461 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat

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

> Anhang

der Volkswagen AG schlagen der Hauptversammlung vor, eine Dividendenausschüttung in Höhe von 1,15 € je Stammaktie und 1,21 € je Vorzugsaktie, also insgesamt 450 Mio. €, zu beschließen und den Restbetrag von 11 Mio. € als Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Anteile fremder Gesellschafter

Die Anteile fremder Gesellschafter am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf Anteilseigner an der AUDI AG.

> 21 LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN

Die Details der Lang- und Kurzfristigen Finanzschulden ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2005	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2004
Anleihen	7.778	20.448	28.226	8.722	22.848	31.570
Schuldverschreibungen	7.584	4.421	12.005	6.508	3.618	10.126
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.564	2.748	9.312	5.423	2.979	8.402
Einlagen aus dem Direktbankgeschäft	7.499	1.236	8.735	6.923	1.094	8.017
Darlehen	1.172	1.977	3.149	1.127	1.639	2.766
Wechselverbindlichkeiten	14	–	14	0	–	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen	99	181	280	56	195	251
Finanzschulden gegenüber						
verbundenen Unternehmen	268	3	271	107	3	110
Joint Ventures	6	–	6	11	–	11
assoziierten Unternehmen	3	–	3	2	–	2
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	–	5	6	–	6
	30.992	31.014	62.006	28.885	32.376	61.261

Von den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten sind insgesamt 359 Mio. € im Wesentlichen durch Grundpfandrechte gesichert.

Für die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sind marktübliche Zinssätze bis 2,5 % vereinbart.

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 12.782 Mio. € (Vorjahr: 10.178 Mio. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Als Sicherheit dienen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 14.731 Mio. € (Vorjahr: 11.514 Mio. €).

Die Konditionen der Anleihen, Schuldverschreibungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Darlehen sowie deren Buchwerte und Fair Values ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

DATEN DER ORIGINÄREN MITTELAUFNAHME OHNE SICHERUNGSGESCHÄFTE

Währung	Zinskondition	Restzinsbindungsfrist	Gewichteter Zinssatz auf Basis des Buchwerts	Nominalvolumen Mio. €	Buchwert zum 31.12.2005 Mio. €			Summe
					< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
AUD	variabel/fest	< 1 Jahr	5,6 %	195	194	–	–	194
BRL	variabel/fest	< 1 Jahr	9,9 %	343	343	–	–	343
CZK	variabel/fest	< 1 Jahr	2,5 %	266	266	–	–	266
EUR	variabel/fest	< 1 Jahr	2,8 %	24.834	19.006	5.653	125	24.784
GBP	variabel/fest	< 1 Jahr	4,8 %	2.181	2.181	–	–	2.181
JPY	variabel/fest	< 1 Jahr	0,4 %	1.508	1.027	477	–	1.504
MXN	variabel/fest	< 1 Jahr	9,6 %	354	354	–	–	354
SEK	variabel/fest	< 1 Jahr	1,9 %	507	485	21	–	506
SKK	variabel/fest	< 1 Jahr	8,5 %	126	126	–	–	126
TRY	variabel/fest	< 1 Jahr	16,5 %	151	152	–	–	152
USD	variabel/fest	< 1 Jahr	3,9 %	7.026	4.044	2.880	3	6.927
AUD	fest	1–5 Jahre	5,2 %	157	–	155	–	155
BRL	fest	1–5 Jahre	15,4 %	1.696	868	829	–	1.697
CZK	fest	1–5 Jahre	3,6 %	119	–	119	–	119
EUR	fest	1–5 Jahre	3,8 %	7.612	3	7.611	60	7.674
JPY	fest	1–5 Jahre	1,0 %	1.051	0	1.050	–	1.050
MXN	fest	1–5 Jahre	6,2 %	385	–	384	–	384
NOK	fest	1–5 Jahre	4,9 %	63	–	64	–	64
TRY	fest	1–5 Jahre	14,8 %	173	–	173	–	173
USD	fest	1–5 Jahre	3,8 %	4.070	1.421	2.595	–	4.016
CZK	variabel	1–5 Jahre	2,2 %	172	–	172	–	172
EUR	variabel	1–5 Jahre	2,7 %	895	12	883	–	895
MXN	variabel	1–5 Jahre	9,2 %	213	–	213	–	213
EUR	fest	> 5 Jahre	4,9 %	5.149	9	36	5.286	5.331
USD	fest	> 5 Jahre	5,3 %	103	–	–	102	102
USD	variabel	> 5 Jahre	5,0 %	173	19	99	55	173
Übrige				2.353	482	99	1.870	2.451
Summe Finanzschulden				61.875	30.992	23.513	7.501	62.006
Zeitwert zum 31.12.2005								62.015
Zeitwert zum 31.12.2004								61.322

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

> Anhang

> 22 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2005	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12.2004
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	832	10	842	950	8	958
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber						
verbundenen Unternehmen	5	0	5	37	0	37
Joint Ventures	12	-	12	5	-	5
assoziierten Unternehmen	0	-	0	7	-	7
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1	1	-	1
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	545	240	785	211	209	420
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	900	237	1.137	1.103	178	1.281
im Rahmen der sozialen Sicherheit	409	3	412	387	5	392
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	1.018	121	1.139	835	93	928
Übrige Verbindlichkeiten	2.483	980	3.463	2.790	862	3.652
	6.205	1.591	7.796	6.326	1.355	7.681

Die Fair Values weichen nicht wesentlich von den ausgewiesenen Buchwerten ab.

Aus den derivativen Finanzinstrumenten ergeben sich die folgenden negativen Fair Values:

Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	60	43
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	187	97
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	20	17
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	19	43
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	411	121
Hedge-Geschäfte	697	321
Verpflichtungen aus hedgeineffektiven Derivaten	88	99
	785	420

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter Anhangsangabe 28 Finanzinstrumente näher erläutert.

> 23 ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN

Mio. €	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12. 2005	kurzfristig	langfristig	Buchwert 31.12. 2004
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	1.622	1.622	–	2.254	2.254
Ertragsteuerrückstellungen	–	2.257	2.257	–	2.065	2.065
Ertragsteuerverbindlichkeiten	150	–	150	57	–	57
	150	3.879	4.029	57	4.319	4.376

> 24 RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND PENSIONSÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Die betriebliche Altersversorgung erfolgt im Konzern sowohl auf Basis von Beitrags- als auch von Leistungszusagen. Bei den Beitragszusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Pensionsaufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2005 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 767 Mio. € (Vorjahr: 757 Mio. €). Für die gesetzliche Rentenversicherung wurden in Deutschland Beiträge in Höhe von 730 Mio. € (Vorjahr: 742 Mio. €) geleistet.

Die überwiegenden Altersversorgungssysteme basieren auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die Pensionsrückstellungen für die Leistungszusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden Trendannahmen für die relevanten Größen, die sich auf die Leistungshöhe auswirken, berücksichtigt. Bei allen Leistungssystemen sind versicherungsmathematische Berechnungen erforderlich.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für Leistungszusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Die betriebliche Altersversorgung im Volkswagen Konzern beruht seit 1996 in Deutschland auf einer aufwandsabhängigen Rentenbausteinzusage, die nach IAS 19 als Leistungszusage eingestuft wird. Seit dem 1. Januar 2001 ist dieses Modell zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt worden. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den VW Pension Trust e.V. in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich vollständig ab. Aus diesem Grund haben sich inzwischen fast alle inländischen Konzerngesellschaften hieran beteiligt. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Vermögenswerte (Plan Assets) erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Rückstellungen erfolgt.

Soweit bei den ausländischen Konzerngesellschaften eine Absicherung vorgenommen wird, beruht diese im Wesentlichen auf Aktien, festverzinslichen Wertpapieren und Immobilien. Darunter befinden sich keine von Gesellschaften des Volkswagen Konzerns emittierten Finanzinstrumente und kein von Konzerngesellschaften genutztes Investment Property.

Folgende Beträge wurden für Leistungszusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	2.959	2.455
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-2.690	-2.068
Unterdeckung	269	387
Barwert der nicht über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	13.618	12.169
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	39	-31
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	47	33
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	13.973	12.558
davon: Pensionsrückstellungen	14.003	12.633
Sonstige Vermögenswerte	30	75

Der Barwert der Verpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2005	2004
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	14.624	12.953
Laufender Dienstzeitaufwand	340	391
Zinsaufwand auf die Verpflichtung	714	742
Versicherungsmathematische Verluste	1.382	834
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	6	7
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-484	-457
Rentenzahlungen aus dem Fonds	-58	-52
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	-35	65
Gewinne/Verluste aus Plankürzung und -abgeltung	-39	-14
Konsolidierungskreisänderungen	-40	3
Sonstige Veränderungen	30	173
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	137	-21
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	16.577	14.624

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2005	2004
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	2.068	1.522
Erwartete Erträge aus Planvermögen	152	125
Versicherungsmathematische Gewinne	151	47
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	249	238
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	6	7
Rentenzahlungen aus dem Fonds	-58	-52
Konsolidierungskreisänderungen	-30	1
Sonstige Veränderungen	27	186
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	125	-6
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	2.690	2.068

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich tatsächliche Erträge in Höhe von 303 Mio. € (Vorjahr: 172 Mio. €).

Die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen basiert auf den tatsächlichen langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf Renditeerwartungen vergleichbarer Pensionsfonds für die restliche Dienstzeit als Anlagehorizont sowie auf Erfahrungen von Managern großer Portfolios und von Experten aus der Investmentbranche.

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Fondsvermögen voraussichtlich auf 250 Mio. € belaufen.

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

%	2005	2004
Aktien	42,1	55,8
Festverzinsliche Wertpapiere	47,7	31,4
Kasse	3,1	2,4
Immobilien	3,4	3,8
Sonstiges	3,7	5,9

Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens-, Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste verrechnen wir erfolgsneutral mit den Rücklagen (siehe dazu auch die Erläuterungen der Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter Standards auf Seite 118).

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

> Anhang

Im Geschäftsjahr wurden Renten in Höhe von 484 Mio. € (Vorjahr: 457 Mio. €) ausgezahlt.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2005	2004
Laufender Dienstzeitaufwand	340	391
Zinsaufwand auf die Verpflichtung	714	742
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-152	-125
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	32	19
Gewinne aus Plankürzung und -abgeltung	-39	-14
Gewinn- und Verlusteffekt aus der Anwendung der Begrenzung des IAS 19.58(b)	14	-
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge	909	1.013

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; der Zinsaufwand auf die Verpflichtung wird im Übrigen Finanzergebnis, Anhangsangebe 6, ausgewiesen.

Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld hat sich wie folgt verändert:

Mio. €	2005	2004
Pensionsrückstellung/Überschüsse am 01.01.	12.558	11.485
Konsolidierungskreisänderungen	-10	2
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Nettoaufwand	909	1.013
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen und Beiträge an den Fonds	-733	-695
Versicherungsmathematische Verluste	1.231	787
Sonstige Veränderungen	6	-19
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	12	-15
In der Bilanz erfasste Nettoschuld am 31.12.	13.973	12.558

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, also die Auswirkungen der Abweichungen zwischen erwarteten und tatsächlichen versicherungsmathematischen Annahmen, können folgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	2005	2004
Unterschiede zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf:		
in % des Barwerts der Verpflichtung	0,25	2,63
in % des Fair Value des Planvermögens	2,12	-0,27

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

%	Deutschland		Ausland	
	2005	2004	2005	2004
Abzinsungssatz zum 31.12.	4,25	5,00	1,00 – 13,00	1,00 – 11,00
Erwartete Erträge aus Planvermögen	5,00	5,75	4,50 – 16,11	4,20 – 11,00
Entgelttrend	1,50 – 2,25	1,75	1,50 – 7,50	1,00 – 6,50
Rententrend	1,00 – 1,50	1,50	1,70 – 5,24	2,00 – 5,00
Fluktuationsrate	1,40	1,40	1,68 – 7,00	1,75 – 9,00
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	5,00 – 6,50	3,00 – 7,50

> 25 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2004	6.838	1.922	2.054	10.814
Währungsdifferenzen	– 61	– 7	– 20	– 88
Konzernkreisänderungen	0	0	0	0
Verbrauch	– 3.485	– 683	– 736	– 4.904
Zuführung/Neubildung	4.649	741	1.164	6.554
Aufzinsung	84	8	4	96
Auflösung	– 613	– 43	– 279	– 935
Stand am 01.01.2005	7.412	1.938	2.187	11.537
Währungsdifferenzen	204	31	143	378
Konzernkreisänderungen	0	– 4	– 15	– 19
Verbrauch	– 3.792	– 611	– 580	– 4.983
Zuführung/Neubildung	4.747	986	1.160	6.893
Aufzinsung	124	22	2	148
Auflösung	– 497	– 57	– 276	– 830
Stand am 31.12.2005	8.198	2.305	2.621	13.124

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsansprüche, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 57 % im Folgejahr, zu 34 % in den Jahren 2007 bis 2010 und zu 9 % danach erwartet.

> 26 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	8.354	7.290
verbundenen Unternehmen	44	50
Joint Ventures	65	77
assoziierten Unternehmen	6	9
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	8
	8.476	7.434

Die Fair Values weichen nicht wesentlich von den ausgewiesenen Buchwerten ab.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

> 27 KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Fonds der Kapitalflussrechnung umfasst ausschließlich die in der Bilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel.

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital ergibt sich der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sach- und Finanzanlagevermögen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Ebenfalls werden hier die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen die Zuflüsse aus der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten.

Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Bei den unter Veränderung des Konsolidierungskreises ausgewiesenen Zahlungsmitteln handelt es sich um Zahlungsmittel entkonsolidierter Gesellschaften.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2005 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 3.361 Mio. € und für gezahlte Zinsen von 2.729 Mio. € enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen, Anhangsangabe 5, Dividenden in Höhe von 346 Mio. €.

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

> 28 FINANZINSTRUMENTE

1. Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der operativen Geschäftstätigkeit und im Finanzierungsbereich ist der Volkswagen Konzern Währungskurs- und Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch Konzern-Treasury zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert.

2. Sicherungsrichtlinien

Für die konzernweite Fremdwährungs- und Zinssicherungspolitik bestehen Richtlinien, die sich an den Mindestanforderungen für das Betreiben von Handelsgeschäften der Kreditinstitute orientieren. Als Kontrahenten für den Abschluss von Sicherungsgeschäften fungieren nationale und internationale erstklassige Banken, deren Bonität laufend von führenden Rating-Agenturen überprüft wird.

2.1 Währungsrisiko

Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller Zahlungsströme in Fremdwährung aus dem operativen Geschäft sowie auf die Herstellung der Währungskongruenz im Finanzierungsbereich.

Abgesichert werden geplante Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährung je nach Markteinschätzung durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Die Kurssicherung betraf im Jahr 2005 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund, den japanischen Yen sowie die schwedische Krone.

2.2 Zinsrisiko

Ein Zinsrisiko, das heißt mögliche Wertschwankungen eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen der Marktzinssätze, droht vor allem bei mittel- und langfristigen festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden je nach Marktlage Zinsswaps, kombinierte Zins-/Währungsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen. Zinsrisiken werden durch die oben genannten Sicherungsinstrumente im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges abgesichert. Intercompany-Finanzierungen werden in der Regel fristenkongruent zur Refinanzierung strukturiert.

2.3 Rohstoffrisiko

Rohstoffrisiken, denen der Volkswagen Konzern hinsichtlich starker Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit ausgesetzt ist, werden durch den Abschluss von

Waretermingeschäften ausgeschlossen oder begrenzt. Die Absicherung betrifft wesentliche Umfänge der Rohstoffe Aluminium und Kupfer sowie der Edelmetalle Platin, Rhodium und Palladium.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen Gesamt 31.12. 2005	Nominalvolumen Gesamt 31.12. 2004
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		
Zinsswaps	6.593	28.608	6.040	41.241	37.787
Zinsoptionskontrakte	–	100	–	100	500
Zins-/Währungsswaps	1.480	1.836	119	3.435	5.304
Devisenterminkontrakte	14.070	5.540	–	19.610	6.119
Devisenoptionskontrakte	6.618	152	–	6.770	1.316
Währungsswaps	2.291	–	–	2.291	1.953
Wareterminkontrakte	163	253	–	416	501

Marktwerte der Derivat-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

%	EUR	USD	GBP	JPY	CAD	SEK
Zins für sechs Monate	2,580	4,660	4,490	0,010	3,640	1,970
Zins für ein Jahr	2,790	4,770	4,500	0,090	3,920	2,280
Zins für fünf Jahre	3,190	4,820	4,540	0,926	4,136	3,370
Zins für zehn Jahre	3,421	4,886	4,463	1,596	4,295	3,535

3. Liquiditätsrisiko

Eine auf einen festen Planungshorizont ausgerichtete Liquiditätsvorausschau, im Volkswagen Konzern vorhandene, nicht ausgenutzte Kreditlinien sowie weltweit zur Verfügung stehende Daueremissionsprogramme stellen jederzeit die Liquiditätsversorgung sicher.

4. Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der positiven Fair Values gegenüber den jeweiligen Kontrahenten. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Da derivative Finanzinstrumente nur mit erstklassigen Banken abgeschlossen werden und im Rahmen des Risikomanagements je Kontrahent Limite festgelegt sind, ist das tatsächliche Ausfallrisiko zu vernachlässigen.

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

> Anhang

> 29 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	114	95
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	32	110
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	13	5
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	105	76
	264	286

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 775 Mio. € (Vorjahr: 566 Mio. €).

Im Zuge des 100 %igen Anteilserwerbs an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, und dem nachfolgenden Verkauf von 50 % der Anteile an zwei Co-Investoren, vereinbarte die Volkswagen AG mit den Co-Investoren Verkaufsoptionen, die diese berechtigen, deren Anteile an die Volkswagen AG zu veräußern. Diese Verkaufsoptionen können ausgeübt werden (a) jederzeit beziehungsweise (b) unter bestimmten Umständen innerhalb einer festgelegten Periode. Der Preis der Anteile sollte der größere sein von (a) dem Fair Value der Aktien unter Anwendung einer Standardbewertungsmethode durch einen Experten beziehungsweise (b) der Anfangsinvestition der Co-Investoren. In den Sonstigen Verbindlichkeiten ist der Fair Value der Verkaufsoptionen enthalten.

> 30 RECHTSSTREITIGKEITEN

Die Volkswagen AG oder eine ihrer Konzerngesellschaften sind nicht an Gerichts- oder Schiedsverfahren beteiligt, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben könnten oder innerhalb der letzten zwei Jahre gehabt haben. Entsprechende Verfahren sind auch nicht absehbar. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus anderen Gerichts- oder Schiedsverfahren sind bei der jeweiligen Konzerngesellschaft in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet worden beziehungsweise besteht in angemessenem Umfang Versicherungsdeckung.

> 31 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Mio. €	Fällig 2006	Fällig 2007–2010	Fällig ab 2011	Gesamt 31.12. 2005	Gesamt 31.12. 2004
Bestellobligo für					
Sachanlagen	1.683	318	–	2.001	1.603
Immaterielle Vermögenswerte	142	80	–	222	137
Investment Property	0	–	–	0	–
Verpflichtungen aus					
zugesagten Darlehensvergaben	74	–	–	74	130
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	298	670	1.100	2.068	1.777
Übrige finanzielle Verpflichtungen	121	17	3	141	145

> 32 ALS AUFWAND ERFASSTE ABSCHLUSSPRÜFERHONORARE

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, die im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Abschlussprüferhonorare des Konzernabschlussprüfers in Deutschland anzugeben.

Tsd. €	2005
Abschlussprüfungen	4.756
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	292
Steuerberatungsleistungen	289
Sonstige Leistungen	1.889
Gesamtaufwand	7.226

> 33 GESAMTPERIODENAUFWAND

Mio. €	2005	2004
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	62.620	58.239
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	11.825	11.337
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.819	2.701
	14.644	14.038

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

> 34 IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2005	2004
Leistungslöhner	168.863	165.729
Zeitlöhner	48.352	48.970
Gehaltsempfänger	98.688	98.374
	315.903	313.073
Auszubildende	7.928	8.017
	323.831	321.090
Nicht vollkonsolidierte fahrzeug- produzierende Beteiligungen	21.383	21.926
	345.214	343.016

> 35 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Bis zum 10. Februar 2006 ergaben sich keine nennenswerten Ereignisse.

> 36 ANGABEN ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZU NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN (RELATED PARTIES NACH IAS 24)

Als nahe stehende Unternehmen oder Personen im Sinne des IAS 24 gelten Unternehmen beziehungsweise Personen, die vom berichtenden Unternehmen beeinflusst werden können beziehungsweise die auf das Unternehmen Einfluss nehmen können.

Die Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG hält 18,5 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

Das Land Niedersachsen hält 18,2 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG und entsendet zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat. Rechtsgeschäfte mit privatrechtlichen Unternehmen des Landes Niedersachsen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Alle Geschäftsbeziehungen mit nicht konsolidierten Tochtergesellschaften, Joint Ventures und assoziierten Unternehmen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise Vorständen von anderen Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit diesen Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Den größten Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahe stehenden Gesellschaften (nicht konsolidierte Tochtergesellschaften, Joint Ventures, assoziierte Gesellschaften und der Porsche AG) und Personen zeigt die folgende Tabelle:

NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	Anteil in %	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
		2005	2004	2005	2004
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	40	1.260	1.787	3	1
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai	50	406	1.059	2	2
Volkswagen Dogus Tüketici Finansmani, Maslak-Istanbul	51	0	0	0	0
Volkswagen Bordnetze GmbH, Wolfsburg	50	9	0	319	372
Volkswagen Coaching Gesellschaft mbH, Wolfsburg	100	97	107	140	140
YANASE Audi Sales Company Ltd., Tokio	33	141	142	36	23
Hahn + Lang Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgart	51	169	128	39	0
Din Bil Stockholm AB, Stockholm	100	186	153	0	-
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	50	5	6	141	156
AVG Automobil Vertriebsgesellschaft mbH, Hannover	100	9	1	5	4
Autostadt GmbH, Wolfsburg	100	29	14	116	112
Din Bil Göteborg AB, Göteborg	100	111	92	-	-
VDF Holding Gruppe, Istanbul	51	-	-	-	-
Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim	100	53	35	9	-
Din Bil Syd AB, Malmö	100	74	61	-	-
VAD (Tianjin) Company Limited, Tianjin	100	58	32	1	-
Wolfsburg AG, Wolfsburg	50	31	15	28	93
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart		921	-	40	-

Mio. €	Anteil in %	Forderungen an		Verbindlichkeiten gegenüber	
		2005	2004	2005	2004
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	40	318	407	46	31
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai	50	297	391	0	9
Volkswagen Dogus Tüketici Finansmani, Maslak-Istanbul	51	509	176	-	0
Volkswagen Bordnetze GmbH, Wolfsburg	50	0	0	21	41
Volkswagen Coaching Gesellschaft mbH, Wolfsburg	100	0	9	20	31
YANASE Audi Sales Company Ltd., Tokio	33	53	61	5	5
Hahn + Lang Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgart	51	23	6	0	0
Din Bil Stockholm AB, Stockholm	100	25	29	7	-
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	50	0	0	37	63
AVG Automobil Vertriebsgesellschaft mbH, Hannover	100	157	24	0	0
Autostadt GmbH, Wolfsburg	100	0	0	4	4
Din Bil Göteborg AB, Göteborg	100	15	18	4	-
VDF Holding Gruppe, Istanbul	51	107	-	4	-
Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim	100	24	3	0	-
Din Bil Syd AB, Malmö	100	10	12	2	-
VAD (Tianjin) Company Limited, Tianjin	100	24	5	1	0
Wolfsburg AG, Wolfsburg	50	13	6	2	10
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart		38	-	0	-

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 12. Dezember 2005 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagen-ir.de dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 7. Dezember 2005 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.de dauerhaft zugänglich gemacht.

BEZÜGE DES VORSTANDS

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands entspricht den gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes sowie den Empfehlungen und im Wesentlichen den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. In seiner Sitzung am 22. September 2005 hat das Präsidium des Aufsichtsrats das Vergütungssystem erörtert; Änderungen wurden dem Aufsichtsrat nicht vorgeschlagen.

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine fixe Vergütung in Höhe von 5.042.002 € (Vorjahr: 4.214.837 €). Die fixen Bezüge umfassen in unterschiedlichem Umfang auch eine Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften sowie Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen und Versicherungsschutz bestehen. Auf die Sachzuwendungen entfallende Steuern wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

Durch die fixen Bestandteile ist eine Grundvergütung gewährleistet, die dem Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten.

Andererseits gewährleisten variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängen, eine Interessengleichheit zwischen Vorstand und den übrigen Stakeholdern. Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Jahressondervergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Die Berücksichtigung einmaliger am Geschäftserfolg gebundener variabler Komponenten bei der Vorstandsvergütung wird auch weiterhin in der Fachöffentlichkeit diskutiert. Deshalb soll diese Anregung bei der Volkswagen AG weiterhin nicht umgesetzt, sondern das Ergebnis der Diskussion abgewartet werden.

VORSTANDSVERGÜTUNGEN 2005

€	Fix	Variabel	Aktienoptionen ausgeübt	Summe
Bernd Pischetsrieder	835.074	2.000.000	–	2.835.074
Wolfgang Bernhard ¹⁾	756.686	850.000	–	1.606.686
Francisco Javier Garcia Sanz	832.962	770.000	–	1.602.962
Peter Hartz ²⁾	496.329	437.511	–	933.840
Horst Neumann ³⁾	69.187	65.000	–	134.187
Hans Dieter Pötsch	825.246	770.000	–	1.595.246
Folker Weißgerber ⁴⁾	411.328	368.000	–	779.328
Martin Winterkorn	815.190	970.000	–	1.785.190
Summe	5.042.002	6.230.511	–	11.272.513

¹⁾ Ab 1. Februar 2005.

²⁾ Bis 4. August 2005.

³⁾ Ab 1. Dezember 2005.

⁴⁾ Bis 30. Juni 2005.

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

Als variable Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung dienen Aktienoptionen. Sie beziehen sich auf die Kursentwicklung der Volkswagen Stammaktie. Im Rahmen der siebten Tranche des Aktienoptionsplans konnte jedes Vorstandsmitglied im Geschäftsjahr 2005 bis zu 500 nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen für je 2,56 € zeichnen, die einen Anspruch auf maximal 5.000 Stammaktien verbriefen. Voraussetzung für die Teilnahme an diesem Aktienoptionsplan war die Einbringung von 5.000,- bis 25.000,- € in Zeit-Wertpapiere, abhängig von der Anzahl der zu erwerbenden Wandelschuldverschreibungen. Der Aktienoptionsplan ist im Wesentlichen wie folgt ausgestaltet: Die Basis für die Ermittlung des Wandlungspreises (Basiswandlungspreis) einer Tranche bildet der Durchschnittskurs der Xetra-Schlusskurse der Volkswagen Stammaktie an den fünf Börsentagen, die der jeweiligen Entscheidung über die Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen vorausgehen. Die Wandlung kann erstmalig nach einer Sperrfrist von 24 Monaten und dann bis zum Ablauf von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt der Ausgabe der Wandelschuldverschreibungen erfolgen. Der Wandlungspreis beträgt zunächst 110 % des Basiswandlungspreises und erhöht sich sodann jährlich um fünf Prozentpunkte. Der Vorstand darf seine Wandlungsrechte nur drei Mal im Jahr innerhalb von vierwöchigen Ausübungsfenstern wahrnehmen, die jeweils mit einem öffentlichen Berichtstermin der Volkswagen AG beginnen. Der Aktienoptionsplan ist damit auf anspruchsvolle, relevante Vergleichsparameter im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex ausgerichtet. Weitere Einzelheiten ergeben sich aus der Tagesordnung der Hauptversammlung vom 16. April 2002, in der die Ermächtigung zur Durchführung des Aktienoptionsplans erteilt wurde. Der Aktienoptionsplan ist in der Anhangsangabe 20 Eigenkapital beschrieben.

Die Gestaltung des Aktienoptionsplans zielt darauf ab, dem Vorstand – wie auch allen anderen Mitarbeitern – einen an der Kurssteigerung der Aktie orientierten Vergütungsbestandteil einzuräumen. Er soll damit zur Erhöhung der Wertschöpfung und des Unternehmenswerts beitragen. Darüber hinaus ist der Aktienoptionsplan ein übliches Instrument zur Gewinnung und Bindung von Vorstandsmitgliedern. Eine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele oder der Vergleichsparameter des Aktienoptionsplans ist ausgeschlossen.

Unangemessene Zuflüsse aus den Aktienoptionen sind wegen der Verknüpfung mit der Entwicklung des Kurses der Volkswagen Stammaktie und der Beschränkung der Bezugsrechte je Tranche nicht zu erwarten. Der Aufsichtsrat wird sich im Sinne der Umsetzung der Empfehlung des „Deutschen Corporate Governance Kodex“, bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen mit den Mitgliedern des Vorstands über eine Begrenzungsmöglichkeit (Cap) verständigen.

GEWÄHRTE AKTIENOPTIONEN 2005

	Vortrag 01.01.	Gezeichnet	Ausgeübt	Zurück- gegeben ¹⁾	Ehemalige Vorstände	Eingebracht	Bestand 31.12.	Zeitwert der Optionen in €
Bernd Pischetsrieder	2.500	500	-	-	-	-	3.000	110.750
Wolfgang Bernhard ²⁾	-	500	-	-	-	-	500	37.700
Francisco Javier Garcia Sanz	3.500	500	-	1.000	-	-	3.000	110.750
Peter Hartz ³⁾	3.500	500	-	1.000	3.000	-	-	-
Horst Neumann ⁴⁾	-	-	-	-	-	500	500	37.700
Hans Dieter Pötsch	1.000	500	-	-	-	-	1.500	105.700
Folker Weißgerber ⁵⁾	3.500	-	-	1.000	2.500	-	-	-
Martin Winterkorn	3.500	500	-	1.000	-	-	3.000	110.750
Summe	17.500	3.000	-	4.000	5.500	500	11.500	513.350

¹⁾ Nach Ablauf der Wandelfrist.

²⁾ Ab 1. Februar 2005.

³⁾ Bis 4. August 2005.

⁴⁾ Ab 1. Dezember 2005.

⁵⁾ Bis 30. Juni 2005.

Vorstandsmitglieder haben unter bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf Pensionszahlungen und eine Dienstunfähigkeitsrente. Am 31. Dezember 2005 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 9.969.145 €.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 10.837.010 € (Vorjahr: 9.842.143 €) erhalten. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 90.945.161 € (Vorjahr: 84.391.688 €).

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Bezüge des Aufsichtsrats der Volkswagen AG betragen in Abhängigkeit von der für das Geschäftsjahr 2005 auszuschüttenden Dividende 2.324.569 € (Vorjahr: 2.143.500 €). Sie setzen sich aus fixen Vergütungsbestandteilen (inklusive Sitzungsgelder) von 245.226 € (Vorjahr: 231.000 €) sowie variablen Vergütungsbestandteilen von 2.079.343 € (Vorjahr: 1.912.500 €), entsprechend der geltenden Satzungsbestimmung, zusammen.

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

AUFSICHTSRATSVERGÜTUNGEN 2005

€	Fix	Variabel	Summe
Ferdinand K. Piëch	23.000	247.500	270.500
Jürgen Peters	17.000	165.000	182.000
Andreas Blechner	11.000	82.500	93.500
Gerhard Cromme	10.000	82.500	92.500
Elke Eller	11.000	82.500	93.500
Michael Frenzel	11.000	82.500	93.500
Hans Michael Gaul	10.000	82.500	92.500
Walter Hirche	10.000	82.500	92.500
Olaf Kunz	11.000	82.500	93.500
Günter Lenz	11.000	82.500	93.500
Klaus Liesen	17.000	165.000	182.000
Xaver Meier	11.000	82.500	93.500
Ulrich Neß	11.000	82.500	93.500
Roland Oetker	11.000	82.500	93.500
Bernd Osterloh	13.092	111.260	124.352
Heinrich von Pierer	10.000	82.500	92.500
The Lord David Simon of Highbury, CBE	9.000	82.500	91.500
Jürgen Stumpf	11.000	82.500	93.500
Klaus Volkert ¹⁾	7.317	73.104	80.421
Bernd Wehlauer ²⁾	5.817	38.729	44.546
Christian Wulff	14.000	123.750	137.750
Summe	245.226	2.079.343	2.324.569

¹⁾ Bis 15. August 2005.

²⁾ Ab 1. September 2005.

An Mitglieder des Aufsichtsrats sind Darlehen in Höhe von insgesamt 23.714 € (Tilgung 2005: 5.551 €) gewährt worden. Die Darlehen sind grundsätzlich mit 4,0 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit beträgt bis zu 12,5 Jahre.

Wolfsburg, den 10. Februar 2006

Volkswagen Aktiengesellschaft
 Der Vorstand

WESENTLICHE KONZERNGESELLSCHAFTEN

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
Volkswagen AG, Wolfsburg	
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	100,00
Volkswagen Bruxelles S.A., Brüssel/Belgien	100,00
VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s., Bratislava/Slowakische Republik	100,00
SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	100,00
Volkswagen Navarra, S.A., Arazuri (Navarra)/Spanien	100,00
AUTOEUROPA-AUTOMÓVEIS LDA., Palmela/Portugal	100,00
Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o., Polkowice/Polen	100,00
Volkswagen-Audi España, S.A., El Prat de Llobregat (Barcelona)/Spanien	100,00
Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal	52,45
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes/Großbritannien	100,00
Groupe VOLKSWAGEN France s.a., Villers-Cotterêts/Frankreich	100,00
Volkswagen Transport GmbH & Co. OHG, Wolfsburg	100,00
VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg	100,00
Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden	100,00
Volkswagen Poznan Sp. z o.o., Poznan/Polen	100,00
Svenska Volkswagen Aktiebolag, Södertälje/Schweden	100,00
Auto 5000 GmbH, Wolfsburg	100,00
VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC., Auburn Hills, Michigan/USA	100,00
Volkswagen Canada Inc., Ajax, Ontario/Kanada	100,00
VOLKSWAGEN Group Japan K.K., Toyohashi/Japan	100,00
Volkswagen Tokyo K.K., Tokio/Japan	100,00
VOLKSWAGEN GROUP AUSTRALIA PTY LTD., Sydney/Australien	100,00
AUDI AG, Ingolstadt	99,14
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr/Ungarn	100,00
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul/Korea	100,00
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai	100,00
Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese/Italien	100,00
AUTOGERMA S.p.A., Verona/Italien	100,00
Audi Japan K.K., Tokio/Japan	100,00

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen

Kapitalflussrechnung

> Anhang

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
SEAT, S.A., Barcelona/Spanien	100,00
SEAT Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf	100,00
Gearbox del Prat, S.A., El Prat de Llobregat (Barcelona)/Spanien	100,00
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav/Tschechische Republik	100,00
ŠkodaAuto Deutschland GmbH, Weiterstadt	100,00
ŠKODA AUTO INDIA PRIVATE LIMITED, Aurangabad/Indien	100,00
ŠKODA AUTO Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakische Republik	100,00
ŠKODA AUTO Polska, S.A., Poznan/Polen	51,00
BENTLEY MOTORS LIMITED, Crewe/Großbritannien	100,00
Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., Puebla/Pue./Mexiko	100,00
Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	100,00
Volkswagen do Brasil Ltda. – Industria de Veiculos Automotores, São Bernardo do Campo, SP/Brasilien	100,00
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage/Südafrika	100,00
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai/VR China ¹⁾	50,00
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun/VR China ¹⁾	40,00
Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking/VR China	100,00
Volkswagen Group Services SCS, Brüssel/Belgien	100,00
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande	100,00
Volkswagen Investments Ltd., Dublin/Irland	100,00
gedas-Gruppe, Berlin	100,00
SCANIA Aktiebolag, Södertälje/Schweden ²⁾	18,70

KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	100,00
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	100,00
Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig	100,00
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Wolfsburg	100,00
VOLKSWAGEN FINANCE, S.A., Alcobendas (Madrid)/Spanien	100,00
Volkswagen Finance S.A., Villers-Cotterêts/Frankreich	100,00
Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes/Großbritannien	100,00
Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam/Niederlande	100,00
Volkswagen Financial Consultant Service K.K., Tokio/Japan	100,00
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES JAPAN LTD., Tokio/Japan	100,00
ŠkoFIN s.r.o., Prag/Tschechische Republik	100,00
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam/Niederlande ^{1),3)}	50,00
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam/Niederlande	–
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort/Niederlande ¹⁾	60,00
VW CREDIT, INC., Auburn Hills, Michigan/USA	100,00
Volkswagen Financial Services, S.A. de C.V., Puebla/Pue./Mexiko	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Brasilien, São Paulo/Brasilien	100,00
Finanzdienstleistungsgesellschaften Argentinien, Buenos Aires/Argentinien	100,00
Europcar International S.A.S.U., Guyancourt/Frankreich	100,00
EUROPCAR INTERNATIONAL S.A. und Co. OHG, Hamburg	100,00
EUROPCAR ITALIA S.p.A., Rom/Italien	100,00
EUROPCAR IB, S.A., Madrid/Spanien	100,00

¹⁾ Joint Ventures sind at Equity bewertet.

²⁾ Der Stimmrechtsanteil beträgt abweichend vom Kapitalanteil bei SCANIA 34,0 %. Die Gesellschaft wird at Equity bewertet.

³⁾ Die Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, hält 100 % der Anteile an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 15. Februar 2006 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht 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 Konzernlagebericht 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 Konzernlagebericht 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 Konzernlagebericht 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 Konzernlageberichts. 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 Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hannover, den 15. Februar 2006

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer

Gadesmann
Wirtschaftsprüfer

- > Mandate des Vorstands
- > Mandate des Aufsichtsrats

ORGANE

MANDATE DES VORSTANDS

STAND: 31. DEZEMBER 2005

DR.-ING. E. H.

BERND PISCHETSRIEDER (57)

Vorsitzender (ab 17.04.2002)
Personal, Arbeitsdirektor
(05.08.2005–30.11.2005)
01.07.2000*

Mandate:

- Dresdner Bank AG, Frankfurt am Main
- Metro AG, Düsseldorf
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG, München
- ▲ Tetra Laval Group, Pully, Board Member

DR. RER. POL.

WOLFGANG BERNHARD (45)

Vorsitzender des Markenvorstands
Volkswagen (ab 01.05.2005)
01.02.2005*

FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ (48)

Beschaffung
01.07.2001*

DR. RER. POL. H. C.

PETER HARTZ (64)

Personal, Arbeitsdirektor
01.10.1993–04.08.2005*

DR. RER. POL. HORST NEUMANN (56)

Personal, Arbeitsdirektor
01.12.2005*

HANS DIETER PÖTSCH (54)

Finanzen und Controlling
01.01.2003*

Mandate:

- Allianz Versicherungs-AG, München
- BASF AG, Ludwigshafen
- Bizerba GmbH & Co. KG, Balingen

PROF. DR.-ING. H. C. MULT.

FOLKER WEIßGERBER (64)

Produktion
01.03.2001–30.06.2005*

PROF. DR. RER. NAT.

MARTIN WINTERKORN (58)

Vorsitzender des Vorstands
der AUDI AG
01.07.2000*

Mandate:

- FC Bayern München AG, München
- Infineon Technologies AG, München
- Salzgitter AG, Salzgitter
- TÜV Süddeutschland Holding AG, München

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

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

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

MANDATE DES AUFSICHTSRATS

STAND: 31. DEZEMBER 2005

HON.-PROF. DR. TECHN. H. C.**DIPL.-ING. ETH****FERDINAND K. PIËCH (68)**

Vorsitzender

16. 04. 2002*

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- ▲ Porsche Ges.m.b.H, Salzburg
- ▲ Porsche Holding GmbH, Salzburg

JÜRGEN PETERS (61)

Stellvertretender Vorsitzender

1. Vorsitzender der

Industriegewerkschaft Metall

01.11.2003*

Mandate:

- Salzgitter AG, Salzgitter (stv. Vorsitz)

ANDREAS BLECHNER (48)

Vorsitzender des Betriebsrats

Werk Salzgitter der Volkswagen AG

16. 04. 2002 *

DR. JUR. GERHARD CROMME (62)

Vorsitzender des Aufsichtsrats

der ThyssenKrupp AG

19. 06. 1997*

Mandate:

- Allianz AG, München
- Axel Springer AG, Berlin
- Deutsche Lufthansa AG, Köln
- E.ON AG, Düsseldorf
- Hochtief AG, Essen
- Siemens AG, München
- ThyssenKrupp AG, Düsseldorf (Vorsitz)
- ▲ BNP Paribas S.A., Paris
- ▲ Compagnie de Saint Gobain, Paris/La Défense
- ▲ Suez S.A., Paris

ELKE ELLER (43)

Industriegewerkschaft Metall

Vorstandsbereich 01

Geschäftsführerin Otto Brenner

Stiftung

20. 08. 2001*

Mandate:

- ThyssenKrupp Nirosta GmbH, Krefeld
- ThyssenKrupp Stainless GmbH, Duisburg

DR. JUR. MICHAEL FRENZEL (58)

Vorsitzender des Vorstands

der TUI AG

07. 06. 2001*

Mandate:

- AWD Holding AG, Hannover
- AXA Konzern AG, Köln
- Continental AG, Hannover
- E.ON Energie AG, München
- Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Vorsitz)
- Hapag-Lloyd Flug GmbH, Hannover (Vorsitz)
- TUI Deutschland GmbH, Hannover (Vorsitz)
- ▲ Norddeutsche Landesbank, Hannover
- ▲ Preussag North America, Inc., Greenwich (Vorsitz)
- ▲ TUI China Travel Co. Ltd., Peking

DR. JUR. HANS MICHAEL GAUL (63)

Mitglied des Vorstands der E.ON AG

19. 06. 1997*

Mandate:

- Allianz Versicherungs-AG, München
- Degussa AG, Düsseldorf
- DKV Deutsche Krankenversicherung AG, Köln
- RAG Aktiengesellschaft, Essen
- STEAG AG, Essen
- E.ON Energie AG, München
- E.ON Ruhrgas AG, Essen
- ▲ E.ON Nordic AB, Malmö
- ▲ E.ON Sverige AB, Malmö

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

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

Mandate des Vorstands
> Mandate des Aufsichtsrats

WALTER HIRCHE (63)

Niedersächsischer Minister für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
08.04.2003*

Mandate:

- Deutsche Messe AG, Hannover (Vorsitz)

OLAF KUNZ (46)

Industriegewerkschaft Metall –
Vorstand, Ressortleiter
Betriebsverfassungs- und
Unternehmensrecht
16.04.2002*

Mandate:

- Bosch Sicherheitssysteme GmbH, Stuttgart
- Volkswagen Original Teile Logistik
Beteiligungs-GmbH, Baunatal

GÜNTER LENZ (46)

Vorsitzender des Betriebsrats der
Geschäftssparte Nutzfahrzeuge
01.07.1999*

Mandate:

- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg

DR. JUR. KLAUS LIESEN (74)

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats
der E.ON Ruhrgas AG
02.07.1987*

Mandate:

- E.ON AG, Düsseldorf
- TUI AG, Hannover

XAVER MEIER (60)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AUDI AG
01.07.1999 – 31.12.2005*

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)
- ▲ BRG-Jahreswagenvermittlung e.G.,
Ingolstadt

PETER MOSCH (33)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AUDI AG
18.01.2006*

ULRICH NEB (62)

Vorsitzender des Vorstands der
Volkswagen Management
Association (VMA)
01.07.2004*

ROLAND OETKER (56)

Präsident Deutsche
Schutzvereinigung für
Wertpapierbesitz e.V.
19.06.1997*

Mandate:

- Degussa AG, Düsseldorf
- IKB Deutsche Industriebank AG, Düsseldorf
- Mulligan BioCapital AG, Hamburg (Vorsitz)
- Deutsche Post AG, Bonn
- ▲ Dr. August Oetker KG-Gruppe, Bielefeld

BERND OSTERLOH (49)

Vorsitzender des Gesamt-
und Konzernbetriebsrats
der Volkswagen AG
01.01.2005*

Mandate:

- Auto 5000 GmbH, Wolfsburg
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- ▲ Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg

DR. JUR. DR.-ING. E. H.**HEINRICH V. PIERER (65)**

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Siemens AG
27.06.1996*

Mandate:

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

THE LORD DAVID SIMON OF**HIGHBURY, CBE (66)**

16.04.2002*

Mandate:

- ▲ Senior Advisor, Morgan Stanley International Ltd., London
- ▲ Director, Suez Group, Paris
- ▲ Director, Unilever plc., London
- ▲ Director, Unilever N.V., Rotterdam

JÜRGEN STUMPF (51)

Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Kassel der Volkswagen AG
01.01.2005*

DR. RER. POL. H. C.**KLAUS VOLKERT (63)**

02.07.1990 – 15.08.2005*

BERND WEHLAUER (51)

Stellvertretender Vorsitzender
des Gesamt- und Konzernbetriebsrats
der Volkswagen AG
01.09.2005*

DR. WENDELIN WIEDEKING (53)

Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG
28.01.2006*

Mandate (Stand 06.02.2006):

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

CHRISTIAN WULFF (46)

Niedersächsischer Ministerpräsident
08.04.2003*

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**Mitglieder des Präsidiums und
Vermittlungsausschusses gemäß
§ 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz**

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

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. jur. Klaus Liesen (Vorsitz)
Bernd Osterloh
Hon.-Prof. Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing.
ETH Ferdinand K. Piëch
Bernd Wehlauer

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

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

> Glossar

> Stichwortverzeichnis

Kennzahlen Geschäftssparten und Märkte

GLOSSAR

AUSGEWÄHLTE BEGRIFFE AUF EINEN BLICK

Automatische Distanzregelung (Adaptive Cruise Control, ACC)

Funktionserweiterte Geschwindigkeitsregelanlage mit radarsensory Abstandsregelung, die zusätzlich potenzielle Unfallgefahren erkennt und präventiv die Bremsanlage in Einsatzbereitschaft versetzt.

B2B-Lieferantenplattform

Online-Marktplatz für die Kooperation mit Lieferanten.

Car-to-Car- beziehungsweise Car-to-X-Kommunikation

Kabelloser Austausch von Informationen zwischen Fahrzeugen beziehungsweise zwischen Fahrzeugen und Ampeln, Verkehrsschildern oder Schranken.

Corporate Governance

Bezeichnung im internationalen Sprachgebrauch für die verantwortungsvolle, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensleitung und Unternehmenskontrolle.

CSC-Dach

Faltbares Hardtop, das die Eigenschaften eines Coupé-, Schiebe- und Cabrio-Daches vereint.

Drehscheibenkonzept

Fertigungsflexibilität, die es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm)

System, das Schleuderbewegungen eines Fahrzeugs erkennt und abmildert, indem es das Blockieren der Räder beim Bremsen reduziert, ein Durchdrehen der Räder verhindert oder die Bremskraft auf Vorder- und Hinterachse verteilt.

ForMotion plus

Nachfolgeprogramm des im Jahr 2004 gestarteten ForMotion-Programms zur Leistungssteigerung des Volkswagen Konzerns.

Hybridantrieb

Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Multi Purpose Vehicle (MPV)

Großraum- und Mehrzwecklimousine.

Press and Drive

Komfortstartfunktion, bei der ein Sender sowohl zum Öffnen und Schließen der Zentralverriegelung als auch – nach Einstecken in die Halterung in der Instrumententafel – zum Starten des Motors dient.

Scouting

Auskundschaften von Trends direkt am Markt.

Sport Utility Vehicle (SUV)

Sportliches und geländegängiges Mehrzweckfahrzeug.

TSI®-Technik

Kombination aus Benzindirekteinspritzung und Doppeltaufladung, bei der einem mechanischen Lader ein Abgasturbolader nachgeschaltet wird.

STICHWORTVERZEICHNIS

A		F		O	
Abhängigkeitsbericht	77	Finanzielle Situation	64	Operatives Ergebnis	37, 67, 190
Absatz	54, 76	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	69		
Aktienkursentwicklung	24, 25	Forschungs- und Entwicklungskosten	76, 82	P	
Aktionsoptionsplan	26, 154	Forschung und Entwicklung	80, 95	Pkw-Nachfrage	49, 96, 103
Aktionärsstruktur	25	Fünf-Jahres-Übersicht	71	Produktion	84, 96
Auftragslage	54			Produktionszahl	39, 41, 43, 55, 76
Auslieferungen	51, 106	G		Q	
Aussichten	109	Gesamtaussage	59, 70, 108	Qualitätssicherung	83, 86, 96
Auswirkungen geänderter beziehungsweise neuer Standards	62, 118	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	48, 94, 102		
		Gesundheitsstand	89	R	
B		Gewinnverwendungsvorschlag	75	Ratings	30, 98
Beschaffung	83, 96	GuV nach Konzernbereichen	67	Rechtsfälle	97
Beschaffungsvolumen	76, 84	GuV Volkswagen AG	74	Risikomanagement	33, 94
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	124				
Bilanzstruktur nach Konzernbereichen	62, 63	H		S	
Bilanzstruktur Volkswagen AG	74	Hauptversammlung	29, 58	Segmentberichterstattung	132
C		I		U	
Cash-flow	65, 106	Investitions- und Finanzplanung	106	Umsatzanteile nach Märkten	68
Corporate Governance	10, 31, 174			Umsatzerlöse nach Geschäftssparten	37
		K		Umsatzerlöse nach Märkten	37
D		Kapitalflussrechnung nach Konzernbereichen	65	Umweltschutz	76, 89, 97
Devisenkursentwicklung	48	Kapitalkostensatz	56	Unternehmensstruktur	58, 108
Dividendenrendite	24	Konsolidierungsgrundsätze	123		
Dividendenvorschlag	75	Konzernkreis	120	V	
				Vertrieb	85
E		L		W	
Emissionen	29	Lagerbestände	55	Währungsrisiko	98
Entsprechenserklärung	10, 31	Leistungen an die Belegschaft	75	Wertbeitrag	57
Ergebnis je Aktie	24	Lieferantenmanagement	83	Wertorientierte Steuerung	56, 107
Ergebnis nach Geschäftssparten	37			Wertschöpfung	70
Ergebnis nach Märkten	37	M		Wesentliche Konzerngesellschaften	179
Erklärung des Vorstands	112	Marktanteile	52, 106	Wirtschaftswachstum	49
		Mitarbeiter	86, 97		
		Mitarbeiterzahl	55, 76	Z	
		Modelle	51, 53, 105	Zahlungsmittelbestand	64
		N			
		Nachtragsbericht	99		
		Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	80		

KENNZAHLEN GESCHÄFTSSPARTEN UND MÄRKTE

MENGENDATEN DES AUTOMOBILBEREICHS

Tsd. Fahrzeuge*	Auslieferungen		Absatz		Produktion	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Markengruppe Volkswagen	3.588	3.522	3.557	3.561	3.588	3.509
Markengruppe Audi	1.253	1.223	1.241	1.221	1.230	1.248
Nutzfahrzeuge	401	334	395	360	402	337
Gesamt	5.243	5.079	5.193	5.143	5.219	5.093

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

MENGENDATEN DES FINANZDIENSTLEISTUNGSBEREICHS

Tsd. Stück/Mio. Tage	2005	2004	%
Vertragsbestand Geschäftssparte Finanzdienstleistungen	5.938	5.883	+0,9
Kundenfinanzierung	3.072	2.992	+2,7
Leasing	1.181	1.233	-4,2
Service/Versicherung	1.685	1.658	+1,6
Vermiettage Geschäftssparte Europcar	36,3	32,5	+11,7

WESENTLICHE FINANZDATEN NACH GESCHÄFTSSPARTEN

Mio. €/%	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis		Umsatzrendite ¹⁾	
	2005	2004	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾
Markengruppe Volkswagen	49.625	47.338	638	-25	1,3	-0,1
Markengruppe Audi	28.432	26.646	1.409	1.227	5,0	4,6
Nutzfahrzeuge	7.297	5.994	102	-144	1,4	-2,4
Übrige Gesellschaften ³⁾	319	275	61	52		
Finanzdienstleistungen/Europcar	9.595	8.710	933	927	9,7	10,6
Geschäftssparten vor Sondereinflüssen	95.268	88.963	3.143	2.037		
Sondereinflüsse			-351	-395		
Volkswagen Konzern	95.268	88.963	2.792	1.642	2,9	1,8

¹⁾ Operatives Ergebnis in % der Umsatzerlöse.

²⁾ Angepasst.

³⁾ Im Wesentlichen AutoVision GmbH, Volkswagen Group Services SCS, Volkswagen International Finance N.V., Volkswagen Investments Ltd., VW Kraftwerk GmbH, Volkswagen Immobilien, gedas-Gruppe (im Vorjahr zusätzlich VW Versicherungsvermittlungs-GmbH und Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH).

WESENTLICHE FINANZDATEN NACH MÄRKTEN

Mio. €	Umsatzerlöse		Operatives Ergebnis	
	2005	2004	2005	2004 ¹⁾
Europa/Übrige Märkte	69.357	64.259	3.903	2.707
Nordamerika	13.723	13.308	-843	-902
Südamerika/Südafrika	6.926	5.531	171	24
Asien-Pazifik ²⁾	5.262	5.865	-88	208
Märkte vor Sondereinflüssen	95.268	88.963	3.143	2.037
Sondereinflüsse			-351	-395
Volkswagen Konzern²⁾	95.268	88.963	2.792	1.642

¹⁾ Angepasst.

²⁾ Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten. Die fahrzeugproduzierenden chinesischen Gemeinschaftsunternehmen werden at Equity konsolidiert und erzielten ein auch durch Einmalwirkungen belastetes Operatives Ergebnis (quotal) von -119 (222) Mio. €.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Finanz-Analytik und -Publizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Telefon +49 (0) 53 61 9-0
Fax +49 (0) 53 61 9-28282

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:

www.volkswagen-ir.de

INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Telefon +49 (0) 53 61 9-86622 IR Hotline
Fax +49 (0) 53 61 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagen-ir.de

Volkswagen AG
Investor Relations
17C Curzon Street
London W1J 5HU
Telefon +44 20 7290 7820
Fax +44 20 7629 2405

KONZEPT UND DESIGN

Hilger & Boie GmbH, Wiesbaden

DRUCK

Kunst- und Werbedruck GmbH & Co KG, Bad Oeynhausen

TERMINE 2006

1. – 9. April 2006



**AUTO MOBIL
INTERNATIONAL,
LEIPZIG**

14. – 23. April 2006



**INTERNATIONAL
AUTO SHOW,
NEW YORK**

28. April –
7. Mai 2006



**SALÃO INTERNACIONAL
DO AUTOMÓVEL DE
PORTUGAL, LISSABON**



2. – 12. März 2006



**INTERNATIONALER
AUTOMOBILSALON,
GENEVE**

26. Mai –
4. Juni 2006



**SALÓN INTERNACIONAL
DEL AUTOMÓVIL,
MADRID**

Finanzkalender 2006

>> 7. MÄRZ 2006

Jahrespressekonferenz
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2005

>> 8. MÄRZ 2006

Internationale Investorenkonferenz

>> 28. APRIL 2006

Zwischenbericht Januar – März

>> 3. MAI 2006

Hauptversammlung
(Congress Center Hamburg)

>> 27. JULI 2006

Zwischenbericht Januar – Juni

>> 27. OKTOBER 2006

Zwischenbericht Januar – September

26. August –
3. September 2006

**INTERNATIONALER
CARAVAN SALON,
DÜSSELDORF**

14. – 23. Oktober 2006

**AUSTRALIAN
INTERNATIONAL
MOTOR SHOW, SYDNEY**

21. Oktober –
6. November 2006

**TOKYO MOTOR SHOW,
TOKIO**

1. – 10. Dezember 2006

**LOS ANGELES
AUTO SHOW,
LOS ANGELES**

1. – 10. Dezember 2006

**ESSEN MOTOR SHOW,
ESSEN**

JULI

AUGUST

SEPTEMBER

OKTOBER

NOVEMBER

DEZEMBER

21. – 28. September 2006

**IAA NUTZFAHRZEUGE,
HANNOVER**

30. September –
15. Oktober 2006

**MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE,
PARIS**

DER KONZERN IM ÜBERBLICK

Automobile

MARKENGRUPPE
VOLKSWAGEN



MARKENGRUPPE
AUDI



NUTZFAHRZEUGE



ÜBRIGE
GESELLSCHAFTEN

- > FINANZIERUNG
- > DIENSTLEISTUNGEN

Finanzdienstleistungen

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG

- > HÄNDLER- UND KUNDEN-FINANZIERUNG
- > LEASING
- > VERSICHERUNGEN
- > FLOTTENGESCHÄFT



- > VERMIETGESCHÄFT

