



Axel Strotbek
Mitglied des Vorstands der AUDI AG
Finanz und Organisation

Rede zur Jahrespressekonferenz
Ingolstadt, 11. März 2014

Finanzbericht

– Es gilt das gesprochene Wort –

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
auch ich möchte Sie herzlich zu unserer heutigen Jahrespressekonferenz begrüßen.

How feels tomorrow? Eine Frage, die uns jeden Tag bewegt, uns antreibt, niemals still zu stehen und immer wieder Neues zu entwickeln: Innovationen für Menschen, Innovationen für unsere Kunden. Für den Geschäftsbericht 2013 stellen wir deshalb die Frage nach der Zukunft als Leitthema in den Mittelpunkt.

Neben dem gedruckten Geschäftsbericht in den Sprachen Deutsch, Englisch und Chinesisch bieten wir Ihnen auch dieses Jahr für verschiedene Endgeräte wieder ein multimediales Erlebnis mit spannenden Audio- und Video-Beiträgen.

Meine Damen und Herren,
kommen wir nun zur finanziellen Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr. Wie Sie alle wissen, waren die Rahmenbedingungen 2013 für die Automobilindustrie – und damit auch für Audi – weiter herausfordernd. Das Wachstum der Weltwirtschaft lag mit 2,5 Prozent leicht unter dem moderaten Vorjahreswert. Dabei haben sich jedoch die Volkswirtschaften wichtiger Regionen erneut stark heterogen entwickelt.

Während sich die wirtschaftliche Lage in den Industriestaaten im Jahresverlauf nur leicht verbesserte, konnten die meisten Schwellenländer auch 2013 überdurchschnittliche Wachstumsraten ausweisen.

*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Dokuments.
(3/2014)



So stagnierte in Westeuropa die wirtschaftliche Entwicklung vor allem infolge der Staatsschuldenkrisen sowie anhaltender struktureller Herausforderungen. Insbesondere die südlichen Länder mussten dabei erneut einen Rückgang ihrer Wirtschaftsleistung hinnehmen – trotz erster Stabilisierungstendenzen im zweiten Halbjahr.

Das deutsche Wirtschaftswachstum fiel mit 0,5 Prozent nochmals geringer aus als im Vorjahr. Dabei wirkte vor allem das schwierige außenwirtschaftliche Umfeld dämpfend auf die exportstarke deutsche Wirtschaft. Ebenfalls weniger dynamisch als noch im Vorjahr entwickelte sich Russland mit einem Wirtschaftswachstum von 1,6 Prozent. Trotz des positiven Konsumentenklimas und einer verbesserten Arbeitsmarktlage verlangsamte sich in den USA wegen Kürzungen im Staatshaushalt und Steuererhöhungen das Wirtschaftswachstum auf 1,9 Prozent. Die chinesische Volkswirtschaft wurde dagegen auch 2013 ihrer Rolle als Lokomotive der Weltwirtschaft gerecht. Mit einer Zuwachsrate der Wirtschaftsleistung um 7,7 Prozent übertraf das Reich der Mitte erneut seine gesetzten Ziele. In Japan stieg das Wirtschaftswachstum auf 1,7 Prozent – vor allem infolge staatlicher Konjunkturmaßnahmen sowie der Abwertung des Yen.

Trotz des nur moderaten Wirtschaftswachstums erreichte die globale Nachfrage nach Automobilen 2013 einen neuen Rekordwert. So legte der Pkw-Weltmarkt um 5,0 Prozent auf 70,1 Millionen neuzugelassene Fahrzeuge zu. Besonders dynamisch entwickelten sich dabei die Absatzregionen Nordamerika sowie Asien-Pazifik. Demgegenüber stagnierte die Entwicklung in Südamerika, während sich die europäischen Gesamtmärkte sogar rückläufig entwickelten.

An dieser Stelle möchte ich den für uns wichtigsten Punkt hervorheben: Die Marke Audi hat sich in allen Absatzregionen besser entwickelt als der jeweilige Gesamtmarkt! Wie sich diese Entwicklung in unseren finanziellen Erfolgsgrößen widerspiegelt, möchte ich Ihnen nachfolgend erläutern.

Beginnen möchte ich zunächst mit den wesentlichen Kenngrößen der Gewinn- und Verlust-Rechnung.



Im abgelaufenen Geschäftsjahr steigerten wir die Umsatzerlöse des Audi-Konzerns vor allem aufgrund der hohen Nachfrage nach den neuen Modellen unserer Premium-Kompaktbaureihe A3* auf 49,9 Milliarden Euro. Gegenüber dem hohen Niveau des Vorjahres bedeutet dies einen weiteren Zuwachsum 2,3 Prozent. Dabei war die Entwicklung unserer Umsatzerlöse im vergangenen Jahr von Währungseffekten belastet. Seit Juli 2012 ist in den Umsatzerlösen des Audi-Konzerns auch die Ducati Gruppe enthalten. 2013 wurden im Segment Motorräder Umsatzerlöse von rund 570 Millionen Euro erwirtschaftet.

Kommen wir zu den Herstellungskosten. Infolge der Ausweitung unseres Produktionsvolumens sowie der Expansion unserer internationalen Fertigungsstrukturen erhöhten sich diese auf rund 40,7 Milliarden Euro. Vergleicht man den Anstieg der Herstellungskosten mit der um Währungseffekte bereinigten Umsatzentwicklung, so ist dieser nahezu proportional. Im abgelaufenen Geschäftsjahr reduzierte sich das Bruttoergebnis auf 9,2 Milliarden Euro – die Bruttomarge erreichte damit 18,4 Prozent. Die Vertriebskosten des Audi-Konzerns lagen trotz des dynamischen Absatzwachstums mit 4,6 Milliarden Euro nur leicht über dem Vorjahr. Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhten sich die Verwaltungskosten auf rund 570 Millionen Euro. Der Anstieg um 7,5 Prozent ist neben dem allgemeinen Wachstum des Audi-Konzerns vor allem auf Konsolidierungseffekte zurückzuführen. Das sonstige betriebliche Ergebnis erhöhte sich im Berichtszeitraum auf rund 1 Milliarde Euro. Der deutliche Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf ein verbessertes Ergebnis aus abgerechneten Währungssicherungsgeschäften zurückzuführen. Insgesamt erreichte der Audi-Konzern ein Operatives Ergebnis von über 5 Milliarden Euro.

Neben einer höheren Wettbewerbsintensität spiegelt die Ergebnisentwicklung vor allem unsere Anstrengungen wider, den Audi-Konzern weiter konsequent auf das globale Wachstum und die Anforderungen der Zukunft auszurichten. Entsprechend waren die signifikanten Vorleistungen, die wir 2013 für Zukunftsthemen getätigt haben, der größte ergebnisbelastende Faktor: Einen Schwerpunkt unserer Investitionen bildete dabei der Ausbau unserer internationalen Fertigungskapazitäten. Den ungarischen Standort Győr haben wir zu einem Automobilwerk mit vollständiger Prozesskette erweitert.

3/8 *Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Dokuments. (3/2014)



Und mit der neuen Fabrik in Mexiko stärken wir unser Standbein in Nordamerika. Ab 2016 wird dort die Nachfolgeneration des Q5* vom Band fahren. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir zudem mit Nachdruck an der Entwicklung neuer Modelle und zukunftsweisender Technologien gearbeitet.

Gleichzeitig war die Ergebnis-Performance von der erwähnten Wettbewerbsintensität in einigen zentralen Märkten geprägt. Dieser Entwicklung, die mit entsprechendem Preisdruck einhergeht, können auch wir uns nicht vollständig entziehen – etwa wenn es darum geht, unsere strategische Marktpositionierung zu schützen. Dabei möchte ich erneut betonen: Audi steht als Premiumhersteller klar für Preisstabilität und beteiligt sich nicht an Rabattschlachten. Darüber hinaus belasteten Mixeffekte insbesondere durch die rückläufige Nachfrage in den von Staatsschuldenkrisen betroffenen Märkten Westeuropas – sowie negative Währungseffekte unser Operatives Ergebnis.

Kommen wir jetzt zu den Ergebnistreibern: Größter positiver Effekt war der Anstieg unserer Fahrzeugverkäufe. Hierbei haben wir zum einen von dem dynamischen Absatzwachstum der Marke Audi im Premium-Kompaktsegment profitiert. So zeigten sich die neuen Modelle der A3 Familie* – wie beispielsweise der A3 Sportback* und die A3 Limousine* – für wesentliche Absatzimpulse verantwortlich. Klar zulegen konnten 2013 auch unsere SUV-Modelle Q3*, Q5* und Q7*. Darüber hinaus verbesserten wir erneut die Herstellungskosten durch weitere Produktkosten-Optimierungen sowie Produktivitätsfortschritte.

Ergänzend möchte ich Sie noch über die Ergebnisentwicklung des Segments „Motorräder“ informieren: Gemäß den IFRS-Regularien sind im Rahmen der Kaufpreisallokation planmäßige Abschreibungen auf neu zu bewertende Vermögensgegenstände vorzunehmen. Unter Berücksichtigung dieser Abschreibungen lag das Operative Ergebnis 2013 bei 33 Millionen Euro. Bereinigt um diese Effekte erwirtschaftete Ducati ein Operatives Ergebnis von 59 Millionen Euro.

Das Finanzergebnis des Audi-Konzerns erreichte 293 Millionen Euro – und lag damit deutlich unterhalb des Niveaus von 2012. Dabei haben sich im Wesentlichen Marktwertveränderungen derivativer Finanzinstrumente belastend ausgewirkt.

4/8 *Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Dokuments. (3/2014)



Zudem hat das weiterhin sehr niedrige Marktzinsniveau zu einem geringeren Ergebnis aus der Anlage liquider Mittel geführt. Positiv wirkte dagegen vor allem das Ergebnis aus Beteiligungen, insbesondere aus unserem chinesischem Joint Venture. Das Vorsteuerergebnis des Audi-Konzerns erreichte so insgesamt 5,3 Milliarden Euro.

Meine Damen und Herren,
unsere hohe Ertragskraft spiegelt sich auch in unseren wesentlichen Renditekennziffern wider, mit denen wir 2013 erneut zu den ertragsstärksten Fahrzeugherstellern innerhalb des Premiumsegments zählen. So haben wir 2013 eine Operative Umsatzrendite von 10,1 Prozent erzielt. Damit liegt unsere Marge trotz der zahlreichen Herausforderungen sogar leicht über unserem strategischen Zielkorridor von 8 bis 10 Prozent. Nicht weniger erfolgreich ist die Entwicklung der Umsatzrendite vor Steuern, die im gleichen Zeitraum 10,7 Prozent erreichte. Unsere Kapitalrendite – also die Verzinsung des durchschnittlich investierten Vermögens – lag 2013 bei 26,4 Prozent.

Lassen Sie mich im Folgenden noch auf die Entwicklung der wesentlichen Cashflow-Größen und der Netto-Liquidität eingehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr steigerten wir den Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit auf 6,8 Milliarden Euro. Gleichzeitig erhöhte sich der Mittelabfluss aus der operativen Investitionstätigkeit infolge der bereits geschilderten umfangreichen Vorleistungen um rund 10 Prozent auf 3,6 Milliarden Euro. Alle Investitionen in den Ausbau unserer internationalen Standorte sowie in neue Modelle und Technologien haben wir auch im abgelaufenen Geschäftsjahr vollständig aus eigener Kraft finanziert. Mit einem positiven Netto-Cashflow von gut 3,2 Milliarden Euro erwirtschafteten wir – trotz der hohen Investitionen – einen deutlichen Mittelüberschuss, der den hohen Wert des Vorjahres sogar um 10,9 Prozent übertraf. Folglich erhöhte sich die Netto-Liquidität zum Jahresende auf über 14,7 Milliarden Euro.

Meine Damen und Herren,
kommen wir nun zum Ausblick für 2014: Das ursprünglich für 2015 gefasste Volumenziel von 1,5 Millionen Auslieferungen der Marke Audi haben wir bereits 2013 deutlich übertroffen – und damit zwei Jahre früher als geplant.



Obwohl wir für die globalen Automobilmärkte insgesamt nur einen leichten Zuwachs erwarten, wollen wir 2014 mit unserem attraktiven Produktportfolio unser dynamisches Volumenwachstum weltweit fortsetzen. Auch für das Segment Motorräder haben wir ambitionierte Wachstumsziele. Im Zuge dessen wollen wir die Umsatzerlöse des Audi-Konzerns weiter steigern – erstmals in der Unternehmensgeschichte auf mehr als 50 Milliarden Euro.

2014 werden wir den konsequenten Ausbau unserer internationalen Fertigungsstrukturen fortsetzen. Neben den Werken in Ungarn, Mexiko und Brasilien investieren wir dabei weiter kräftig in unsere deutschen Standorte Ingolstadt und Neckarsulm. Gleichzeitig werden wir noch intensiver in neue Produkte und Technologien – und damit in unsere Zukunft – investieren. So stellen wir insgesamt rund 70 Prozent des Investitionsvolumens für unsere Modell- und Technologieoffensive bereit. Für die Sachinvestitionsquote planen wir dabei eine Bandbreite von 5 bis 5,5 Prozent.

Trotz dieser hohen Vorleistungen in unsere Zukunft wollen wir 2014 eine Operative Umsatzrendite innerhalb unseres strategischen Zielkorridors von 8 bis 10 Prozent erreichen und bleiben damit unserem qualitativen Wachstumspfad treu. Mit diesem robusten Profitabilitätsniveau schaffen wir auch für die Folgejahre die Grundlagen für wichtige Zukunftsinvestitionen. So haben wir zum Jahresende das bislang größte Investitionsprogramm unserer Unternehmensgeschichte verabschiedet. Bis 2018 planen wir, insgesamt rund 22 Milliarden Euro zu investieren – mit einem klaren Fokus auf Innovationen und Technologien.

Was wir hier konkret planen, wird Ihnen Herr Hackenberg jetzt näher erläutern. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

– Ende –

Kontakt:

Kommunikation Unternehmen – Jürgen De Graeve
Tel. +49 841 89-34084

6/8 *Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Dokuments. (3/2014)



Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi A1/S1:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2 - 3,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 - 99

Audi A1/S1 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 - 3,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 168 - 99

Audi A3/S3:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 - 3,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 - 85

Audi A3/S3 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 - 3,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 - 88

Audi A3/S6 Limousine:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 - 3,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 - 99

Audi A3/S3 Cabriolet:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 4,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 - 110

Audi A3 Sportback e-tron:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 35

Audi A3 Sportback g-tron:

Kraftstoffverbrauch kombiniert: CNG 3,3-3,2 kg/100 km, Benzin 5,2 - 5,0 l/100 km
CO₂-Emission kombiniert: CNG 92-88 g/km | Benzin 120 - 115 g/km

A4/S4

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,1 - 4,0;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 190 - 104

A4/S4/RS46 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7 - 4,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 249 - 109

A4 allroad quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 5,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 - 153

A6/S6

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6 - 4,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 225 - 114



A6/S6/RS6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,8 - 4,6;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 229 - 119

A6 allroad quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 - 6,1;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 206 - 159

A8/S8

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,3 - 5,9;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 264 - 155

Audi Q3/RS Q3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,8 - 5,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 206 - 137

Audi Q5/SQ5

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,5 - 5,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 199 - 139

Audi Q7

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7 - 7,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 249 - 189

Audi TT/TTS:

Das Fahrzeug wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.
Vorläufige Werte: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 4,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 - 110

Lamborghini Huracán LP 610-4:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 290

Ducati Diavel:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 169

Ducati Monster 1200:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 150