

Audi Konzern Finanzen 2009

132 Lagebericht des Audi Konzerns für das Geschäftsjahr 2009

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Die Verbrauchs- und Emissionsangaben der im Lagebericht des Audi Konzerns genannten Fahrzeuge sind ab Seite 242 angegeben.

178 Audi Konzernabschluss zum 31. Dezember 2009

178	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung
184	Anhang
184	Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz
238	Corporate Governance
239	Bilanzeid
240	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
241	Erklärung des Vorstands der AUDI AG

Hinweis: Alle Zahlen sind jeweils für sich gerundet, was bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann.

AUDI KONZERN STRUKTUR

Unternehmen

Der Audi Konzern zählt mit den beiden Marken Audi und Lamborghini zu den weltweit führenden Automobilherstellern im Premium- und Supersportwagensegment.

Den Kern des Unternehmens bildet dabei die Marke Audi, deren Fahrzeuge durch herausragendes und modernes Design, hohe Verarbeitungsqualität sowie technologische Innovationen überzeugen. Der Anspruch, die hohen Erwartungen der Kunden durch die Entwicklung wegweisender Fahrzeugkonzepte zu erfüllen, drückt sich im Markenkern „Vorsprung durch Technik“ aus, der die Markenwerte Sportlichkeit, Hochwertigkeit und Progressivität umfasst. Dieses Leitbild wird für den Kunden in der großen, stetig wachsenden Vielfalt an Audi Modellen erlebbar. Die Marke Audi, die im Juli 2009 ihr 100-jähriges Bestehen feierte, zeigte im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht zuletzt dank ihres jungen und attraktiven Produktangebots eine hohe Wettbewerbsfähigkeit inmitten der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. So konnte sich die Marke in zahlreichen Absatzmärkten besser als der Premiumgesamtmarkt entwickeln und dadurch wertvolle Marktanteile hinzugewinnen.

AUSLIEFERUNGEN VON AUDI FAHRZEUGEN NACH REGIONEN

	2009	Anteil in %
Deutschland	228.844	24,1
Europa ohne Deutschland	390.010	41,1
China (inkl. Hongkong)	158.941	16,7
USA	82.716	8,7
Sonstige	89.218	9,4
Gesamt	949.729	100,0

Die italienische Traditionsmarke Lamborghini steht mit ihren exklusiven und kompromisslosen Supersportwagen für faszinierendes Design, hohe Fahrdynamik und technologische Kompetenz. Der Audi Konzern liefert über seine Vertriebsgesellschaften neben den Modellen der Marken Audi und Lamborghini auch Fahrzeuge sonstiger Marken des Volkswagen Konzerns aus.

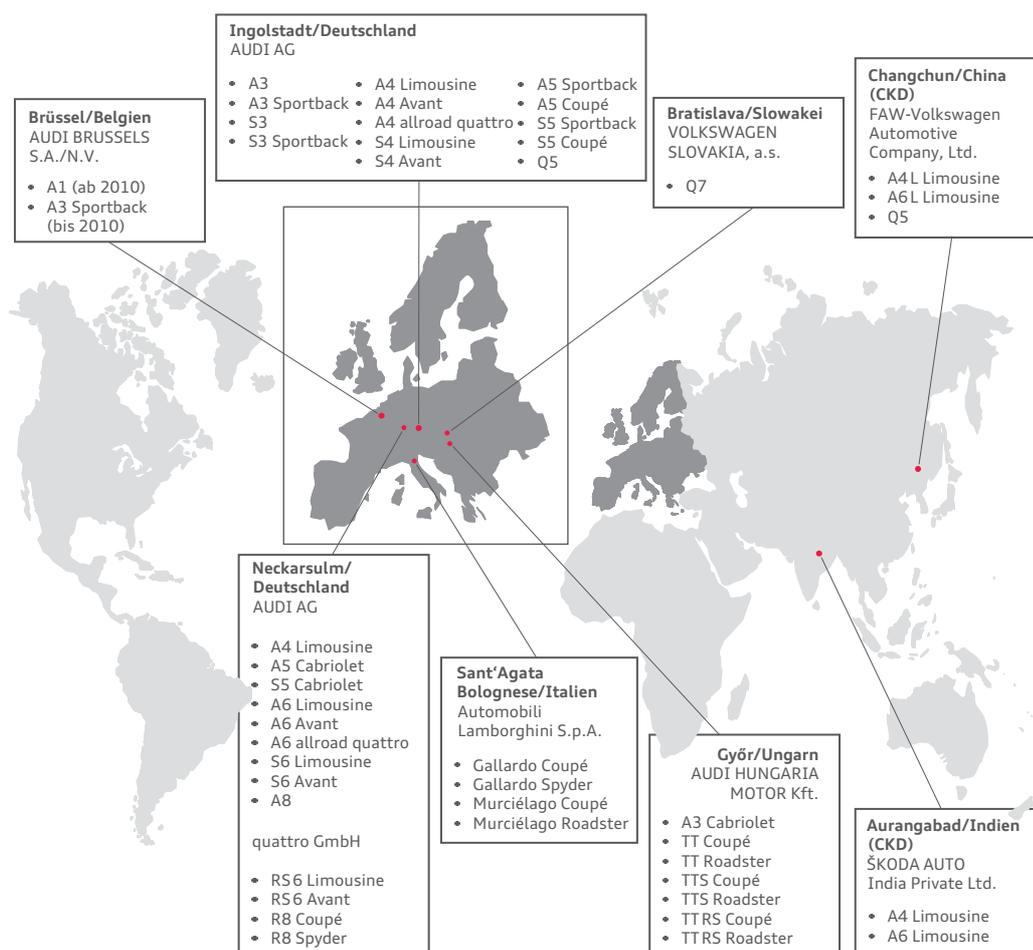
Konzernstruktur und wesentliche Konzerngesellschaften

Die Zentrale des Audi Konzerns liegt in Ingolstadt, wo sich neben der Technischen Entwicklung, dem Vertrieb und der Verwaltung auch der größte Teil der Produktion befindet. Diese umfasst die Modelle Audi A3 und A3 Sportback, die Baureihe A4, den A5 Sportback sowie das A5 Coupé und den Audi Q5. Außerdem werden in Ingolstadt die Karosserien für das A3 Cabriolet und die TT Baureihe gefertigt. Im Jahr 2009 feierte der Standort sein 60-jähriges Bestehen.

In Neckarsulm produziert der Audi Konzern die Modelle A4 Limousine, A5 Cabriolet, die Baureihe A6 und die Luxuslimousine A8. Zudem befindet sich hier der Unternehmenssitz der quattro GmbH. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG stellt High-Performance-Fahrzeuge wie die RS6 Limousine, den RS6 Avant und den Audi Q7 V12 TDI her und ist zudem verantwortlich für die exklusive Manufaktur der Mittelmotor-Sportwagen Audi R8 Coupé und R8 Spyder. Das Leistungsangebot der quattro GmbH umfasst darüber hinaus ein umfangreiches Individualisierungsprogramm für alle Audi Modelle sowie hochwertige Accessoires rund um die Marke mit den Vier Ringen. Auch der Standort Neckarsulm feierte im vergangenen Jahr ein Jubiläum anlässlich seines 40-jährigen Bestehens.

Die belgische AUDI BRUSSELS S.A./N.V. produzierte 2009 in Brüssel den Audi A3 Sportback und wird ab dem Frühjahr 2010 die exklusive Serienfertigung des neuen Audi A1 aufnehmen. Bis Ende 2009 wurde hier zudem im Auftrag der Volkswagen AG, Wolfsburg, der VW Polo gefertigt. Im ungarischen Győr entwickelt und produziert die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. Motoren für die AUDI AG, weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie für Dritte. Neben den Aggregaten wird hier in Verbundfertigung mit dem Werk Ingolstadt die Baureihe Audi TT als Coupé und Roadster hergestellt sowie, im Auftrag der AUDI AG, das A3 Cabriolet montiert. Die ungarische Tochtergesellschaft hat sich seit der Gründung im Jahr 1993 zu einem der umsatzstärksten Unternehmen und einem der größten Exporteure des Landes entwickelt. Bei der Automobili Lamborghini S.p.A. werden im norditalienischen Sant'Agata Bolognese die Supersportwagen Lamborghini Gallardo und Lamborghini Murciélago produziert.

PRODUKTIONSSTÄNDORTE



Lagebericht

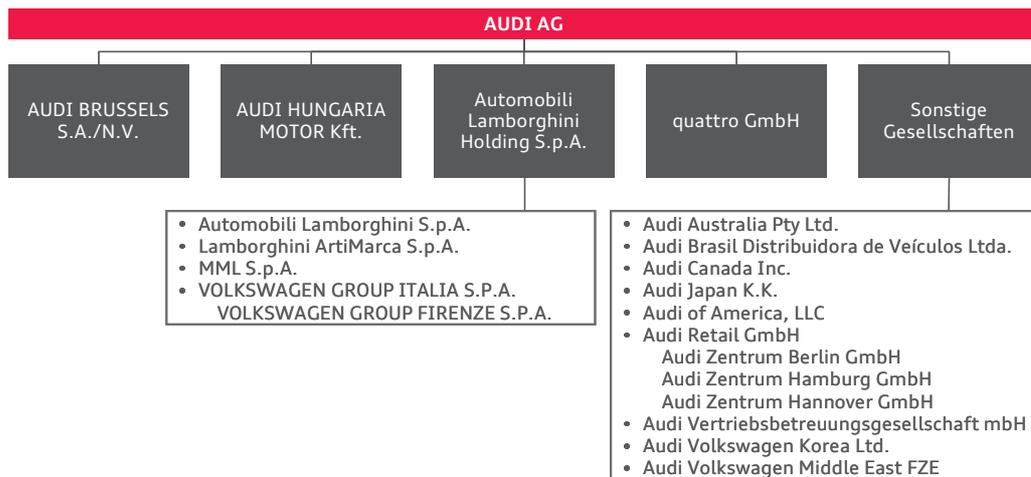
132	Audi Konzern
132	Struktur
134	Strategie
137	Aktie
139	Übernahmerechtliche Angaben
140	Erklärung zur Unternehmensführung
140	Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Konsolidierungskreis

Größter Anteilseigner der AUDI AG ist die Volkswagen AG, Wolfsburg, die derzeit rund 99,55 Prozent des Aktienkapitals hält. Die Volkswagen AG bezieht den Konzernabschluss der AUDI AG in den eigenen Konzernabschluss mit ein. Zwischen der Volkswagen AG und der AUDI AG sowie zwischen der AUDI AG und ihren wesentlichen inländischen Tochtergesellschaften bestehen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge.

Der Konsolidierungskreis des Audi Konzerns hat sich seit dem 31. Dezember 2008 nicht wesentlich verändert.

VOLLKONSOLIDIERTE GESELLSCHAFTEN IM AUDI KONZERN



Strategische Partnerschaft mit der FC Bayern München AG

Im Herbst des vergangenen Jahres gab die AUDI AG ihre Absicht bekannt, bis zum Jahr 2011 einen Anteil von insgesamt 9,09 Prozent an der FC Bayern München AG, München, zu erwerben und somit die bestehende Zusammenarbeit zu verstärken. Die strategische Partnerschaft der beiden Premiummarken geht dabei über das rein finanzielle Engagement hinaus – so werden bereits Vorhaben geplant, welche die globale Präsenz beider Marken stärken sollen, wie etwa durch Nachwuchsarbeit in weltweit organisierten Fußballschulen.

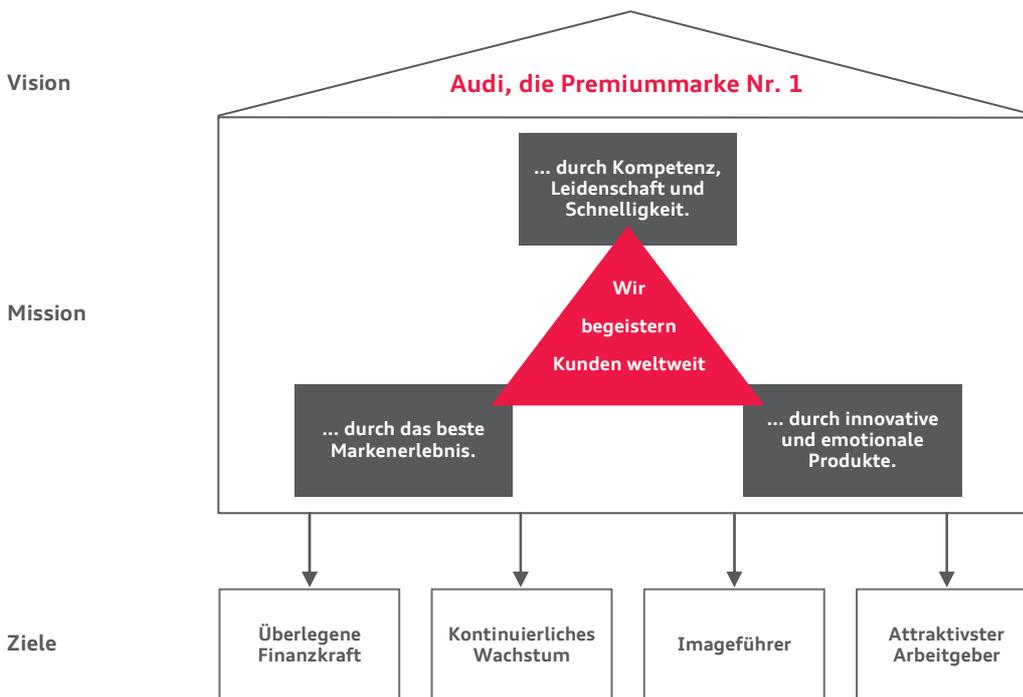
STRATEGIE

Audi, die Premiummarke Nr. 1

Die anhaltenden Diskussionen über die zukünftige Verfügbarkeit fossiler Brennstoffe, den Klimawandel sowie gesellschaftliche Megatrends wie beispielsweise die zunehmende Verstädterung führen zu neuen Fragestellungen zum Thema Mobilität seitens der Kunden.

Mit der Vision „Audi, die Premiummarke Nr. 1“ hat der Audi Konzern die Strategie seiner Kernmarke Audi weiterentwickelt, um weltweit die führende Rolle im Premiumsegment zu übernehmen. Das Ziel ist dabei, bis zum Jahr 2020 nicht nur auf die veränderten Anforderungen zu reagieren, sondern die Emotionalität des Automobils auch in diesem neuen Umfeld zu verstärken und die Kunden nachhaltig zu begeistern.

DIE STRATEGIE 2020 DER MARKE AUDI



Lagebericht

132	Audi Konzern
132	Struktur
134	Strategie
137	Aktie
139	Übernahmerechtliche Angaben
140	Erklärung zur Unternehmensführung
140	Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Mission „Kundenbegeisterung weltweit“

Zentraler Kern der Strategie 2020 ist daher die Mission „Wir begeistern Kunden weltweit“. Konkret bedeutet dies, dass die Marke mit den Vier Ringen ihren Kunden innovative und emotionale Produkte – hocheffiziente Audi Modelle mit einem unverwechselbaren Produkterlebnis – bietet, die insbesondere durch die bekannten Eigenschaften Hochwertigkeit und Zuverlässigkeit überzeugen. Darüber hinaus beabsichtigt die Marke Audi, ihre Kunden durch das beste Markenerlebnis zu begeistern: Die Audi Markenwerte „hochwertig“, „progressiv“ und „sportlich“ werden so für jeden Kunden und an allen Kundenschnittstellen erlebbar. Produkt- und Investitionsentscheidungen richtet das Unternehmen gezielt auf den Kundennutzen aus. Dies erfolgreich umzusetzen, erfordert zum einen Kompetenz und Schnelligkeit, zum anderen die Leidenschaft, die im Herzen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Marke Audi und ihre Produkte schlägt.

Überlegene Finanzkraft

Für die Strategie 2020 gilt weiterhin, dass im Rahmen einer werteorientierten Unternehmensführung Wachstum nur in Verbindung mit Profitabilität den Premiumanspruch des Audi Konzerns erfüllt. Daher steht mit dem Erwirtschaften einer wettbewerbsüberlegenen Kapitalrendite qualitatives Wachstum als strategisches Unternehmensziel im Vordergrund.

Eine nachhaltig überlegene Finanzkraft wird insbesondere durch die fortlaufende Optimierung von Prozessen und Strukturen, die Realisierung von Kostensenkungen sowie ein konsequentes Investitionsmanagement gestützt. Durch eine hohe Selbstfinanzierungskraft werden die Investitionen gesichert, sodass Innovations- und Handlungsfähigkeit des Audi Konzerns erhalten bleiben. Ziel ist dabei, die Investitionen auch zukünftig aus dem selbst erwirtschafteten Cash-flow zu decken.

Kontinuierliches Wachstum

In dem Bestreben, auch zukünftig Wachstumschancen in den bedeutenden Premiummärkten wahrzunehmen, werden die Kontinuität und die Qualität des Wachstums weiterhin im Mittelpunkt stehen.

Das Unternehmen baut dabei vor allem auf sein junges und attraktives Produktportfolio, das im vergangenen Geschäftsjahr im Rahmen der langfristig angelegten Modelloffensive erneut um zahlreiche neue Modelle erweitert wurde. Die Neuheiten, wie etwa das Audi A5 Cabriolet, der A4 allroad quattro oder der A5 Sportback, begeistern insbesondere durch einen gelungenen Mix aus emotionalem Design, Sportlichkeit, Effizienz und Alltagstauglichkeit.

Auch im Jahr 2010 wird die Marke Audi ihre Modelloffensive fortführen und damit die Produktfamilie weiter ergänzen. Besonders hervorzuheben sind dabei der Audi A1 – der insbesondere junge Fahrer ansprechen und dadurch die Kunden frühzeitig für die Marke Audi begeistern wird –, die neue Generation der Luxuslimousine Audi A8 sowie der neue Audi A7.

Gleichzeitig baut der Audi Konzern sein Engagement auf den internationalen Automobilmärkten weiter aus. So hat das Unternehmen im vergangenen Geschäftsjahr in China, dem wichtigsten Auslandsmarkt, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft gegründet, um seine Aktivitäten vor Ort zu bündeln. Darüber hinaus wurde der chinesische Produktionsstandort in Changchun um eine neue Montagehalle erweitert. Auch in Indien fertigt der Audi Konzern vor Ort und trägt zudem mit dem konsequenten Auf- und Ausbau der Vertriebs- und Handelsstruktur zu einer verstärkten Präsenz im indischen Wachstumsmarkt bei. In den USA plant der Audi Konzern, zukünftig ebenfalls weiter zu wachsen. Wesentliche Treiber stellen dabei die Erweiterung des Produktportfolios, das im Jahr 2009 mit den Modellen Audi Q5 und Audi Q7 3.0 TDI clean diesel wichtige Impulse erhielt, sowie die stetige Verbesserung des Markenimages auf dem US-amerikanischen Absatzmarkt dar.

Imageführer

Die Basis für nachhaltigen Erfolg ist eine starke Marke. Daher strebt das Unternehmen an, seine Imageposition insbesondere durch das attraktive und junge Produktangebot kontinuierlich zu verbessern und die Kunden emotional an die Marke zu binden. Neben herausragender Qualität und einem anspruchsvollen Design legen die Kunden bei ihren Fahrzeugen insbesondere Wert auf den sprichwörtlichen „Vorsprung durch Technik“ der Marke Audi. Diesen Vorsprung belegte das Unternehmen auch im Jahr 2009 durch den Einsatz zahlreicher innovativer Technologien wie etwa Leichtbau, kraftvolle und effiziente TDI- und TFSI-Motoren oder die derzeit sauberste Dieselmotortechnologie der Welt.

Die Begeisterung der Öffentlichkeit wurde im vergangenen Geschäftsjahr zudem erneut durch zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen belegt. So gewann die Marke Audi wiederholt den begehrten ADAC-Preis „Gelber Engel“ für die beste Marke (ADACmotorwelt, Ausgabe 2/2009, S. 24 ff.). Auch beim „Image-Report 2009“ der Auto Zeitung wählten rund 20.000 Leser bereits zum sechsten Mal in Folge Audi zur beliebtesten Automarke (Ausgabe 24/2009, S. 80 ff.). Als attraktivste Automarke Deutschlands wurde die Marke mit den Vier Ringen in einer repräsentativen Studie der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) ausgezeichnet, die von der Markenstrategieberatung Brand:Trust in Auftrag gegeben wurde und die neben der Bekanntheit insbesondere die Weiterempfehlungsbereitschaft untersuchte („Marken von morgen“, 27.8.2009). Bei der bedeutenden Leserwahl „Best Cars“ der Fachzeitschrift auto motor und sport (Ausgabe 4/2009, S. 135) erreichten die Modelle Audi A4, Audi A6 und Audi Q5 in ihrer jeweiligen Kategorie ebenfalls die Topplatzierung. Die ADAC-Pannestatistik, in der die Modelle Audi A2, Audi A3 und Audi A6 als zuverlässigste Fahrzeuge in ihrer jeweiligen Klasse abschnitten, bescheinigte darüber hinaus die hohen Qualitätsstandards der Marke Audi (ADACmotorwelt, Ausgabe 5/2009, S. 30 ff.). In der Leserwahl zum „Auto Bild Design Award“ (Auto Bild, Ausgabe 20/2009, S. 52 ff.) erzielte die Marke Audi jeweils erste Plätze für den Audi A4 allroad quattro und den Audi Sportback concept sowie einen zweiten Platz für das Audi A5 Cabriolet. Der deutsche „Design-Oscar“ für das Audi A5 Coupé, die höchste offizielle deutsche Auszeichnung für Design („Designpreis der Bundesrepublik Deutschland 2010“, 23.10.2009), sowie das „Goldene Lenkrad 2009“ für den A5 Sportback (Bild am Sonntag, Ausgabe 45/2009, Beilage S. 16) rundeten die Vielzahl an Auszeichnungen bis zum Jahresende hin ab.

Das Markenattribut Sportlichkeit ist ebenfalls weiterhin von großer Bedeutung. So gehörte die Marke Audi mit den Modellen TTRS und R8 5.2 FSI quattro zu den Gewinnern der begehrten Leserauszeichnung „Auto Bild Sportscar 2009“ (Auto Bild Sportscars, Ausgabe 1/2010, S. 95). Auch im Motorsport engagierte sich das Unternehmen im Jahr 2009 wieder erfolgreich und erreichte mit der Titelverteidigung in den Deutschen Tourenwagen Masters den ersten Hat trick in der DTM-Geschichte. Darüber hinaus erzielte die Marke Audi im legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2009 mit dem R15 TDI bereits zum elften Mal in Folge einen Podiumsplatz.

Attraktivster Arbeitgeber

Um auch zukünftig erfolgreich im Wettbewerbsumfeld zu bestehen, ist der Audi Konzern weiterhin auf qualifizierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angewiesen. Daher ist die kontinuierliche Steigerung der Arbeitgeberattraktivität von besonderer strategischer Bedeutung. Als erfolgreiches Unternehmen bietet der Audi Konzern seiner Belegschaft dabei neben attraktiven Arbeitsbedingungen und herausfordernden Tätigkeiten ein leistungsgerechtes Entgelt sowie eine hohe Beschäftigungssicherheit. Mit Jubiläumsfeiern an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm und Brüssel bedankte sich der Audi Konzern im Herbst 2009 für das Engagement und den Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die hohe Mitarbeiterzufriedenheit zeigt sich dabei in regelmäßig durchgeführten internen Belegschaftsbefragungen.

Auch zahlreiche externe Umfragen bescheinigen die hohe Arbeitgeberattraktivität des Audi Konzerns. So wurde das Unternehmen unter anderem in der renommierten Absolventenbefragung des Berliner trendence Instituts erneut zum beliebtesten Arbeitgeber in der Kategorie der Ingenieure gewählt („trendence Absolventenbarometer – Business und Engineering Edition“, 21.8.2009).

Strategische Zielgröße

Die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ist ein wesentliches Ziel des Audi Konzerns. Als internes Steuerungsinstrument nutzt das Unternehmen die Kapitalrendite (Return on Investment – RoI). Damit werden Investitionsprojekte unterschiedlicher Art und Größe hinsichtlich der Verzinsung des eingesetzten Kapitals bewertet. Der Return on Investment spiegelt die Entwicklung der Ertragskraft eines Unternehmens wider und wird nach folgender Formel berechnet:

$$\text{Kapitalrendite (RoI)} = \frac{\text{Operatives Ergebnis nach Steuern}}{\text{durchschnittlich investiertes Vermögen}} \times 100$$

in Mio. EUR	2009	2008
Operatives Ergebnis nach Steuern	1.123	1.940
durchschnittliche betriebliche Aktiva	13.329	13.157
– durchschnittliches unverzinsliches Abzugskapital	3.557	3.343
= durchschnittlich investiertes Vermögen	9.772	9.814
Kapitalrendite (in %)	11,5	19,8

Mit einer Kapitalrendite von 11,5 (19,8) Prozent zählte der Audi Konzern im Geschäftsjahr 2009 erneut zu den ertragsstärksten Unternehmen im internationalen Automobilgeschäft. Das Unternehmen belegte somit eindrucksvoll seine hohe Wettbewerbsfähigkeit auch unter den erschwerten Rahmenbedingungen der Wirtschaftskrise.

AKTIE

Entwicklung der Aktienmärkte

Im Zuge der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise setzten sich die massiven Kursverluste an den weltweiten Aktienmärkten zu Beginn des Jahres 2009 zunächst unvermindert fort. Dank der zahlreichen staatlichen Rettungspakete für den Finanzsektor sowie stützender Maßnahmen bedeutender Zentralbanken stabilisierte sich dann die Lage an den Kapitalmärkten gegen Ende des ersten Quartals. Die zunehmend positiven Konjunkturindikatoren sowie erste Anzeichen einer Erholung der Weltwirtschaft führten im Jahresverlauf an den wichtigsten internationalen

Lagebericht

132	Audi Konzern
132	Struktur
134	Strategie
137	Aktie
139	Übernahmerechtliche Angaben
140	Erklärung zur Unternehmensführung
140	Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Aktienmärkten zu deutlichen Kursgewinnen. Dabei konnten viele Indizes dank des zurückkehrenden Vertrauens der Marktakteure in die Aktienmärkte das Jahr mit einem deutlichen Kursplus beenden.

Der Deutsche Aktienindex (DAX) verzeichnete nach der Eröffnung mit 4.857 Punkten bereits in den ersten Wochen des abgelaufenen Geschäftsjahres merkliche Verluste auf unter 3.666 Zähler. In den Folgemonaten setzte eine deutliche Erholung ein, die im Dezember bei 6.012 Punkten ihren Höhepunkt erreichte. Zum Jahresende 2009 schloss der deutsche Leitindex mit 5.957 Punkten und verbesserte sich damit um 24 Prozent gegenüber dem Schlusswert des Vorjahres.

Kursentwicklung der Audi Aktie

Die Audi Aktie konnte sich der allgemeinen negativen Entwicklung an den weltweiten Aktienmärkten zu Beginn des Jahres nicht entziehen. Zudem gerieten Aktien von Automobilherstellern infolge der teils dramatischen Nachfrageeinbrüche auf den internationalen Automobilmärkten zusätzlich unter Druck. Folglich gab das Wertpapier in den ersten drei Monaten zunächst deutlich nach und erreichte im März 2009 mit 293 EUR einen Jahrestiefststand. Getragen von der hervorragenden Ergebnisentwicklung des Audi Konzerns im anhaltend schwierigen Marktumfeld sowie einer einsetzenden Entspannung an den Finanzmärkten erholte sich der Aktienkurs jedoch im zweiten Quartal. Nach einer Seitwärtsbewegung im dritten Quartal übertraf dieser gegen Ende des vierten Quartals mit 500 EUR das Niveau zu Jahresbeginn deutlich. Dabei wirkten sich in der zweiten Jahreshälfte die verstärkten Anzeichen des Überwindens der globalen Rezession sowie erste Erholungstendenzen der weltweiten Automobilmachfrage zusätzlich positiv auf die Entwicklung des Wertpapiers aus.

Aus Fünfjahressicht vollzog die Audi Aktie, trotz der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, eine beeindruckende Wertentwicklung. So legte sie seit Januar 2005 um rund 228 Prozent zu und war damit deutlich erfolgreicher als der Deutsche Aktienindex. Diese Entwicklung spiegelt das große Vertrauen des Kapitalmarkts in die Strategie sowie die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens im Hinblick auf die großen Herausforderungen der Automobilindustrie wider.

Gewinnabführung und Ausgleichszahlung für die Aktionäre

Zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, die rund 99,55 Prozent des Aktienkapitals der AUDI AG hält, besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Anstelle einer Dividende erhalten die außen stehenden Aktionäre der AUDI AG eine Ausgleichszahlung. Deren Höhe bemisst sich nach der für das gleiche Geschäftsjahr ausgeschütteten Dividende auf eine Stammaktie der Volkswagen AG, die auf der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 22. April 2010 beschlossen wird.

INDIZIERTE KURSENTWICKLUNG DER AUDI AKTIE
(ISIN: DE0006757008, WKN: 675700)



ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN

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

Kapitalverhältnisse

Am 31. Dezember 2009 lag das gezeichnete Kapital der AUDI AG unverändert bei 110.080.000 EUR und setzte sich aus 43.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien zusammen. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 EUR am Gesellschaftskapital.

Aktionärsrechte und -pflichten

Dem Aktionär stehen Vermögens- und Verwaltungsrechte zu.

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

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

Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Die Hauptversammlung wählt die von ihr zu bestellenden Mitglieder des Aufsichtsrats und den Abschlussprüfer; sie entscheidet insbesondere über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, über Satzungsänderungen und Kapitalmaßnahmen, über Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien sowie gegebenenfalls über die Durchführung einer Sonderprüfung, über eine vorzeitige Abberufung von Mitgliedern des Aufsichtsrats und über eine Auflösung der Gesellschaft. Die Hauptversammlung fasst ihre Beschlüsse in der Regel mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit aufgrund gesetzlicher Bestimmungen nicht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, als herrschender Gesellschaft besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Dieser Vertrag erlaubt es der Volkswagen AG, Weisungen zu erteilen. Das Ergebnis nach Steuern der AUDI AG ist an die Volkswagen AG abzuführen. Die Volkswagen AG ist zum Ausgleich eines möglichen Verlusts verpflichtet. Alle Audi Aktionäre (mit Ausnahme der Volkswagen AG) erhalten anstelle einer Dividende eine Ausgleichszahlung. Die Höhe der Ausgleichszahlung entspricht der Dividende, die im gleichen Geschäftsjahr den Aktionären der Volkswagen AG auf eine Volkswagen Stammaktie ausgeschüttet wird.

Beteiligungen am Kapital, die 10 Prozent der Stimmrechte überschreiten

Die Volkswagen AG, Wolfsburg, hält rund 99,55 Prozent der Stimmrechte an der AUDI AG. Bezüglich der Stimmrechte, die an der Volkswagen AG gehalten werden, wird auf den Lagebericht der Volkswagen AG verwiesen.

Besetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur einen Hälfte aus Kapitaleignervertretern, die von der Hauptversammlung gewählt werden. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern, die von den Arbeitnehmern nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählt werden. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer vertreten die Gewerkschaften. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, in der Regel ein vom Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählter Kapitaleignervertreter, hat nach § 13 Abs. 3 der Satzung bei Stimmengleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

§ 9 Abs. 3 der Satzung bestimmt, dass die Amtszeit eines Aufsichtsratsmitglieds, das anstelle eines vorzeitig ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglieds gewählt worden ist, mit dem Ablauf der Amtszeit des ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglieds endet.

Lagebericht

132	Audi Konzern
132	Struktur
134	Strategie
137	Aktie
139	Übernahmerechtliche Angaben
140	Erklärung zur Unternehmensführung
140	Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung

Die Bestellung und die Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind in den §§ 84 und 85 AktG geregelt. Danach werden Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat auf höchstens fünf Jahre bestellt. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Ergänzend hierzu bestimmt die Satzung in § 6, dass die Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird und dass der Vorstand aus mindestens zwei Personen bestehen muss.

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

Nach den aktienrechtlichen Vorschriften kann die Hauptversammlung den Vorstand für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Wandelschuldverschreibungen auszugeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. Der Erwerb eigener Aktien bestimmt sich nach § 71 AktG.

Wesentliche Vereinbarungen des Mutterunternehmens, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Die AUDI AG hat keine wesentlichen Vereinbarungen getroffen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen. Ferner wurden mit Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern keine Entschädigungen für den Fall eines Übernahmeangebots vereinbart.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB ist auf der Internetseite www.audi.de/unternehmensfuehrung dauerhaft zugänglich.

VERGÜTUNGSSYSTEMATIK FÜR AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Informationen zur Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand befinden sich im Anhang des Konzernabschlusses unter dem Punkt „Angaben zu Aufsichtsrat und Vorstand“.

GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Weltwirtschaftliche Lage

Zu Beginn des Jahres 2009 setzte sich der massive konjunkturelle Abschwung zunächst weiter fort. Die Industrieländer befanden sich in einer Rezession und auch die wirtschaftliche Entwicklung in den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas sowie Zentral- und Osteuropas wurde vom globalen Wirtschaftsabschwung teilweise deutlich erfasst. Im weiteren Verlauf des Jahres stabilisierten dann umfangreiche Konjunkturprogramme und die expansive Geldpolitik zahlreicher Länder die wirtschaftliche Lage weltweit. Bis zum Jahresende schwenkte so die Entwicklung der Weltkonjunktur wieder auf einen moderaten Wachstumspfad ein. Infolge der erheblichen Belastungen im ersten Halbjahr verringerte sich jedoch die globale Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2009 um 2,0 (+1,9) Prozent.

In den USA fand die seit Sommer 2008 andauernde Rezession zur Jahresmitte 2009 ein Ende. Die sich anschließende Erholung verlief jedoch nur mit moderatem Tempo, sodass das Bruttoinlandsprodukt 2009 gegenüber dem Vorjahr um 2,4 (+0,4) Prozent schrumpfte. Eine Belastung für den privaten Konsum bildeten hierbei insbesondere der rasche Anstieg der Arbeitslosenzahlen sowie die Vermögensverluste infolge der anhaltenden Immobilienkrise.

Die Wirtschaftsleistung in Westeuropa war 2009 mit einem Minus von 3,9 (+0,5) Prozent stark rückläufig. Dabei wiesen alle Länder der Region zum Teil deutliche Rückgänge ihres Bruttoinlandsprodukts auf. So schrumpfte die Wirtschaft in Großbritannien um 4,8 (+0,6) Prozent, in Italien ebenfalls um 4,8 (-1,0) Prozent und in Spanien um 3,6 (+0,9) Prozent. Seit Jahresmitte 2009 zeigten sich in einigen Ländern erste Erholungstendenzen. Infolge der Weltwirtschaftskrise erhöhte sich im Euroraum die Arbeitslosenquote von 8,2 Prozent zu Beginn des Jahres 2009 auf 10,0 Prozent zum Jahresende 2009.

Die deutsche Wirtschaft musste Anfang 2009 einen außergewöhnlich starken Einbruch hinnehmen, der vor allem durch den Rückgang der Exporte bedingt war. Erst im Jahresverlauf setzte eine leichte wirtschaftliche Erholung ein. Dabei sorgte die Aufhellung der globalen Wirtschaftslage wieder für eine moderate Verbesserung der Exportnachfrage. Als stützender Faktor für die Konjunktur erwies sich die staatliche Umweltprämie für den Neuwagenkauf, die für die leichte Zunahme des privaten Konsums in Deutschland verantwortlich war. Insgesamt verringerte sich das deutsche Bruttoinlandsprodukt im Gesamtjahr 2009 um 5,0 (+1,3) Prozent. Damit schrumpfte die deutsche Wirtschaft so stark wie seit der Gründung der Bundesrepublik nicht mehr.

Auch die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas konnten sich 2009 dem globalen Abwärtstrend nicht entziehen und verzeichneten teilweise starke Rückgänge ihrer Wirtschaftsleistung. Insbesondere die russische Wirtschaft befand sich im Berichtsjahr in einer schweren Rezession. In Lateinamerika stabilisierte sich die Wirtschaftsentwicklung im Anschluss an den konjunkturellen Einbruch zur Mitte des Jahres 2009, wobei die Länder der Region insbesondere von der wieder anziehenden Nachfrage nach Rohstoffen profitierten.

Die Schwellenländer Asiens konnten sich von den negativen Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise rasch erholen und verzeichneten bereits wieder seit dem Frühjahr 2009 eine deutliche Belebung der Konjunktur. Dabei erreichte das Wirtschaftswachstum in China mit 8,7 (9,0) Prozent annähernd den Vorjahreswert. Auch in Indien expandierte die Wirtschaft mit einem Zuwachs von 6,5 (7,3) Prozent kräftig. Dagegen war das Bruttoinlandsprodukt in Japan 2009 um 5,2 (-1,2) Prozent rückläufig.

Internationale Automobilkonjunktur

Die weltweite Automobilnachfrage war 2009 infolge der globalen Wirtschaftskrise deutlich rückläufig. Vor allem die westlichen Industriestaaten, die Länder Zentral- und Osteuropas sowie Japan erlitten in den ersten Monaten des Jahres Absatzrückgänge in bislang unerreichtem Ausmaß. Infolge dessen führten zahlreiche Länder Programme zur Stabilisierung des Automobilabsatzes ein, die vor allem in der zweiten Jahreshälfte für eine Belebung der Nachfrage sorgten. Dennoch verringerte sich der weltweite Fahrzeugabsatz im Berichtsjahr insgesamt um 6,0 Prozent auf 52,4 (55,7) Mio. Pkw.

In den USA sorgten die Folgen der starken Rezession im Berichtsjahr für eine erneute Verschlechterung der Automobilnachfrage. So war das Marktgeschehen von einer anhaltenden Konsumzurückhaltung geprägt; zudem blieb die Kreditvergabe für Fahrzeugfinanzierungen weiter restriktiv. Dementsprechend verringerte sich der Automobilabsatz 2009 gegenüber dem bereits schwachen Vorjahresniveau nochmals um 21,3 Prozent auf lediglich 10,4 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Die Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa (ohne Deutschland) lagen 2009 trotz umfangreicher Stützungsmaßnahmen zahlreicher Länder mit 9,9 Mio. Pkw um 6,2 Prozent unter dem Vorjahreswert. Von den großen westeuropäischen Automobilmärkten waren vor allem Spanien und Großbritannien mit Rückgängen um 17,9 Prozent bzw. 6,4 Prozent deutlich rückläufig. Auch der italienische Pkw-Markt gab leicht um 0,2 Prozent nach. Erfreulicher entwickelte sich dagegen der französische Automobilmarkt, der um 10,7 Prozent über dem Vorjahresniveau lag.

Die expansive Entwicklung der Automobilnachfrage der letzten Jahre in Zentral- und Osteuropa fand 2009 ein abruptes Ende. So brach in zahlreichen Ländern der Region die Pkw-Nachfrage stark ein. Mit 1,3 Mio. Pkw hat sich in Russland das Marktvolumen gegenüber dem Vorjahreswert halbiert.

Lagebericht

132	Audi Konzern
132	Struktur
134	Strategie
137	Aktie
139	Übernahmerechtliche Angaben
140	Erklärung zur Unternehmensführung
140	Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
140	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143	Forschung und Entwicklung
146	Beschaffung
147	Produktion
149	Vertrieb und Auslieferungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

In Lateinamerika setzte sich die Aufwärtsbewegung des brasilianischen Automobilmarkts ungeachtet der Weltwirtschaftskrise weiter fort. Die Pkw-Verkäufe übertrafen dort mit 2,5 Mio. Fahrzeugen den Vorjahreswert um 12,8 Prozent. Dagegen schrumpfte der Automobilgesamtmarkt in Argentinien mit 378 Tsd. Pkw um 11,8 Prozent.

In der Region Asien-Pazifik hat die Wachstumsdynamik 2009 erneut stark zugenommen. Das Absatzvolumen erhöhte sich dort um 19,7 Prozent auf insgesamt 17,5 Mio. Pkw. Vor allem in China beschleunigte sich dank staatlicher Fördermaßnahmen die Expansion des Automobilmarkts und die Verkaufszahlen legten um 53,9 Prozent auf 8,5 Mio. Pkw zu. Auch der indische Pkw-Markt erfreute sich einer weiter steigenden Nachfrage mit einem Verkaufsplus von 17,3 Prozent auf 1,4 Mio. Fahrzeuge. Dagegen hielt die Marktschwäche in Japan an. Die Pkw-Neuzulassungen verzeichneten hier ein Minus von 7,2 Prozent auf 3,9 Mio. Einheiten.

Automobilmarkt Deutschland

Der deutsche Automobilmarkt erlebte im Jahr 2009 eine Sonderkonjunktur mit einem Wachstum der Neuzulassungen um 23,2 Prozent auf 3,8 Mio. Pkw. Haupteinflussfaktor war dabei die staatliche Umweltprämie für Privatkäufer. Diese führte von Februar bis November 2009 zu einem monatlichen Wachstum der Pkw-Neuzulassungen mit zweistelligen Zuwachsraten. Gleichzeitig kam es zu einer Verschiebung der Marktstruktur, da sich der Anteil der privaten Zulassungen von 40,2 Prozent im Vorjahr auf 62,7 Prozent im Jahr 2009 stark erhöhte, während die gewerblichen Neuzulassungen im Zuge der Wirtschaftskrise nachgaben. Vom Anstieg der privaten Nachfrage profitierten vor allem die Anbieter von Klein- und Kleinstwagen sowie von Fahrzeugen der Kompaktklasse, die ihre Marktanteile dadurch stark ausweiten konnten. Der Dieselanteil an den Gesamtzulassungen hat sich im Berichtsjahr infolge der Zunahme der Verkäufe an Privatkunden, die vorrangig Benzinmodelle nachfragten, deutlich um 13,4 Prozentpunkte auf 30,7 Prozent verringert. Bei den gewerblichen Neuzulassungen entwickelte sich der Dieselanteil hingegen nahezu stabil.

Der Fahrzeugexport der deutschen Hersteller verzeichnete 2009 infolge der Weltwirtschaftskrise einen starken Einbruch um 17,1 Prozent auf 3,4 Mio. Einheiten. Dabei reduzierten sich die Fahrzeuglieferungen in die Länder Westeuropas als wichtigster Exportregion um 13,2 Prozent auf 2,1 Mio. Pkw. Mit einem Exportvolumen von nur noch 359 Tsd. Pkw waren die Ausfuhren in die USA sogar um 31,3 Prozent rückläufig.

Der starke Rückgang der Auslandsnachfrage spiegelte sich 2009 auch in der verringerten Inlandsproduktion der deutschen Automobilhersteller wider. So lag das Produktionsvolumen mit 5,0 Mio. Pkw um 10,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die deutsche Pkw-Auslandsproduktion unterschritt mit 4,8 Mio. Einheiten das Vorjahresniveau um 8,3 Prozent.

Gesamteinschätzung der Unternehmensleitung

Mit der globalen Wirtschaftskrise und dem damit verbundenen Einbruch zahlreicher Automobilmärkte ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr für die Automobilindustrie eine der größten Herausforderungen der letzten Jahrzehnte.

Trotz der äußerst schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist es dem Audi Konzern dank seiner hohen Wettbewerbsfähigkeit gelungen, sich erfolgreich in der Weltwirtschaftskrise zu behaupten.

Einmal mehr zahlte sich dabei die langfristig orientierte Unternehmenspolitik aus, die zum einen auf eine kontinuierliche Optimierung von Prozessen und Kostenstrukturen entlang der gesamten Wertschöpfungskette und damit auf die nachhaltige Verbesserung der Produktivität fokussiert. Den zweiten Erfolgsfaktor bildet der konsequente Ausbau des Produktportfolios. Dank der jungen und attraktiven Modellpalette mit modernen und effizienten Motoren behauptete sich das Unternehmen im Krisenjahr 2009 sehr erfolgreich und lag mit 949.729 (1.003.469) Fahrzeugauslieferungen der Marke Audi nur um 5,4 Prozent unter dem Rekordniveau des Vorjahres. Die Krisenfestigkeit des Audi Konzerns spiegelt sich auch im deutlich positiven Operativen Ergebnis von 1,6 Mrd. EUR und einer operativen Umsatzrendite von 5,4 Prozent wider. Damit zählte der Audi Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut zu den weltweit ertragstärksten Automobilherstellern.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Entwicklung fortschrittlicher Technologiekonzepte ist über das Leitbild „Vorsprung durch Technik“ fest mit der Marke Audi verbunden. Das Unternehmen hat daher auch im vergangenen Geschäftsjahr zahlreiche Innovationen zur Serienreife gebracht.

Im Jahresdurchschnitt waren dabei 6.599 (6.556) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich der Forschung und Entwicklung des Audi Konzerns beschäftigt. Davon entfielen 6.308 (6.293) auf die AUDI AG, 126 (116) auf die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), sowie 165 (147) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien).

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSAUFWAND

in Mio. EUR	2009	2008
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	1.569	1.631
Abschreibungen und Abgänge aktivierter Entwicklungskosten	480	530
Forschungs- und Entwicklungsaufwand gesamt	2.050	2.161

Technische Innovationen

Car-2-X-Kommunikation: Auszeichnung für „Travolution“

Ingolstadt wurde im August 2009 im Rahmen der Standortinitiative „Deutschland – Land der Ideen“ unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten Horst Köhler zum „Ausgewählten Ort 2009“ gekürt („Deutschland – Land der Ideen“, 27.8.2009). Ausgezeichnet wurde dabei das Verkehrsforschungsprojekt „Travolution“, an dem die AUDI AG gemeinsam mit der Stadt Ingolstadt, dem Lehrstuhl Verkehrstechnik der Technischen Universität München sowie dem Systementwickler GEVAS software GmbH, München, beteiligt war. Das bereits abgeschlossene Projekt untersuchte dabei die optimale Anpassung der Ampelsteuerung an den aktuellen Verkehr auf den Straßen Ingolstadts und hatte zum Ziel, die Haltezeiten der Fahrzeuge zu verkürzen und somit den Kraftstoffverbrauch und die Fahrzeugemissionen zu reduzieren. Innerhalb des Folgeprojekts „Travolution extended“ arbeitet das Unternehmen derzeit neben der weiteren Verbreitung der Ampeloptimierung insbesondere am Ausbau der Ampel-Fahrzeug-Kommunikation. Die aktive Vernetzung des Straßenverkehrs wird neben „Travolution“ in weiteren, untereinander vernetzten „Car-2-X-Kommunikation“-Projekten erforscht. Car-2-X-Kommunikation steht dabei für den direkten Informationsaustausch des Automobils sowohl mit anderen Fahrzeugen als auch mit dem Verkehrsumfeld und bietet zahlreiche Vorzüge. Ein optimierter Verkehrsfluss, der durch den Austausch mit Ampelanlagen ermöglicht wird, kann wie bei „Travolution“ für Zeiterparnis und Effizienzsteigerungen sorgen. Darüber hinaus können gesendete Signale von einem Fahrzeug in einer Gefahrensituation nachfolgende Autos warnen und so für eine erhöhte Sicherheit sorgen. Zudem kann das System Komfort bieten, indem etwa freie Parkplätze in Fahrzeugnähe angezeigt werden.

Neues Multi Media Interface (MMI) mit Touchpad

Um seinen Kunden größtmöglichen Komfort und mehr Sicherheit zu bieten, hat das Unternehmen das Infotainmentsystem MMI Navigation plus überarbeitet, das Navigations-, Telefon-, Audio- sowie Fahrzeugdaten integriert. Entstanden ist dabei ein Konzept, das nicht nur durch seine Gestaltung und ergonomische Anordnung überzeugt, sondern durch den Einsatz eines Touchpads mit Handschrifterkennung während der Fahrt nachweislich zu einer deutlichen Reduzierung der Ablenkung vom Straßenverkehr führt. So können beispielsweise das Reiseziel oder die Telefonnummer mit dem rechten Zeigefinger auf das Eingabefeld gezeichnet werden – neben dem lateinischen Alphabet werden dabei fünf weitere Schriften wie etwa Chinesisch, Japanisch oder Kyrillisch erkannt. Das Zeichnen mit dem Finger erfolgt intuitiv und wird mit einem akustischen Signal quittiert, sodass der Blick des Fahrers während der Eingabe auf die Straße gerichtet bleiben kann. Das neue MMI touch ist erstmals optional im neuen Audi A8 erhältlich.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
140	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143	Forschung und Entwicklung
146	Beschaffung
147	Produktion
149	Vertrieb und Auslieferungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

LED-Technologie: MatrixBeam

Mit MatrixBeam entwickelt der Audi Konzern ein adaptives LED-Fernlicht, mit dem der Fahrer mit Fernlicht fahren kann, ohne andere vom System erkannte Verkehrsteilnehmer zu blenden. Diese Lichttechnologie stellt dabei eine konsequente Weiterentwicklung des Fernlichtassistenten dar, der die Funktion des Fernlichts mithilfe einer Kamerasensorik automatisiert. Zusätzlich basiert MatrixBeam auf einem speziellen LED-Scheinwerfer, dessen einzelne Lichtsegmente individuell ansteuerbar sind. Sobald andere Verkehrsteilnehmer erkannt werden, schaltet der Scheinwerfer gezielt diejenigen Lichtsegmente aus, die blenden würden. Die übrigen Lichtsegmente bleiben dem Fahrer dabei erhalten – sie leuchten an dem vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeug vorbei –, sodass die Sicht im Vergleich zum gewöhnlichen Abblendlicht erhöht wird. Damit reiht sich das adaptive MatrixBeam, das sich derzeit noch in der Vorentwicklungsphase befindet, in die lange Tradition der innovativen Lichttechnik des Audi Konzerns ein.

Innovationen für mehr Sicherheit

Nachtsichtassistent

Ein Autofahrer kann bei Dunkelheit mit dem Abblendlicht nur Personen erkennen, die weniger als 60 Meter entfernt sind, sodass er schon bei einer Geschwindigkeit von rund 70 Stundenkilometern Schwierigkeiten hat, rechtzeitig anzuhalten. An dieser Stelle setzt das neue Fahrerassistenzsystem ein: Der Audi Nachtsichtassistent vergrößert die Sichtweite des Fahrers bei Dunkelheit auf bis zu 300 Meter und warnt dabei gleichzeitig vor erkannten Fußgängern. Somit hat der Fahrer sehr viel eher die Möglichkeit zu reagieren. Das System funktioniert mithilfe einer Infrarotkamera, die in den Audi Ringen am Kühlergrill angebracht ist und die den Wärmeunterschied zwischen Umgebungstemperatur und verschiedenen Objekten misst. Das aufgenommene Wärmebild stellt wärmere Objekte heller und kühlere dunkler im Display vor dem Fahrer dar. So können Fußgänger, Radfahrer oder auch Tiere auffällig hell im Bild erscheinen, während der Rest der Straße dunkel bleibt. Wenn die Bearbeitungssoftware die Kontur eines Menschen erkennt, wird dieser speziell markiert und beim weiteren Näherkommen ertönt ein Warnsignal. Die eigens entwickelte Wärmebildkamera kommt erstmals optional in der neuen Generation des Audi A8 zum Einsatz.

Audi pre sense

Audi pre sense ist ein Sicherheitspaket, das kritische Fahrsituationen erkennen oder den Zeitraum kurz vor einer möglichen Kollision nutzen kann, um das Fahrzeug und seine Insassen bestmöglich auf einen Zusammenstoß vorzubereiten. Dazu werden die verschiedenen Systeme aktiver und passiver Sicherheit zu einem System integraler Sicherheit vernetzt, das permanent die Werte zahlreicher Sensoren wie etwa zur Stabilität des eigenen Fahrzeugs oder zum momentanen Verhalten des Fahrers überwacht. Das umfassende Technikpaket für vorausschauendes Erkennen und situationsgerechtes Handeln wird erstmals im neuen Audi A8 eingesetzt. Das System ist dabei optional in mehreren Ausbaustufen erhältlich, die mit den unterschiedlichen Audi Assistenzsystemen verbunden sind.

Wird vom System Audi pre sense basic ein kritischer Zustand, wie beispielsweise Schleudern oder eine Vollbremsung, erkannt, können in Ergänzung zur ESP-Funktion präventive Schutzmaßnahmen ausgelöst werden: Je nach Situation wird die Warnblinkanlage aktiviert und die Seitenfenster sowie das Schiebedach geschlossen; zudem werden die Gurte der vorderen Sitze teilweise oder ganz straff gezogen.

Audi pre sense front überwacht mithilfe der Sensoren der Audi adaptive cruise control den vorderen Verkehr hinsichtlich eines Kollisionsrisikos und warnt den Fahrer bei erkannter Situation in verschiedenen Eskalationsstufen über den Audi braking guard. Das System unterstützt dabei den Fahrer, sobald dieser reagiert, indem es bei Bedarf die Bremskraft verstärkt. Sollte der Fahrer nicht reagieren, kann es eine Teilbremsung einleiten und im Extremfall die präventiven Schutzsysteme aktivieren.

Das System Audi pre sense rear wirkt den Folgen eines Heckaufpralls entgegen. In Verbindung mit den Radarsensoren des Audi side assist überwacht es den rückwärtigen Verkehr und bietet auch hier bei erkanntem Kollisionsrisiko präventive Schutzmaßnahmen: Das System schließt Fenster sowie Schiebedach und strafft die Gurte.

Das Audi pre sense plus verbindet die verschiedenen Audi pre sense Module und erweitert diese durch die Funktion der Vollverzögerung, welche die Aufprallstärke bei Kollisionen abschwächen kann.

Elektromobilität

In dem Bestreben, die Abhängigkeit vom Rohstoff Erdöl zu verringern und neue Optionen für den Klimaschutz zu eröffnen, gewinnen technische Lösungen zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs immer mehr an Bedeutung. Der Audi Konzern ist sich seiner Verantwortung als Automobilhersteller bewusst und bündelt daher seine Ressourcen und Aktivitäten, um neben der weiteren Optimierung von Gesamtfahrzeug und Verbrennungsmotoren zur Senkung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen (vgl. „Produktbezogene Umweltaspekte“, S. 163 ff.) die Entwicklung alternativer Antriebe voranzubringen.

Statt konventionelle Fahrzeuge nachträglich zu elektrifizieren, verfolgt der Audi Konzern bei der Entwicklung der Elektromobilität einen ganzheitlichen Ansatz, da das volle Potenzial des Elektroantriebs nur genutzt werden kann, wenn alle Systeme und Komponenten aufeinander abgestimmt sind. Mit neuartigen Konzepten wird dabei den spezifischen Eigenschaften und Möglichkeiten eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs Rechnung getragen, indem mechanische Energieflüsse, Thermomanagement, Klimatisierung und Fahrdynamik in einem neuen Technologiestadium vereint werden.

Förderprojekt e-performance

Um die Aktivitäten im Bereich der Elektromobilität strategisch zu bündeln, gründete der Audi Konzern das Projekthaus e-performance, das sich mit dem Thema Elektrifizierung in der Vorentwicklung befasst. Die Mannschaft aus Querdenkern und Experten der Technischen Entwicklung intensivierte im Oktober 2009 ihre Arbeit mit dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten gleichnamigen Projekt e-performance. Neben dem Projekthaus richtete das Unternehmen mit der neuen Organisationseinheit „Projektsteuerung/Strategie Elektrifizierung Fahrzeug“ eine Koordinationsstelle für sämtliche Themen des Bereichs Elektrifizierung in der Serie ein. Darüber hinaus wird das Thema in einem unternehmensweiten Lenkungsreis von Mitgliedern aller Geschäftsbereiche intensiv diskutiert.

Audi e-tron

Im Herbst 2009 stellte das Unternehmen mit dem progressiven Konzeptfahrzeug Audi e-tron einen Hochleistungssportwagen mit reinem Elektroantrieb vor.

Der ganzheitliche Ansatz bei der Entwicklung von Elektrofahrzeugen ist dabei unverkennbar. So überzeugt der Audi e-tron neben seinem fortschrittlichen Antriebskonzept und einer hohen Reichweite durch Design, Sportlichkeit, Dynamik sowie den Einsatz innovativer Kommunikationstechnologien.

Der von Elektromotoren angetriebene e-tron beschleunigt bei Bedarf in nur 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die für ein Elektrofahrzeug beachtliche Reichweite von rund 250 Kilometern wird sowohl durch das Herzstück des e-tron, den leistungsstarken Lithium-Ionen-Akku, als auch durch die speziell auf den Elektroantrieb ausgelegte Technik ermöglicht. Das moderate Fahrzeuggewicht wird durch konsequenten Leichtbau aus der Kombination eines Audi Space Frame aus Aluminium mit faserverstärktem Kunststoff erreicht. Besonderer Wert wurde zudem auf die ausgefeilte Aerodynamik gelegt, die nicht nur zur Senkung des Luftwiderstands, sondern auch zum optimalen Thermomanagement beiträgt. Da sich Elektrofahrzeuge nicht der Abwärme eines Verbrennungsmotors bedienen können, kommt darüber hinaus ein fortschrittliches Energiemanagement zum Einsatz: Eine innovative Wärmepumpe mit geringem Energiebedarf übernimmt das Beheizen des Innenraums, während die Kühlung durch eine hocheffiziente Klimaanlage erfolgt. Diese sorgt in Zusammenarbeit mit dem Thermomanagement zudem für die passende Temperierung der Batterie, damit diese hinsichtlich Leistung und Reichweite optimiert wird. Darüber hinaus ist im e-tron ein Prototyp eines Car-2-X-Kommunikationssystems integriert, das unter anderem zu einem verbesserten Verkehrsfluss und somit zur weiteren Reduzierung des Energieverbrauchs beitragen kann.

Der Audi e-tron stand bereits im Dezember 2009 als Prototyp für Testfahrten zur Verfügung und wird Ende des Jahres 2012 in einer Kleinserie auf den Markt kommen.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
140	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143	Forschung und Entwicklung
146	Beschaffung
147	Produktion
149	Vertrieb und Auslieferungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

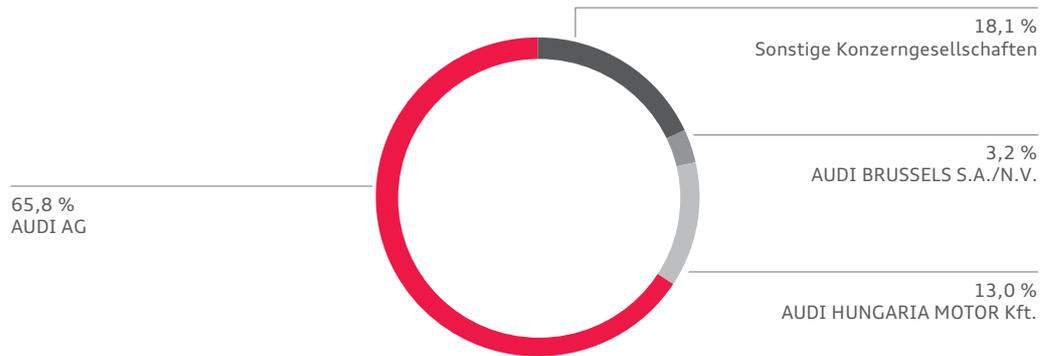
Im Januar 2010 stellte die Marke Audi mit dem Detroit-Showcar Audi e-tron auf der Detroit Auto Show bereits ein zweites Elektro-Konzeptfahrzeug vor, das von zwei an der Hinterachse angebrachten Elektromotoren angetrieben wird. Der Sportwagen mit 150 kW (204 PS) Leistung beschleunigt bei Bedarf in 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erlaubt im genormten Fahrzyklus eine Reichweite von bis zu 250 Kilometern.

BESCHAFFUNG

Eines der wichtigsten Ziele der Beschaffung im Audi Konzern ist die langfristige Zusammenarbeit mit den leistungsfähigsten Lieferanten weltweit. Zu den Auswahlkriterien der Zulieferer zählen neben der Gesamtwirtschaftlichkeit insbesondere die Faktoren Zuverlässigkeit, Qualität und Innovation. Um Synergiepotenziale zu nutzen, erfolgt der Auswahlprozess in enger Zusammenarbeit mit der Volkswagen Konzernbeschaffung.

Der Materialaufwand des Audi Konzerns lag im Geschäftsjahr 2009 bei insgesamt 18.512 (23.430) Mio. EUR. Darin enthalten sind alle Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Leistungen.

VERTEILUNG DES KONSOLIDierten MATERIALAUFWANDS NACH KONZERNGESELLSCHAFTEN



Durch die stetige Erweiterung des Audi Produktportfolios wird die Beschaffung zukünftig weiter an strategischer Bedeutung gewinnen. Daher wird die Kooperation mit den Lieferanten, wie etwa deren Einbindung in die Produktentwicklung, bereits heute intensiviert. So können frühzeitig Lösungen definiert werden, die den Materialeinsatz reduzieren oder die Verwendung alternativer Werkstoffe ermöglichen. Hierbei werden auch nicht ökonomische Aspekte, wie beispielsweise die Verwendung wiederverwertbarer Materialien, berücksichtigt.

Im Güterverkehrszentrum, einem Industriepark in direkter Nähe des Ingolstädter Werks, sind derzeit mehr als 20 externe Lieferanten und Dienstleister ansässig, die die AUDI AG mit Produkten und Dienstleistungen rund um die Automobilproduktion versorgen. So werden eine noch engere Zusammenarbeit mit den Zulieferern sowie kurze Informations- und Transportwege ermöglicht. Auch an den Werken in Neckarsulm und Győr in Ungarn wurden ähnliche Industrieparks errichtet.

Auf „TechShows“, die von der Technischen Entwicklung und der Beschaffung des Audi Konzerns gemeinsam durchgeführt werden, können potenzielle Partner ihre Leistungsfähigkeit und Innovationskraft unter Beweis stellen. Um die Beziehungen mit der Zuliefererindustrie stetig auszubauen, organisiert der Audi Konzern zudem regelmäßig Lieferantenveranstaltungen, die dem informellen Austausch und der Vernetzung dienen. Weiterhin nutzt das Unternehmen gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern eine webbasierte B2B-Lieferantenplattform, die eine schnelle Kommunikation ermöglicht und dadurch die Effizienz des Beschaffungsprozesses für alle Teilnehmer steigert.

PRODUKTION

Der Audi Konzern reduzierte im Geschäftsjahr 2009 die Automobilproduktion infolge der rückläufigen Gesamtmarktnachfrage auf 932.260 (1.029.041) Fahrzeuge. Dabei wurden 931.007 (1.026.617) Modelle der Premiummarke Audi sowie 1.253 (2.424) Supersportwagen der Marke Lamborghini gefertigt.

FAHRZEUGPRODUKTION NACH MODELLLEN

	2009	2008
Audi A1	226	32
Audi A3	43.641	57.158
Audi A3 Sportback	153.098	146.436
Audi A3 Cabriolet	9.782	18.570
Audi TT Coupé	16.915	31.090
Audi TT Roadster	4.536	10.679
Audi TTRS Coupé	1.095	11
Audi TTRS Roadster	275	9
Audi A4 Limousine	163.897	210.288
Audi A4 Avant	111.283	150.922
Audi A4 allroad quattro	9.291	68
Audi A4 Cabriolet	2.409	16.790
Audi RS 4 Limousine	-	320
Audi RS 4 Avant	-	330
Audi RS 4 Cabriolet	-	201
Audi A5 Sportback	20.613	86
Audi A5 Coupé	48.858	57.238
Audi A5 Cabriolet	15.388	326
Audi Q5	109.117	20.324
Audi A6 Limousine	139.391	154.001
Audi A6 Avant	37.354	52.854
Audi A6 allroad quattro	4.104	10.283
Audi RS 6 Limousine	313	454
Audi RS 6 Avant	541	3.326
Audi A7	251	17
Audi Q7	27.929	59.008
Audi A8	8.599	20.140
Audi R8 Coupé	2.024	5.644
Audi R8 Spyder	77	12
Gesamt Marke Audi	931.007	1.026.617
Lamborghini Gallardo	922	1.787
Lamborghini Murciélago	331	637
Gesamt Marke Lamborghini	1.253	2.424
Gesamt Konzern	932.260	1.029.041

Die Produktion am Konzernsitz in Ingolstadt lag 2009 mit 566.182 (531.200) Fahrzeugen über dem hohen Vorjahresniveau. Das gesteigerte Fertigungsvolumen lässt sich dabei insbesondere auf die erfolgreichen Produktanläufe der Modelle Audi A5 Sportback und Audi Q5 zurückführen. Ebenfalls positiv wirkte sich zudem die Einführung des Audi A4 allroad quattro aus.

Am Standort Neckarsulm fertigte der Audi Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr 278.096 (327.296) Automobile. Im Mittelpunkt standen hierbei die erfolgreichen Anläufe der Serienproduktion von A5 Cabriolet und S5 Cabriolet sowie des neuen A8. Darüber hinaus wurde im Herbst das derzeit modernste Presswerk Europas in Betrieb genommen, das einen wichtigen Baustein für die Umsetzung der Modelloffensive sowie für weitere Produktivitätssteigerungen darstellt. Bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. im ungarischen Győr rollten 2009 insgesamt 32.603 (60.359) Fahrzeuge vom Band.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
140	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143	Forschung und Entwicklung
146	Beschaffung
147	Produktion
149	Vertrieb und Auslieferungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Die AUDI BRUSSELS S.A./N.V. produzierte im Berichtszeitraum 23.562 (31.731) Modelle der Baureihe Audi A3 sowie 39.749 (53.177) VW Polo im Auftrag der Volkswagen AG, Wolfsburg. Der Produktionsstandort in Brüssel bereitete sich im vergangenen Geschäftsjahr darüber hinaus intensiv auf die Serienproduktion des Audi A1 vor, die im Frühjahr 2010 beginnt.

MOTORENPRODUKTION

	2009	2008
Audi Konzern	1.384.240	1.901.760
davon AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	1.383.909	1.900.333
davon Automobili Lamborghini S.p.A.	331	1.427

Die Motorenproduktion des Audi Konzerns lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 1.384.240 (1.901.760) Einheiten. Mit einem Dieselmotorenanteil von 42,7 (47,3) Prozent unterstreicht das Unternehmen dabei erneut seine Kompetenz auf dem Gebiet der TDI-Technologie.

Die Konzerntochter AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. fertigte im Jahr 2009 insgesamt 1.383.909 (1.900.333) Motoren, von denen 698.133 (782.944) Aggregate an Gesellschaften des Audi Konzerns, 560.954 (935.745) an andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie 102.131 (119.757) an Dritte geliefert wurden.

Die Automobili Lamborghini S.p.A. produzierte im abgelaufenen Geschäftsjahr 331 (637) Zwölfzylinder-Motoren für die Baureihe Murciélago.

Automotive Lean Production Award

Im September 2009 gewann die AUDI AG den begehrten „Automotive Lean Production Award“, der zum vierten Mal gemeinsam von der Fachzeitschrift AUTOMOBIL-PRODUKTION und der Unternehmensberatung Agamus Consult verliehen wurde (AUTOMOBIL-PRODUKTION, Ausgabe 10/2009, S. 26 ff.). Im Mittelpunkt des Wettbewerbs steht dabei die Verbesserung der Produktionsabläufe. Ausgezeichnet wurden die schlanken Produktionsprozesse in der Montage der A3 Baureihe im Werk Ingolstadt, die durch effiziente Abläufe Maßstäbe in der Automobilindustrie setzen.

Neue Montagehalle in China

Gemeinsam mit dem chinesischen Joint-Venture-Partner China FAW Group Corporation, Changchun, China, eröffnete die AUDI AG im Herbst 2009 eine neue Montagehalle am chinesischen Produktionsstandort Changchun. Dort werden nun der Audi A4 mit langem Radstand sowie der Audi Q5 gemäß den Anforderungen des weltweit standardisierten Audi Produktionssystems hergestellt. Mit der Erweiterung um die neue Halle wurde die Fertigungskapazität des Standorts auf 200.000 Automobile pro Jahr erhöht.

Produktion des Audi Q3 in Spanien

Im April des vergangenen Geschäftsjahres gab die AUDI AG ihre Standortentscheidung für die Produktion des Audi Q3 bekannt. Die neue, kompakte SUV-Generation wird künftig am Sitz der SEAT S.A. im spanischen Martorell gefertigt. Damit nutzt das Unternehmen die Synergien im Konzernverbund, um so seine Wettbewerbsfähigkeit weiter zu steigern. Die Produktion wird 2011 mit einer jährlichen Kapazität von bis zu 80.000 Einheiten starten, die Investitionen belaufen sich dabei auf rund 300 Mio. EUR.

Neues Logistikkonzept

Das Neue Logistikkonzept (NLK) ist ein zukunftsorientiertes Projekt im Rahmen des Audi Produktionssystems, das zur Erreichung der strategischen Unternehmensziele des Audi Konzerns beisteuert. Schwerpunkte des NLK sind dabei die wertschöpfungsorientierte Ausrichtung der Logistikprozesse, die Eliminierung von Fehlern und Verschwendung sowie die Reduzierung der Durchlaufzeiten vom Lieferanten zum Verbauort. Neben Kosteneinsparungen und Produktivitätssteigerungen soll somit auch eine Erhöhung der Qualität erzielt werden.

VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN

Der Audi Konzern lieferte 2009 weltweit 1.145.360 (1.223.506) Fahrzeuge an Kunden aus. Dabei zeigte die Kernmarke Audi mit 949.729 (1.003.469) ausgelieferten Automobilen auch in der Krise ihre Stärke. Dank des jungen und attraktiven Produktangebots lagen die Auslieferungen von Modellen mit den Vier Ringen lediglich um 5,4 Prozent unter dem Rekordwert des Vorjahres. Damit wurde auch das zu Jahresbeginn 2009 gefasste Volumenziel von 900.000 Einheiten deutlich übertroffen. In zahlreichen wichtigen Absatzmärkten entwickelte sich die Nachfrage nach Audi Modellen deutlich besser als der Gesamtmarkt für Premiumautomobile. So steigerte die Marke Audi ihren Marktanteil im Premiumsegment zahlreicher wichtiger Absatzmärkte. In Europa entwickelte sich die Marke Audi in nahezu allen Märkten besser als die jeweilige Gesamtmarktnachfrage im Premiumsegment und lieferte insgesamt 618.854 (709.677) Automobile an Kunden aus.

Auf dem deutschen Heimatmarkt lag das Auslieferungsvolumen im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 228.844 (258.111) Audi Fahrzeugen. Dabei konnte Audi als Premiummarke von der staatlichen Umweltprämie, die vor allem die Nachfrage nach Automobilen des Klein- und Kompaktwagensegments förderte, nur wenig profitieren.

In zahlreichen westeuropäischen Auslandsmärkten entwickelten sich die Audi Auslieferungen bis zur Jahresmitte 2009 zunächst deutlich besser als die stark rückläufigen Gesamtmärkte. Ab Jahresmitte begünstigte dann die Einführung staatlicher Absatzförderungsmaßnahmen vor allem die Automobilnachfrage nach Klein- und Kompaktwagen. Obwohl die Marke Audi als Hersteller von Premiumautomobilen nur in geringem Maße von den staatlichen Stützungsmaßnahmen profitieren konnte, erzielte das Unternehmen in Westeuropa (ohne Deutschland) ein Auslieferungsvolumen von insgesamt 359.465 (408.873) Fahrzeugen und erreichte so die Marktführerschaft im Premiumsegment.

Den starken Marktrückgängen in den Ländern Zentral- und Osteuropas konnte sich auch die Marke Audi nicht vollständig entziehen und lieferte dort insgesamt 30.545 (42.693) Automobile an Kunden aus. Erfreulich entwickelte sich die Marke Audi dabei auf dem wichtigen russischen Pkw-Markt. Mit einem Rückgang um nur 12,1 Prozent auf 15.009 (17.076) ausgelieferte Fahrzeuge war die Nachfrage nach den Modellen mit den Vier Ringen deutlich besser als im Gesamtmarkt, der sich im Berichtsjahr halbierte.

Dagegen setzte die Marke Audi in der Region Asien-Pazifik ihren erfolgreichen Wachstumskurs der vergangenen Jahre weiter fort. In China (inkl. Hongkong), dem wichtigsten Auslandsmarkt für das Unternehmen, erhöhte sich das Auslieferungsvolumen deutlich um 32,9 Prozent auf 158.941 (119.598) Audi Fahrzeuge. Vor allem die speziell für den chinesischen Markt entwickelten Modelle mit langem Radstand, Audi A4L und A6L, erfreuten sich im Berichtsjahr einer hohen Nachfrage. Damit konnte die Marke Audi im vergangenen Jahr die führende Stellung im chinesischen Premiumsegment weiter festigen.

Sehr erfolgreich war das Unternehmen auch im japanischen Markt. Dort erreichte die Marke mit den Vier Ringen entgegen dem stark rückläufigen Markttrend mit 15.854 (15.800) Auslieferungen ein leichtes Plus von 0,3 Prozent.

Auch auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt, der 2009 erneut deutlich eingebrochen war, konnte sich das Unternehmen wieder erfolgreich behaupten. Während der Importmarkt für Premiumautomobile im vergangenen Jahr um 19,6 Prozent schrumpfte, reduzierten sich die Auslieferungen der Marke Audi nur um 5,7 Prozent auf insgesamt 82.716 (87.760) Automobile. Dabei begeisterte vor allem der neu eingeführte Audi Q5 viele neue Kunden. Der Marktanteil der Marke Audi am Premiumimportmarkt erhöhte sich so bis Jahresende auf 8,3 (7,1) Prozent.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
140	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143	Forschung und Entwicklung
146	Beschaffung
147	Produktion
149	Vertrieb und Auslieferungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MODELLEN

	2009	2008
Audi A3	45.147	59.183
Audi A3 Sportback	150.683	150.221
Audi A3 Cabriolet	12.987	13.678
Audi TT Coupé	19.675	32.003
Audi TT Roadster	5.934	11.817
Audi TT RS Coupé	1.095	-
Audi TT RS Roadster	275	-
Audi A4 Limousine	164.854	207.830
Audi A4 Avant	118.642	142.046
Audi A4 allroad quattro	7.162	85
Audi A4 Cabriolet	7.461	16.399
Audi RS 4 Limousine	-	321
Audi RS 4 Avant	-	333
Audi RS 4 Cabriolet	-	201
Audi A5 Sportback	10.021	85
Audi A5 Coupé	49.785	54.272
Audi A5 Cabriolet	10.937	278
Audi Q5	99.812	9.034
Audi A6 Limousine	148.764	150.589
Audi A6 Avant	39.610	55.400
Audi A6 allroad quattro	5.387	11.289
Audi RS 6 Limousine	315	452
Audi RS 6 Avant	544	3.320
Audi Q7	35.606	59.458
Audi A8	11.703	20.159
Audi R8	3.074	5.016
Interne Fahrzeuge vor Markteinführung	256	-
Gesamt Marke Audi	949.729	1.003.469
Lamborghini Gallardo	1.112	1.844
Lamborghini Murciélago	403	586
Gesamt Marke Lamborghini	1.515	2.430
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	194.116	217.607
Gesamt Konzern	1.145.360	1.223.506

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2009 setzte die Marke Audi ihre Modelloffensive mit zahlreichen Neuvorstellungen fort.

A3 Baureihe

Die Modelle A3 1.6 TDI und A3 Sportback 1.6 TDI erweiterten im Juni 2009 das Produktangebot in der Premiumkompaktklasse. Seit Februar 2010 ist der 1,6-Liter-TDI-Motor, der über eine Leistung von 77 kW (105 PS) verfügt, in einer zusätzlichen Variante erhältlich, bei der die Effizienz nochmals gesteigert wurde. So liegt der kombinierte Verbrauch dieses TDI-Motors im A3 nun bei vorbildlichen 3,8 Litern Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer. Dies entspricht einem CO₂-Ausstoß von durchschnittlich 99 g/km und setzt damit in der Audi Modellpalette eine Bestmarke.

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt wurde im September 2009 darüber hinaus der 1,2-Liter-TFSI-Motor mit Turboaufladung und Benzindirekteinspritzung vorgestellt, der 2010 in der A3 Baureihe erhältlich sein wird. Der 1.2 TFSI kombiniert hervorragende Leistung mit geringem Verbrauch. So benötigt das Aggregat im A3 bei einer Leistung von 77 kW (105 PS) durchschnittlich nur 5,5 Liter Superkraftstoff pro 100 Kilometer und emittiert lediglich 127 g CO₂/km.

Von der A3 Baureihe wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt 208.817 (223.082) Fahrzeuge an Kunden übergeben.

TT Baureihe

Die TT Baureihe wurde 2009 um ein besonders leistungsstarkes Modell erweitert – den Audi TT RS. Mit diesem Modell, erhältlich als Coupé und Roadster, setzt die Marke mit den Vier Ringen die lange Tradition sportlicher Fünfzylinder-Ottomotoren fort, für die das Unternehmen seit den großen Rennerfolgen der quattro Modelle in den 1980er Jahren bekannt ist. Der kompromisslose Sportwagen verfügt über einen 2,5-Liter-TFSI-Motor mit Turboaufladung und Benzindirekteinspritzung, der 250 kW (340 PS) leistet und den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 4,6 bzw. 4,7 Sekunden ermöglicht.

Im vergangenen Geschäftsjahr wurden von den Audi TT Modellen insgesamt 26.979 (43.820) Fahrzeuge ausgeliefert.

A4 Baureihe

Die volumenstärkste Audi Baureihe wurde im Berichtsjahr weiter konsequent ausgebaut. So erfolgte im März 2009 zunächst die Markteinführung der Audi S4 Limousine und des Audi S4 Avant. In den beiden besonders sportlichen Varianten der A4 Baureihe besticht ein neu entwickelter Dreiliter-V6-Motor mit einer Leistung von 245 kW (333 PS) bei einem gleichzeitig deutlich reduzierten Verbrauch gegenüber den entsprechenden Vorgängermodellen. So benötigt der 3,0-Liter-TFSI-Motor in Kombination mit S tronic in der Limousine durchschnittlich nur 9,4 bzw. im Avant 9,7 Liter Superkraftstoff auf 100 Kilometer.

Seit Frühsommer 2009 ist der Audi A4 allroad quattro erhältlich. Das Modell ist dank permanentem Allradantrieb quattro, erhöhter Bodenfreiheit und einem Unterfahrschutz aus Edelstahl für umfangreiche Einsatzmöglichkeiten – auch abseits der Straße – ausgestattet. Im A4 allroad quattro werden vier hocheffiziente Turbomotoren mit Direkteinspritzung angeboten, die sich durch hohe Durchzugskraft, Laufruhe und niedrigen Kraftstoffverbrauch auszeichnen.

Seit Juni 2009 ergänzt der besonders effiziente A4 2.0 TDI e als Limousine und Avant die A4 Baureihe. Bei einer Leistung von 100 kW (136 PS) verbraucht die Limousine mit Sechsgang-Handschaltung dank Start-Stopp-System und Rekuperation im Durchschnitt nur 4,6 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer. Der CO₂-Ausstoß von 119 g/km macht die A4 2.0 TDI e Limousine damit zu einer der effizientesten ihrer Klasse.

Im September 2009 wurden auf der IAA in Frankfurt der Audi A4 3.0 TDI clean diesel quattro sowie der Audi A4 2.0 TFSI flexible fuel der Öffentlichkeit präsentiert. Mit dem A4 3.0 TDI clean diesel quattro ist die derzeit weltweit sauberste Dieseltechnologie nun auch in der Erfolgsbaureihe A4 erhältlich. Damit unterschreitet das Fahrzeug schon heute die ab 2014 vorgesehenen Grenzwerte der Euro-6-Abgasnorm und zeichnet sich zudem durch hohe Effizienz aus. So begnügt sich die Limousine mit sechsstufiger tiptronic im Durchschnitt mit 6,7 Litern Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer. Der A4 2.0 TFSI flexible fuel kann mit Bioethanol E85 betrieben werden und bietet damit seinen Kunden eine besonders wirtschaftliche Alternative. Bioethanol wird niedriger besteuert als fossiler Kraftstoff und zeichnet sich zudem gegenüber Kraftstoff auf Erdölbasis durch eine um bis zu 75 Prozent günstigere CO₂-Bilanz aus, die aus dem hohen regenerativen Anteil bei der Herstellung aus Pflanzenstoffen resultiert.

Von der beliebten A4 Baureihe mit den Modellvarianten Limousine, Avant, Cabriolet und allroad quattro wurden im vergangenen Geschäftsjahr insgesamt 298.119 (367.215) Fahrzeuge ausgeliefert.

A5 Baureihe

Die A5 Baureihe wurde 2009 mit dem Audi A5 Cabriolet, dem Audi S5 Cabriolet und dem Audi A5 Sportback gleich um drei emotionale Automobile mit hoher Sportlichkeit erweitert.

Zu Beginn der Cabrio-Saison wurden im Frühjahr 2009 das Audi A5 Cabriolet und das Audi S5 Cabriolet eingeführt. Beide Modelle sind mit einem klassischen Stoffverdeck ausgestattet, das auch geschlossen die dynamische Eleganz des Fahrzeugs betont. Nach dem automatischen Öffnen in rund 15 Sekunden beansprucht das Verdeck nur wenig Platz im Kofferraum, sodass ein Volumen von 320 Litern für Gepäck zur Verfügung steht – ein hervorragender Wert im Wettbewerbsvergleich.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
140	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143	Forschung und Entwicklung
146	Beschaffung
147	Produktion
149	Vertrieb und Auslieferungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum der Marke Audi präsentierte das Unternehmen im Juli 2009 ein neues Fahrzeugkonzept – den Audi A5 Sportback. Mit dem A5 Sportback setzt die Marke mit den Vier Ringen neue Trends im Design. Das fünftürige Coupé vereint Eleganz, den Komfort einer Limousine und den hohen Alltagsnutzen eines Avant. So verfügt das seit September 2009 erhältliche Modell über ein geräumiges Interieur und vier vollwertige Sitze. Das Kofferraumvolumen entspricht mit 480 Litern nahezu dem des A4 Avant und wächst bei umgeklappter Rücksitzlehne auf 980 Liter.

Die neuen Modelle der A5 Baureihe werden mit effizienten Benzin- und Dieselmotoren in einer Leistungsbandbreite angeboten, die von 105 kW (143 PS) im A5 Sportback 2.0 TDI bis 195 kW (265 PS) im A5 Sportback, Coupé und Cabriolet mit 3,2-Liter-FSI-Motor reicht.

Das sportliche Spitzenmodell S5 Cabriolet und der seit Februar 2010 erhältliche S5 Sportback werden von einem 3,0-Liter-TFSI-Motor mit 245 kW (333 PS) angetrieben, der seine Sportlichkeit zuvor bereits in den S4 Modellen unter Beweis gestellt hat.

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 70.743 (54.635) Audi Modelle der A5 Baureihe an Kunden übergeben, ein Zuwachs um 29,5 Prozent.

Audi Q5

Seit der Markteinführung im Herbst 2008 erzielte das Performance-SUV Audi Q5 dank seiner Sportlichkeit und Vielseitigkeit eine hervorragende Kundenresonanz. Im ersten vollen Produktionsjahr erreichte der Q5 2009 ein Auslieferungsvolumen von 99.812 (9.034) Fahrzeugen und konnte so die Erwartungen des Unternehmens deutlich übertreffen. Positive Impulse lieferte dabei auch die Erweiterung der Modellpalette um zwei attraktive Einstiegsmotorisierungen. So ist der Audi Q5 seit September 2009 als 2.0 TFSI und als 2.0 TDI mit einer Leistung von 132 kW (180 PS) bzw. 105 kW (143 PS) erhältlich.

A6 Baureihe

Die Oberklasse-Baureihe Audi A6 zeichnet sich durch elegantes Design, ein hochwertiges Interieur, ausgewogene Fahrdynamik und sportlich-effiziente Motoren aus. In puncto Zuverlässigkeit bewies der Audi A6 2009 erneut eine Spitzenstellung, wie der „DEKRA Mängelreport 2010“ zeigt, bei dem der A6 den Titel „Beste aller Klassen“ belegte („DEKRA Mängelreport 2010“, 14.12.2009). Die Summe dieser Eigenschaften machen den A6 als Limousine, Avant und allroad quattro in der Oberklasse zu einer beliebten Baureihe, von der im abgelaufenen Geschäftsjahr weltweit 194.620 (221.050) Fahrzeuge an Kunden übergeben wurden.

Audi Q7

Seit Juli 2009 präsentiert sich der Audi Q7 dank des überarbeiteten Designs noch dynamischer und eleganter. Zudem wurde die Effizienz bei allen Motoren gesteigert, so zum Beispiel beim Audi Q7 3.0 TDI. Der 3,0-Liter-TDI-Motor leistet im Audi Q7 176 kW (240 PS) bei einem maximalen Drehmoment von 550 Nm und verbraucht dabei durchschnittlich nur 9,1 Liter Dieseldieselkraftstoff auf 100 Kilometer. Das gleiche Aggregat wird zudem als clean diesel Variante angeboten, bei der die aktuell sauberste Dieseldieseltechnologie der Welt zum Einsatz kommt. Bei gleicher Leistung wie der Q7 3.0 TDI liegt der Durchschnittsverbrauch des Audi Q7 3.0 TDI clean diesel bei nur 8,9 Litern Dieseldiesel auf 100 Kilometer.

A8 Baureihe

Im November 2009 feierte der neue Audi A8 seine Weltpremiere. Das neue Flaggschiff der Audi Modellpalette vereint faszinierende Sportlichkeit, souveränen Komfort und innovative Technologie. Der A8 ist mit einer leichten Aluminiumkarosserie in Audi Space Frame Bauweise und zahlreichen optionalen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet und verfügt über ein neu entwickeltes MMI-Bediensystem. Mit der Integration des MMI touch eröffnet der Audi A8 ganz neue und einzigartige Möglichkeiten zur einfachen Bedienung des MMI Navigation plus. Das luxuriöse Interieur fasziniert durch hochwertige Materialien und Kombinationsmöglichkeiten sowie eine Verarbeitungsqualität in Manufakturcharakter. Mit den optional bestellbaren Voll-LED-Scheinwerfern, die sämtliche Lichtfunktionen mit Leuchtdioden realisieren, schlägt das Unternehmen zudem ein neues Kapitel in der Lichttechnik auf.

Der A8 wird zunächst mit zwei Motoren ausgeliefert, einem 4,2-Liter-FSI-Motor mit 273 kW (372 PS) Leistung und einem 4,2-Liter-TDI-Motor mit 258 kW (350 PS). Im weiteren Jahresverlauf ergänzt ein neu entwickelter 3,0-Liter-TDI-Motor mit 184 kW (250 PS) Leistung das Modellangebot. Dabei haben alle Aggregate an Leistung und Drehmoment zugelegt, während der Verbrauch dank intelligenter Effizienztechnologien wie Rekuperation und Thermomanagement um bis zu 22 Prozent gesunken ist. So verbraucht beispielsweise der in Kürze erhältliche A8 3.0 TDI quattro mit tiptronic Getriebe, der serienmäßig mit einem Start-Stopp-System ausgestattet ist, im Durchschnitt lediglich 6,6 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer.

Bedingt durch das Ende des Lebenszyklus des Vorgängermodells verringerten sich die Auslieferungen in der A8 Baureihe auf 11.703 (20.159) Fahrzeuge.

Audi R8

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die Marke Audi ihre Modellpalette im Supersportwagensegment weiter ausgebaut. So wird seit Frühjahr 2009 das Audi R8 Coupé auch mit einem 5,2-Liter-FSI-Motor angeboten. Das neue sportliche Spitzenmodell der R8 Baureihe verfügt als reinrassiger Mittelmotor-Sportwagen über einen Zehnzylinder-Ottomotor mit Benzindirekteinspritzung, der das Fahrzeug dank einer Leistung von 386 kW (525 PS) in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Der permanente Allradantrieb quattro mit heckbetonter Kraftverteilung sorgt für hervorragende Traktion und Stabilität. Die Aluminiumkarosserie in Audi Space Frame Bauweise stellt mit einem Gewicht von nur 210 Kilogramm einmal mehr die Leichtbaukompetenz der Marke unter Beweis.

Im September 2009 wurde auf der IAA in Frankfurt der R8 Spyder 5.2 FSI quattro vorgestellt. Das Modell vereint die überragenden Fahrleistungen des 386 kW (525 PS) starken V10-Mittelmotors mit dem intensiven Erlebnis des offenen Fahrens. Der R8 Spyder zeichnet sich durch eine Linienführung aus, die den eigenständigen Charakter des Modells betont. Als konsequente Lösung für einen Hochleistungssportwagen kommt beim R8 Spyder ein nur 30 Kilogramm schweres Stoffverdeck zum Einsatz.

Die Audi R8 Baureihe erreichte im Berichtszeitraum ein Auslieferungsvolumen von 3.074 (5.016) Fahrzeugen.

Supersportwagen der Marke Lamborghini

Auch der italienische Supersportwagenhersteller Lamborghini war 2009 von der Krise auf den weltweiten Automobilmärkten betroffen. So lag das Auslieferungsvolumen mit insgesamt 1.515 (2.430) Fahrzeugen unter dem Rekordwert des Vorjahres. Von der Baureihe Gallardo wurden dabei 1.112 (1.844) Sportwagen an Kunden übergeben. Vom Spitzenmodell Murciélago wurden im gleichen Zeitraum insgesamt 403 (586) Sportwagen ausgeliefert.

Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lieferten die Vertriebsgesellschaften VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien), Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea), und Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), insgesamt 194.116 (217.607) Fahrzeuge sonstiger Marken des Volkswagen Konzerns an Kunden aus.

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

ERTRAGSLAGE

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns erreichten im Wesentlichen infolge eines konjunkturbedingt rückläufigen Fahrzeugabsatzes sowie geringerer Motorenverkäufe nicht den Rekordwert des Vorjahres. So lagen die Umsatzerlöse im Berichtszeitraum bei insgesamt 29.840 (34.196) Mio. EUR.

Vom Gesamtumsatz entfielen 22.652 (25.534) Mio. EUR auf den Verkauf von Fahrzeugen der Marke Audi. Dabei war die Audi A4 Baureihe erneut der größte Umsatzträger. Äußerst positiv entwickelten sich weiterhin die Umsatzerlöse der Baureihe Audi A5, die im Laufe des Jahres um attraktive Derivate ergänzt wurde. Dabei erfreuten sich vor allem das neue A5 und S5 Cabriolet

	Lagebericht
132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
140	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143	Forschung und Entwicklung
146	Beschaffung
147	Produktion
149	Vertrieb und Auslieferungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
153	Ertragslage
155	Vermögenslage
156	Finanzlage
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

sowie der A5 Sportback bereits zur Markteinführung einer großen Nachfrage. Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen der Baureihen A3, TT, A6, Q7, A8 und R8 lagen konjunkturbedingt sowie teilweise infolge eines fortgeschrittenen Modelllebenszyklus unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Besonders erfreulich war dagegen die deutliche Steigerung der mit dem Audi Q5 erzielten Umsatzerlöse. Das beliebte Premium-SUV entwickelte sich damit bereits im ersten vollen Produktionsjahr zu einem bedeutenden Umsatzträger im Unternehmen. Infolge des konjunkturbedingten Absatzrückgangs lagen die Umsatzerlöse der Marke Lamborghini unter dem hohen Vorjahreswert.

Neben Fahrzeugen der Marken Audi und Lamborghini vertreibt der Audi Konzern über die Vertriebsgesellschaften VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien), Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea), und Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), auch Automobile der Marken Bentley, SEAT, Škoda, VW Pkw und VW Nutzfahrzeuge. Die Umsatzerlöse aus dem Handelsgeschäft mit diesen Marken lagen ebenfalls konjunkturbedingt unter dem Vorjahresniveau.

Der Audi Konzern senkte im Berichtszeitraum die Herstellungskosten um 11,1 Prozent auf 25.649 (28.848) Mio. EUR. Der leicht unterproportionale Rückgang in Relation zu den Umsatzerlösen wurde durch fortlaufende Optimierungen von Prozessen und Kostenstrukturen sowie eine aktive Produktions- und Fixkostensteuerung bereits zu Beginn der weltweiten Wirtschaftskrise erreicht. Mit der vorausschauenden Unternehmenssteuerung belegt das Unternehmen seine hohe Krisenfestigkeit und Wettbewerbsfähigkeit.

Das Bruttoergebnis des Audi Konzerns belief sich damit insgesamt auf 4.191 (5.348) Mio. EUR. Die Vertriebskosten lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr infolge des Volumenrückgangs mit 3.138 (3.240) Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres.

Die Verwaltungskosten waren mit 301 (302) Mio. EUR unverändert.

Der Rückgang des sonstigen betrieblichen Ergebnisses auf 852 (966) Mio. EUR resultierte überwiegend aus einem geringeren Ergebnis aus abgerechneten Sicherungsgeschäften.

Insgesamt erzielte der Audi Konzern damit im abgelaufenen Geschäftsjahr trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein deutlich positives Operatives Ergebnis von 1.604 (2.772) Mio. EUR. Dieser Erfolg unterstreicht einmal mehr das gesunde und wettbewerbsfähige Fundament des Unternehmens und ist das Resultat der auf nachhaltiges Wachstum ausgelegten Unternehmensstrategie.

Der Rückgang des Finanzergebnisses um 81 Mio. EUR auf 324 (405) Mio. EUR ist im Wesentlichen auf das geringere Marktzinsniveau bei der Anlage der liquiden Mittel zurückzuführen.

ENTWICKLUNG DES ERGEBNISSES VOR STEUERN UND DER UMSATZRENDITE VOR STEUERN

	2006	2007	2008	2009
■ Ergebnis vor Steuern (in Mio. EUR)	1.946	2.915	3.177	1.928
■ Umsatzrendite vor Steuern (in %)	6,2	8,7	9,3	6,5

Das Ergebnis vor Steuern des Audi Konzerns lag damit insgesamt bei 1.928 (3.177) Mio. EUR. Nach Abzug der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erwirtschaftete der Audi Konzern im Berichtszeitraum ein Ergebnis nach Steuern von 1.347 (2.207) Mio. EUR.

ERGEBNISKENNZAHLEN

in %	2009	2008
Operative Umsatzrendite	5,4	8,1
Umsatzrendite vor Steuern	6,5	9,3
Eigenkapitalrendite nach Steuern	12,9	23,3
Kapitalrendite	11,5	19,8

Die gesunde Kostenstruktur und die nachhaltig hohe Ertragskraft des Unternehmens spiegeln sich auch 2009 in den wesentlichen Renditekenngößen wider.

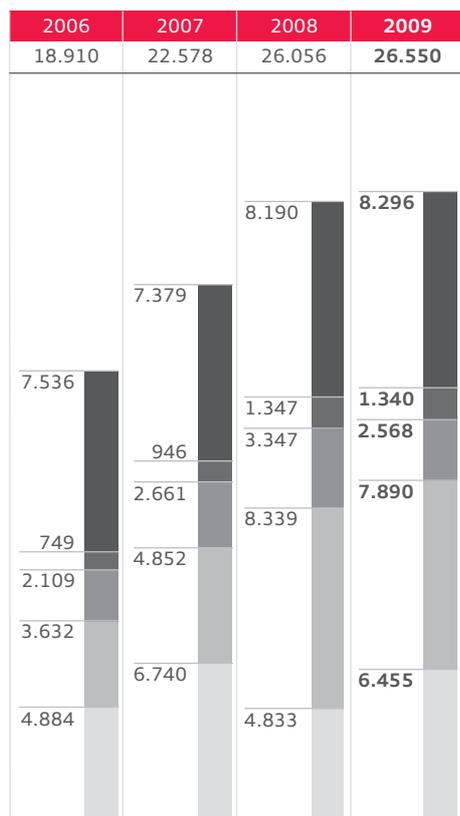
So erzielte der Audi Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr trotz der massiven Belastungen durch die Finanz- und Wirtschaftskrise eine herausragende Operative Umsatzrendite von 5,4 (8,1) Prozent sowie eine Umsatzrendite vor Steuern von 6,5 (9,3) Prozent. Die Kapitalrendite des Unternehmens lag im gleichen Zeitraum bei beachtlichen 11,5 (19,8) Prozent. Damit zählte der Audi Konzern 2009 zu den weltweit ertragsstärksten Automobilherstellern im Premiumsegment.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
153	Ertragslage
155	Vermögenslage
156	Finanzlage
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

VERMÖGENSLAGE

BILANZSTRUKTUR (MIO. EUR)

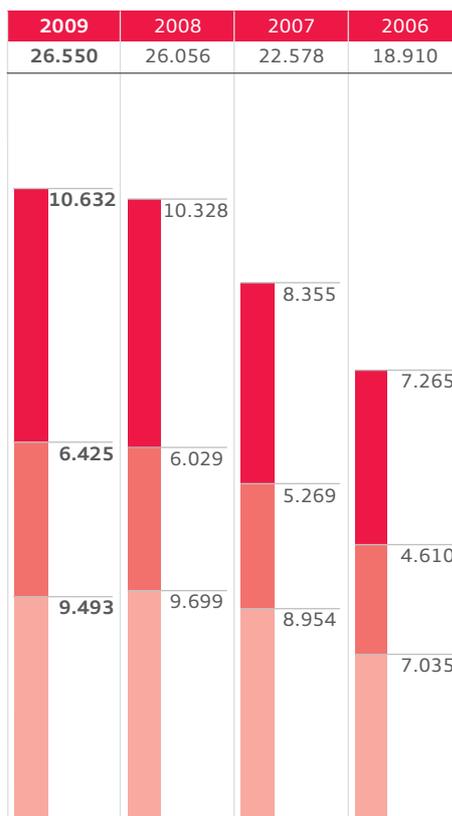


Langfristige Vermögenswerte:

- Anlagevermögen
- Sonstige langfristige Vermögenswerte

Kurzfristige Vermögenswerte:

- Vorräte
- Sonstige kurzfristige Vermögenswerte
- Zahlungsmittel



- Eigenkapital
- Langfristige Schulden
- Kurzfristige Schulden

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr leicht auf 26.550 (26.056) Mio. EUR.

Mit 9.637 (9.537) Mio. EUR lagen die langfristigen Vermögenswerte dabei nahezu auf dem Niveau des Vorjahres.

Die leichte Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte auf 16.913 (16.519) Mio. EUR ist maßgeblich auf einen Anstieg der Zahlungsmittel zurückzuführen. Gegenläufig wirkte hierbei insbesondere der Vorratsabbau als Folge der vorausschauenden Verringerung des Fahrzeugbestands im Zuge der Wirtschaftskrise.

Im Geschäftsjahr 2009 lagen die Gesamtinvestitionen des Audi Konzerns bei 1.844 (2.486) Mio. EUR. Dabei konnten alle Investitionen in neue Produkte und Zukunftstechnologien planmäßig und ohne Abstriche umgesetzt werden.

Das Eigenkapital stieg im Berichtszeitraum um 2,9 Prozent auf 10.632 (10.328) Mio. EUR. Neben der Kapitalzuführung durch die Volkswagen AG, Wolfsburg, in die Kapitalrücklage der AUDI AG in Höhe von 308 Mio. EUR war hierfür vor allem die Einstellung des nach Gewinnabführung verbleibenden Überschusses in die anderen Gewinnrücklagen (128 Mio. EUR) verantwortlich. Insgesamt stieg die Eigenkapitalquote des Audi Konzerns damit auf 40,0 (39,6) Prozent.

Mit 6.425 (6.029) Mio. EUR lagen die langfristigen Schulden im Berichtszeitraum über dem Vorjahreswert. Ursächlich waren hierfür insbesondere gestiegene Pensionsrückstellungen sowie höhere sonstige Rückstellungen.

Die kurzfristigen Schulden verringerten sich unter anderem infolge niedrigerer Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen auf 9.493 (9.699) Mio. EUR.

FINANZLAGE

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erwirtschaftete der Audi Konzern einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 4.119 (4.338) Mio. EUR und erreichte damit nahezu das hohe Vorjahresniveau.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im gleichen Zeitraum bei 1.798 (2.412) Mio. EUR. Einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen erreichte der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit einen Wert von 1.433 (5.916) Mio. EUR. Der hohe Wert des Vorjahres ist im Wesentlichen durch die Anlage von Termingeldern mit einem Anlagehorizont von mehr als drei Monaten begründet. Auf Investitionen in Sachanlagen entfielen 2009 insgesamt 1.172 (1.793) Mio. EUR. Schwerpunkte bildeten dabei Investitionen in neue Produkte sowie die Weiterentwicklung zukunftsweisender Technologien auf den Gebieten der Antriebstechnologie, des Leichtbaus sowie der Elektrifizierung.

Auch unter den äußerst schwierigen Rahmenbedingungen konnte der Audi Konzern wie bereits in den Vorjahren die Investitionen vollständig aus eigenen Mitteln finanzieren und darüber hinaus noch einen Mittelüberschuss erzielen. Diese Entwicklung belegt eindrucksvoll die nachhaltig starke Finanzkraft des Unternehmens.

Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns lag zum 31. Dezember 2009 mit 10.665 (9.292) Mio. EUR erneut über dem Wert des Vorjahres.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen, im Wesentlichen für Bestellobligo, beliefen sich zum 31. Dezember 2009 auf 1.813 (1.501) Mio. EUR. Weitere Informationen enthält der Anhang unter Punkt 39 „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE ASPEKTE MITARBEITER

Belegschaft

im Jahresdurchschnitt	2009	2008
Inländische Gesellschaften	45.408	45.008
davon:		
AUDI AG	44.344	44.098
Werk Ingolstadt	31.409	31.358
Werk Neckarsulm	12.935	12.740
Ausländische Gesellschaften	10.200	10.468
davon:		
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.	2.153	2.134
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	5.614	5.925
Lamborghini-Gruppe ¹⁾	1.000	987
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A. ²⁾	902	894
Beschäftigte Arbeitnehmer	55.608	55.476
Auszubildende	2.115	2.057
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	57.723	57.533
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	288	289
Belegschaft	58.011	57.822

1) ohne VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A. und VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A.

2) ohne VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A.

Im Geschäftsjahr 2009 zählten durchschnittlich 58.011 (57.822) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Belegschaft des Audi Konzerns, deren Größe damit trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht über dem Vorjahreswert lag. Die AUDI AG stellte dabei im vergangenen Jahr 400 Experten, vorwiegend aus dem Bereich der Ingenieurwissenschaften, ein. Darüber hinaus hob das Unternehmen die Anzahl der Ausbildungsplätze für 2009 an und erhöhte die Einstellungen im Rahmen einer Ausbildungsplatzoffensive zum 100-jährigen Jubiläum für das Jahr 2010 um weitere 100 Plätze. Bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. lag der Personalstand aufgrund der reduzierten Motoren- und Fahrzeugproduktion unter dem Vorjahresniveau.

STRUKTURDATEN PERSONAL (AUDI AG)

		2009	2008
durchschnittliches Alter ¹⁾	Jahre	40,5	40,0
durchschnittliche Betriebszugehörigkeit ¹⁾	Jahre	16,3	15,7
Frauenanteil ¹⁾	Prozent	11,9	11,7
Akademikeranteil	Prozent	35,1	33,5
Ausländeranteil	Prozent	7,9	8,2
Anteil Menschen mit schwerer Behinderung	Prozent	5,7	5,3
Arbeitsaufträge an Werkstätten für Menschen mit geistiger Behinderung	Mio. EUR	5,6	4,5
Unfallhäufigkeit ²⁾		2,4	2,3
Gesundheitsstand	Prozent	96,8	97,0
Einsparungen Audi Ideen-Programm	Mio. EUR	51,1	52,8
Realisierungsquote	Prozent	54,8	56,8

1) Produktionsstandorte des Audi Konzerns

2) Die Kennzahl Unfallhäufigkeit gibt an, wie viele Betriebsunfälle ab einem Tag Arbeitsausfall je eine Million geleisteter Arbeitsstunden geschehen.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
153	Ertragslage
155	Vermögenslage
156	Finanzlage
157	Soziale und ökologische Aspekte
157	Mitarbeiter
159	Audi in der Gesellschaft
160	Standortbezogene Umweltaspekte
163	Produktbezogene Umweltaspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Personalpolitik des Audi Konzerns

Die Personalpolitik des Audi Konzerns verfolgt das strategische Ziel, das Unternehmen zum attraktivsten Arbeitgeber zu entwickeln. Neben einer positiven Wahrnehmung unter Absolventen und Young Professionals ist für den Audi Konzern dabei vor allem die Beziehung zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von großer Bedeutung.

So genießt insbesondere die Personalentwicklung einen hohen Stellenwert. Ein flächendeckendes Kompetenzmanagement soll die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei auf die wachsenden fachlichen und überfachlichen Anforderungen vorbereiten.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die frühzeitige Gestaltung des demografischen Wandels. Im Jahr 2009 hat das Personalwesen gemeinsam mit Vertretern anderer Fachbereiche eine Reihe von Maßnahmen und Angeboten entwickelt, um die Leistungsfähigkeit und Motivation der Mitarbeiter auch in Zukunft auf einem hohen Niveau zu erhalten: Die Bandbreite reicht dabei von der Gestaltung der Leistungsbedingungen am Arbeitsplatz bis zu Themen wie lebensbegleitende Qualifizierung und altersgerechtes Führungsverhalten.

Die personalpolitische Zielsetzung ist klar: Die Belegschaften der weltweiten Audi Standorte sind die wichtigsten Säulen für den Erfolg der Marke. Deshalb gilt es, den Erfolg des Audi Konzerns zum Erfolg aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu machen.

In diesem Zusammenhang hat das Unternehmen im Jahr 2009 aktiv Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung ergriffen, wie beispielsweise Kurzarbeit oder Insourcing an den Konzernstandorten in Deutschland, Ungarn, Belgien und Italien.

Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter der AUDI AG haben im Jahr 2009 zusammen mit den anderen Volkswagen Konzerngesellschaften eine „Charta der Arbeitsbeziehungen“ verabschiedet, die auch für alle Standorte des Audi Konzerns gilt, um Elemente der Mitbestimmung an den weltweiten Standorten zu implementieren.

Hohe Arbeitgeberattraktivität bei Ingenieuren und Wirtschaftswissenschaftlern

Die hohe Arbeitgeberattraktivität der AUDI AG wurde auch im Jahr 2009 in zahlreichen Studien bestätigt. So wählten Absolventen, examensnahe Studierende und Young Professionals der Ingenieurwissenschaften das Unternehmen in den renommierten Umfragen zur Arbeitgeberattraktivität des Berliner trendence Instituts und des Marktforschungsinstituts Universum erneut zum beliebtesten Arbeitgeber („trendence Absolventenbarometer – Business und Engineering Edition“, 21.8.2009; „The Universum German Student Survey“, 18.5.2009). Ebenfalls erfolgreich schnitt die AUDI AG bei den angehenden und berufstätigen Wirtschaftswissenschaftlern ab: In der Universum-Studie konnte sie ihren Platz unter den fünf führenden Unternehmen verteidigen. Beim Arbeitgeber-Ranking von trendence verbesserte die AUDI AG ihre Position vom Vorjahr um einen Platz auf Rang zwei und ist damit unter den Studierenden, Absolventen und Young Professionals der Wirtschaftswissenschaften der beliebteste Arbeitgeber in der Automobilbranche.

Die Attraktivität als Arbeitgeber ist eines der vier strategischen Ziele des Audi Konzerns. Eine wichtige Rolle spielen dabei ein gutes Arbeitsklima, begeisternde Produkte sowie interessante Arbeitsaufgaben und persönliche Entwicklungsmöglichkeiten. Durch die langfristig angelegte Modelloffensive schafft das Unternehmen vielfältige Einsatzfelder insbesondere für Absolventen der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften.

Beruf und Familie

Der Audi Konzern bietet seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zahlreiche Angebote zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Neben Möglichkeiten wie etwa einer verlängerten Pflegezeit, eines Sabbaticals sowie vieler Teilzeit- und Telearbeitsangebote besteht für unbefristet beschäftigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine bis zu sieben Jahre dauernde Wiedereinstellungszusage zum Beispiel nach Geburt und Erziehung eines Kindes.

Auch die Anzahl der Männer, die im Jahr 2009 die Elternzeit bei der AUDI AG begannen, hat sich seit der Einführung des Elterngeldes und der sogenannten Partnermonate im Jahr 2007 deutlich erhöht und liegt mit rund 71 Prozent weit über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Darüber hinaus nehmen immer mehr Mitarbeiter die Möglichkeit von Teilzeitarbeit in Anspruch.

Jubiläumsfeier für Audi Mitarbeiter

Der Audi Konzern initiierte im Herbst 2009 anlässlich von Standortjubiläen Feierlichkeiten mit der gesamten Belegschaft, um den aktuellen und ehemaligen Mitarbeitern für ihr Engagement zu danken. Die beiden Veranstaltungen „60 Jahre Audi Ingolstadt“ und „40 Jahre Audi Standort Neckarsulm“ zogen insgesamt rund 150.000 Besucher an. Zum Jubiläum „60 Jahre Automobilbau“ in Brüssel erschienen rund 8.000 Interessierte.

Die Mitarbeiterveranstaltungen zu den Standortjubiläen fanden zusätzlich zum 100-jährigen Jubiläum der Marke Audi statt, das im Juli 2009 gefeiert wurde. Zu den Höhepunkten der Feierlichkeiten gehörte neben dem festlichen Galaabend, zu dem zahlreiche Gäste aus Kultur, Sport und Politik erschienen, die Weltpremiere des Audi A5 Sportback.

Aus- und Weiterbildung

Im abgelaufenen Geschäftsjahr stellte die AUDI AG 40 zusätzliche Auszubildende ein. Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Marke Audi startete das Unternehmen darüber hinaus eine Ausbildungsplatzoffensive, die im Jahr 2010 zusätzliche 100 Ausbildungsplätze, vorwiegend für Zukunftsberufe mit elektronischer oder mechatronischer Ausrichtung, schafft.

Der Audi Konzern unterstützt das freiwillige Engagement der Auszubildenden, da diese neben ihrem gesellschaftlichen Beitrag Kompetenzen aufbauen können, die ihnen im späteren Berufsleben zugutekommen. Im Jahr 2009 haben die Bildungsbereiche der Standorte Ingolstadt und Neckarsulm daher ihr soziales Engagement in den Regionen verstärkt.

Rund 120 Auszubildende haben zudem als Botschafter die weiterführenden Schulen der Region Ingolstadt besucht, um ihre Berufsbilder vorzustellen und von ihren Erfahrungen in der Ausbildung bei der AUDI AG zu berichten. Zusätzlich wurden Schülerpraktika angeboten, um das Technikverständnis und -interesse von Gymnasiasten zu fördern.

Ein weiterer Teil der Qualifizierungsoffensive 2009 war speziell auf Pädagogen abgestimmt. Lehrer konnten dabei Praktika im Bildungswesen und im Unternehmen absolvieren, um die Arbeitswelt in der AUDI AG genauer kennenzulernen.

Darüber hinaus hat die AUDI AG im Berichtsjahr das Programm „Förderung für SpitzenmitarbeiterInnen“ ins Leben gerufen, das Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens unterstützt, die eine technische oder nicht technische Weiterbildung beginnen wollen und sich durch sehr gute Noten und Engagement auszeichnen. Im ersten Jahr wurden 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Förderung ausgewählt.

AUDI IN DER GESELLSCHAFT

Weihnachtsspende auf Rekordhöhe

Die vom Betriebsrat der AUDI AG initiierte Weihnachtsspende hat 2009 ihren Höchststand seit der Einführung im Jahr 1977 erreicht. Etwa 99 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Neckarsulm und Ingolstadt spendeten eine Summe von rund 547.000 EUR, die vom Unternehmen auf etwa 740.000 EUR aufgestockt wurde. Das Spendengeld kommt mehr als 100 sozialen und karitativen Institutionen im regionalen Umfeld der Unternehmensstandorte zugute.

Wissenschaftskooperationen

Der Hochschulstrategiekreis der AUDI AG koordiniert seit 2008 die strategische Ausrichtung der Hochschulkooperationen mit dem Ziel, Kompetenzen aufzubauen und den akademischen Nachwuchs zu fördern.

Derzeit promovieren im Audi Konzern über 120 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler im Rahmen zweier unterschiedlicher, jeweils drei Jahre dauernder Doktorandenprogramme.

80 dieser Promotionsprojekte werden mit Kooperationshochschulen durchgeführt. Der Anteil an wirtschafts-, geistes- und sozialwissenschaftlichen Themen, die im Rahmen von Promotionen bearbeitet werden, stieg auf zehn Prozent.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
157	Mitarbeiter
159	Audi in der Gesellschaft
160	Standortbezogene Umweltaspekte
163	Produktbezogene Umweltaspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

2009 fand der bereits fünfte Doktorandentag „Pro.Motion“ statt, bei dem die Doktoranden ihre Promotionsprojekte und den aktuellen Status ihrer wissenschaftlichen Arbeit präsentierten. Der Doktorandentag bietet ein wichtiges Forum für den fachlichen Austausch der Promovierenden, aber auch für die Mitarbeiter und das Management des Audi Konzerns.

Für den Austausch zwischen Wissenschaftsbetrieb, Schulen und Öffentlichkeit findet darüber hinaus die Veranstaltungsreihe „Jugendkolleg“ statt, an der im vergangenen Jahr 250 Schüler und Lehrer in Ingolstadt teilnahmen. 2009 gab es diese Möglichkeit erstmals auch in Neckarsulm. Die Projekte werden in Kooperation mit der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und der Universität Stuttgart verwirklicht.

2009 fanden zusätzlich insgesamt zwölf öffentliche Kolloquien der Wissenschaftskooperationen INI.TUM (Ingolstadt Institute der TU München) und HIN (Hochschul institute Neckarsulm: Universität Karlsruhe (TH), Universität Stuttgart) statt, zu denen rund 1.200 Gäste begrüßt werden konnten.

Die AUDI AG weitete 2009 ihre strategische Partnerschaft mit der Hochschule für Angewandte Wissenschaften FH Ingolstadt aus und unterstützte die Hochschule beim Aufbau des neuen Kompetenzfelds „Produktions- und Automatisierungstechnik“, in dem Projekte aus den Themenbereichen Mobile Robotik, Karosseriebau, Automatisierungstechnik, Widerstandspunktschweißen, Lackmischverfahren oder Logistik gebündelt werden. Die AUDI AG entsandte dazu erstmals einen Mitarbeiter aus dem Geschäftsbereich Produktion an die Hochschule, der die Leitung des neuen Kompetenzfelds übernahm.

HOCHSCHULKOOPERATIONEN DES AUDI KONZERNS

<p>Standort Ingolstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • INI.KU – Ingolstadt Institute der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt Seit 2008; Schwerpunkt: Personal, Führung, Beschaffung • INI.LMU – Ingolstadt Institute der Ludwig-Maximilians-Universität München Seit 2008; Schwerpunkt: Personal, Marketing, Vertrieb • INI.FAU – Ingolstadt Institute der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg Seit 2006; Schwerpunkt: Informatik und Neue Werkstoffe • IAF – Institut für Angewandte Forschung, Hochschule für angewandte Wissenschaften FH Ingolstadt Seit 2004; Schwerpunkt: Entwicklung und Produktion • INI.TUM – Ingolstadt Institute der TU München Seit 2003; Schwerpunkt: Fahranalyse, Simulation 	<p>Standort Neckarsulm</p> <ul style="list-style-type: none"> • HIN – Hochschul institute Neckarsulm: Universität Karlsruhe (TH) und Universität Stuttgart Seit 2005; Schwerpunkt: Aggregate und Leichtbau <p>Standort Győr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Audi Hungaria Lehrstuhl für Verbrennungsmotoren – SZE Győr Seit 2008; Schwerpunkt: Motorenbau, -technologie • AHI – Audi Hungaria Institute: TU Budapest und SZE Győr Seit 2006; Schwerpunkt: Aggregate und Produktion 	<p>Weitere universitäre Kooperationspartner</p> <ul style="list-style-type: none"> • EBS – European Business School, Oestrich-Winkel Seit 2007; Schwerpunkt: Personal- und Betriebswirtschaft • ALL – Audi Logistik Labor, Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML), Dortmund, Graduate School of Production Engineering and Logistics, TU Dortmund Seit 2007; Schwerpunkt: Logistik
---	--	---

STANDORTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

Als global tätiges Unternehmen übernimmt der Audi Konzern aktiv und umfassend Verantwortung in der Gesellschaft. Von entscheidender Bedeutung ist daher das Prinzip des nachhaltigen Wirtschaftens, auf dem die kontinuierlichen Bemühungen basieren, Ökonomie und Ökologie in Einklang zu bringen. Das Unternehmen trägt so mit zahlreichen technischen Innovationen und einem effizienten Ressourcenmanagement zu großen Fortschritten im Umweltschutz bei und

führt als Anerkennung seiner Umweltaktivitäten das Markenzeichen der Europäischen Union für hervorragenden Umweltschutz (EMAS-Validierung).

Damit stellt die Umweltverträglichkeit einen wesentlichen Aspekt in der Entwicklung und Herstellung eines Audi Fahrzeugs dar.

Sowohl in Deutschland als auch im Ausland zählt der Audi Konzern zu den Vorreitern des standortbezogenen Umweltschutzes in der Automobilindustrie.

Organisatorische Maßnahmen im Rahmen der Umweltmanagementsysteme sowie der Einsatz neuester Technologien bilden dabei die Basis für eine fortlaufende Senkung der Umweltbelastung an allen Standorten. Die Ergebnisse dieser kontinuierlichen Anstrengungen werden dabei durch regelmäßige interne Überprüfungen sowie durch externe Zertifizierungen aller Produktionsstätten dokumentiert.

An allen Standorten des Audi Konzerns ist das weit über die Standardanforderungen hinausgehende Umweltmanagementsystem der Europäischen Union EMAS (Eco Management and Audit Scheme) installiert. Bereits im Jahr 1995 bekam das Unternehmen als erster Automobilhersteller im Premiumsegment das begehrte Zertifikat am Standort in Neckarsulm verliehen. Der Standort Ingolstadt folgte im Jahr 1997, das ungarische Werk in Győr zwei Jahre später. Seit dem Jahr 2002 hält das belgische Produktionswerk in Brüssel das EMAS-Zertifikat. Die Produktionsstätten in Ingolstadt und in Győr sind zudem nach der weltweit gültigen Norm DIN EN ISO 14001 zertifiziert. Als Tochtergesellschaft des Audi Konzerns trägt seit April 2009 auch der Lamborghini-Standort Sant'Agata Bolognese das EMAS-Signet sowie das Zertifikat DIN EN ISO 14001. Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. konnte beim Wettbewerb um die besten Nachhaltigkeits- und Umweltpublikationen in Mitteleuropa einen Erfolg für ihre Umwelterklärung 2008 verbuchen. Der von der internationalen Beratungsagentur Deloitte eingerichtete Award ging damit nach 2006 bereits zum zweiten Mal an die ungarische Tochtergesellschaft („Green Frog Award 2009“, 28.10.2009).

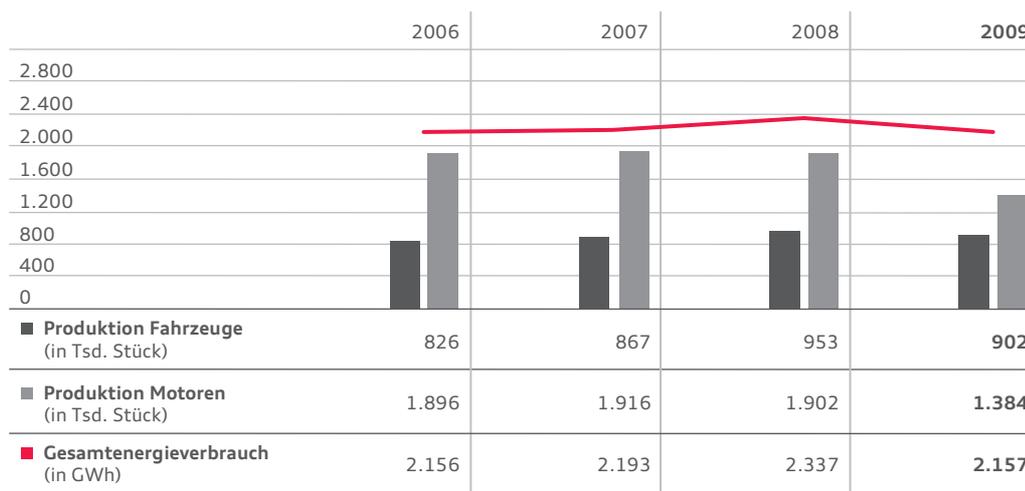
Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
157	Mitarbeiter
159	Audi in der Gesellschaft
160	Standortbezogene Umweltaspekte
163	Produktbezogene Umweltaspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Ressourceneffizienz und Emissionsreduktion

Der Gesamtenergieverbrauch des Audi Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr infolge des geringeren Produktionsvolumens reduziert. Der Verlauf der letzten Jahre zeigt, dass der Gesamtenergieverbrauch trotz einer insgesamt gestiegenen Fahrzeugproduktion in den vergangenen Jahren auf einem nahezu stabilen Niveau gehalten werden konnte.

ENTWICKLUNG GESAMTENERGIEVERBRAUCH, FAHRZEUG- UND MOTORENPRODUKTION IM AUDI KONZERN ¹⁾



1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel (ab 2008; ohne Volkswagen Polo), Győr und Sant'Agata Bolognese

Für das Jahr 2009 sind infolge der gesunkenen Produktionsstückzahlen ebenfalls leichte Rückgänge für die in den Strukturdaten beschriebenen Umwelteinflüsse zu beobachten. Insgesamt bewegen sich die Kennzahlen trotz der in den letzten Jahren deutlich gewachsenen Produktionsstückzahlen auf einem stabilen Niveau.

STRUKTURDATEN UMWELT¹⁾

		2009	2008
VOC-Emissionen ²⁾	t	1.750	1.928
direkte CO ₂ -Emissionen ³⁾	t	188.339	200.249
Abwasseraufkommen	m ³	1.708.808	1.852.538
Frischwasserbezug	m ³	2.702.821	2.905.370
Abfallaufkommen gesamt	t	51.896	63.520
davon Abfall zur Verwertung	t	42.624	54.168
davon Abfall zur Beseitigung	t	9.272	9.352
metallische Abfälle (Schrott)	t	282.517	328.231

1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel (ohne Volkswagen Polo), Győr und Sant'Agata Bolognese

2) VOC-Emissionen („volatile organic compounds“; flüchtige organische Verbindungen): Diese Zahl setzt sich aus Emissionen der Lackierereien, der Transportkonservierung der Kraftfahrzeuge, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen.

3) direkte CO₂-Emissionen: Diese Kenngröße setzt sich aus CO₂-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO₂-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden.

Um Energie einzusparen und dadurch Emissionen zu verringern, werden Energiesparpotenziale bereits in der Planungsphase berücksichtigt. In diesem Zusammenhang kommt auch der nachhaltigen Effizienzsteigerung bei Produktions- und Versorgungsanlagen große Bedeutung zu. Hier haben sich technische Lösungen wie etwa eine moderne Kraft-Wärme-Kälte-Kopplungsanlage am Standort Ingolstadt sowie Wärmerückgewinnungssysteme und die Nutzung von Fernwärme im Audi Konzern bewährt. Mit der im Herbst 2009 erfolgten Unterzeichnung des neuen Fernwärmevertrags für den Standort Ingolstadt wird sich die Menge der genutzten Abwärme aus benachbarten Industrieunternehmen zukünftig weiter erhöhen.

Ein weiteres Beispiel, wie Ressourcen effizienter genutzt werden können, ist der Einsatz innovativer Fügetechniken im Karosseriebau wie etwa Punktschweiß-, Laserschweiß- und Klebetechniken. Die jeweilige Technik wird dabei auf die einzelnen Fügeprozesse abgestimmt, um die effizienteste Lösung für den entsprechenden Prozess zu wählen. Ein geringerer Verbrauch von Betriebsstoffen und Energie ist die Folge. Durch die Umstellung von pneumatischen auf elektromotorische Schweißzangen wird hierbei eine hohe Wirtschaftlichkeit bei gleichzeitiger Steigerung der Schweißpunktqualität erzielt. So werden bei identischer Anwendung der Energieverbrauch und damit auch der CO₂-Ausstoß um rund 50 Prozent reduziert. Infolge der positiven Erfahrungen wird diese Technologie im Audi Konzern bei allen neuen Projekten berücksichtigt. Zahlreiche weitere Einzelmaßnahmen wie eine bedarfsgerechte Lüftungs- und Lichtsteuerung oder der optimierte Maschinenbetrieb sind Teil der permanenten und konsequenten Reduzierung des Energieeinsatzes.

Ein aktuelles Pilotprojekt der AUDI AG in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität München befasst sich mit dem Thema Recycling des Rohstoffs Nickel im Rahmen der Vorbehandlung für den Lackierprozess. Das Ziel dieses Forschungsvorhabens ist, das Material zurück in den Produktionsprozess zu führen, um somit die Abfallmenge deutlich zu reduzieren. Ein weiteres Pilotprojekt im Audi Konzern untersucht die biologische Behandlung von Spülwässern aus der Lackiererei und hat ebenfalls zum Ziel, die Entsorgungsmengen zu verringern. Weitere Energieeinsparungen im Audi Konzern werden unter Abwägung ökonomischer und ökologischer Gesichtspunkte kontinuierlich im Rahmen von Potenzialstudien betrachtet. Neben dem Ausbau der Fernwärme zählt hier beispielsweise die Nutzung zukunftsweisender regenerativer Energien, wie etwa der Geothermie.

Umweltschutzprogramme und Öffentlichkeitsarbeit

Der Audi Konzern kommt seiner Verantwortung gegenüber der Umwelt auch durch das große Engagement in zahlreichen Initiativen nach.

So diskutiert das Unternehmen die Grundsätze seiner Umweltphilosophie fortlaufend mit Politikern, Verbänden, Behörden und Journalisten und engagiert sich zudem stark in gemeinsamen Projekten von Staat und Wirtschaft. Die mehrfache Teilnahme am Umweltpakt Bayern unterstreicht das Umweltengagement des Audi Konzerns weit über die gesetzlichen Forderungen hinaus. Nur so kann das Ziel erreicht werden, die Innovationskraft zu steigern sowie ein umweltverträgliches Wirtschaftswachstum im Sinne der Nachhaltigkeit zu schaffen. Als Gründungs-

mitglied engagiert sich der Audi Konzern dabei seit vielen Jahren in Arbeitsforen zu unterschiedlichen Themen wie etwa zur Integrierten Produktpolitik (IPP) oder zu den Managementsystemen. Sämtliche Phasen des Produktlebenszyklus, von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung, werden im Audi Konzern ganzheitlich betrachtet. So werden auch die Zulieferer konsequent in den nachhaltigen Produktionsprozess mit eingebunden.

Durch die Beteiligung an verschiedenen Kooperationsmodellen übernimmt der Audi Konzern auf der einen Seite aktiv Verantwortung für einen umweltgerechten Umgang mit Sonderabfällen. Weiterhin zeigt das Unternehmen Solidarität für Altlasten der Wirtschaft auf Grundstücken, deren Eigentümer nicht mehr greifbar oder zahlungsfähig sind.

Im Rahmen intensiver Kontakte mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen bearbeitet der Audi Konzern verschiedene Umweltprojekte und führt Informationsveranstaltungen für Studenten durch. Einen weiteren Austausch mit der Öffentlichkeit pflegt der Audi Konzern darüber hinaus durch regelmäßige Umweltgespräche und Nachbarschaftsdialoge mit Vertretern von Verbänden, Behörden, Gewerkschaften sowie der Kommunalpolitik und der Presse. Das Unternehmen bietet zudem allen Interessierten Sonderführungen rund um das Thema Nachhaltigkeit und Umweltschutz an.

Einen wichtigen Impuls im weltweiten Engagement für nachhaltige Umweltpolitik setzte die AUDI AG im Herbst 2009 mit der Gründung der gemeinnützigen Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt. Ziel der Stiftung ist dabei der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen von Menschen, Tieren und Pflanzen. Gefördert werden Maßnahmen und Forschungsaktivitäten, welche die Entwicklung von umweltverträglichen Technologien jenseits des Automobils unterstützen sowie zur Umweltbildung und zu einem nachhaltigen Mensch-Umwelt-System beitragen. Ein Projekt der neu gegründeten Gesellschaft wird die langfristige wissenschaftliche Begleitung des von der AUDI AG ins Leben gerufenen internationalen Forschungsprojekts „Eichenwald“ sein, welches unter anderem die Wechselwirkungen zwischen Bestandsdichte auf der einen Seite und CO₂-Bindungspotenzial sowie biologischer Vielfalt auf der anderen Seite untersuchen wird. In Zusammenarbeit mit den Bayerischen Staatsforsten und dem Lehrstuhl für Waldwachstumskunde der Technischen Universität München hatte die AUDI AG bereits 2008 in der Nähe des Konzernsitzes in Ingolstadt mit der Pflanzung von rund 36.000 Stieleichen die Grundlage für das Projekt gelegt. Beim ungarischen Standort Győr wurde bereits eine zweite Versuchsfläche mit mehr als 13.000 Stieleichen bepflanzt. Weitere Flächen an internationalen Standorten des Audi Konzerns sind derzeit in Planung.

Emissionshandel

Umweltthemen wie Klimawandel und Energieeffizienz gewinnen in der heutigen Zeit immer mehr an Bedeutung. Die Europäische Union hat mit der Einführung des Handels von CO₂-Emissionsrechten im Jahr 2005 eine führende Rolle in Sachen Klimaschutz eingenommen. Im Jahr 2008 startete bereits die zweite Handelsperiode (2008 bis 2012), an der die Produktionsstandorte Ingolstadt, Neckarsulm und Brüssel teilnehmen. Auch in dieser zweiten Handelsperiode sind dank der frühzeitigen Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und der gezielten Reduzierung von Emissionen nach derzeitigem Stand keine Belastungen für den Audi Konzern aus dem Emissionshandel zu erwarten.

PRODUKTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

Mobilität der Zukunft

Seit vielen Jahren hat die Marke Audi mit der kontinuierlichen Entwicklung zahlreicher Innovationen die Effizienzstandards im Automobilbau nachhaltig beeinflusst und macht somit zukunftsfähige Mobilität in allen Modellen erlebbar.

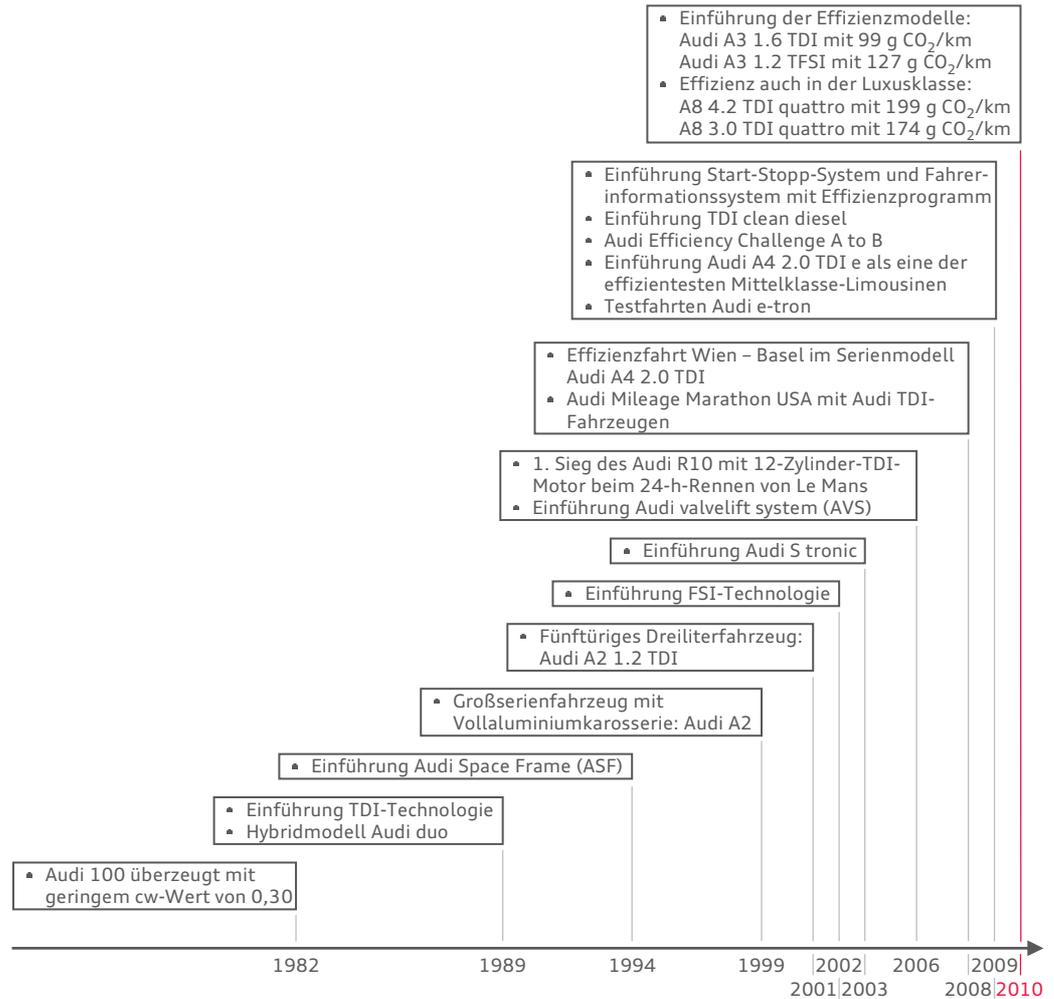
Die Entwicklungen zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs (vgl. „Elektromobilität“ unter „Forschung und Entwicklung“, S. 145 f.) haben in der jüngsten Vergangenheit große Fortschritte gemacht, wie die Marke Audi mit der Vorstellung des Elektrosportwagens Audi e-tron auf der IAA in Frankfurt im September 2009 belegte. Dennoch wird auch in den kommenden Jahren der Verbrennungsmotor die Grundlage des Fahrzeugantriebs bleiben, sodass der kontinuierlichen Optimierung der konventionellen Antriebskonzepte weiterhin eine entscheidende Bedeutung

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
157	Mitarbeiter
159	Audi in der Gesellschaft
160	Standortbezogene Umweltaspekte
163	Produktbezogene Umweltaspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

zukommt. Die Marke Audi setzt dabei auf Effizienz mit System und verfolgt mit den Technologien des Modularen Effizienzbaustens und dem Einsatz von Leichtbau einen ganzheitlichen Ansatz zur Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen. Zusätzlich zur Vollhybrid-Studie des neuen Audi A8 bereitet das Unternehmen gegen Ende des Jahres 2010 die Markteinführung des Audi Q5 hybrid vor. Insgesamt soll somit bis zum Jahr 2012 das Ziel erreicht werden, den Verbrauch der Audi Modellpalette im Vergleich zum Jahr 2007 um 20 Prozent zu reduzieren. So wird die Marke Audi ihrem Anspruch der Technologieführerschaft auch zukünftig gerecht.

MEILENSTEINE DER EFFIZIENZTECHNOLOGIE DER MARKE AUDI



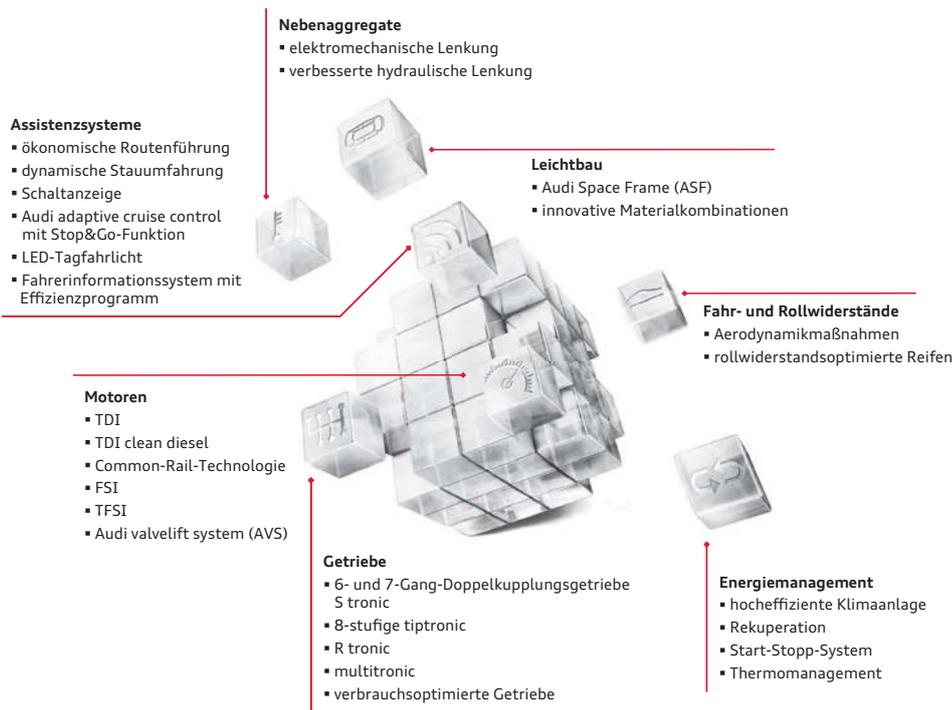
20 Jahre TDI-Motoren

2009 feierte die AUDI AG das 20-jährige Jubiläum der Entwicklung des TDI-Motors. Im Herbst 1989 wurde das erste Audi Modell mit einem direkteinspritzenden Turbodieselmotor, der Audi 100 2.5 TDI, auf der IAA in Frankfurt präsentiert. Unter dem Kürzel TDI vereinten sich dabei die Direkteinspritzung, Turboaufladung sowie ein vollelektronisches Motormanagement zu einer neuen Dimension der Antriebstechnik. Der TDI hat das Bild des lauten Diesels radikal verändert und entscheidend zur Entwicklung der Marke Audi und zu ihrem Aufstieg in das Premiumsegment beigetragen. Heute bietet nahezu jeder Automobilhersteller diese Effizienztechnologie, die kraftvollen Antrieb mit sparsamem Verbrauch vereint, in seinem Produktprogramm an.

Modularer Effizienzbaukasten

Mit innovativen Technologien leistet der Modulare Effizienzbaukasten einen entscheidenden Beitrag zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen aller Fahrzeuge der Marke Audi. Das Portfolio wirkungsvoller Effizienzmodule umfasst dabei verschiedene Bausteine. Viele dieser Technologien, wie beispielsweise das Rekuperationssystem, das zur Rückgewinnung überschüssiger Bremsenergie dient, gehören bereits in zahlreichen Audi Modellen zur Serienausstattung. 2009 wurde der Modulare Effizienzbaukasten mit dem Start-Stopp-System und dem Fahrerinformationssystem mit Effizienzprogramm um zwei wichtige Bausteine erweitert. Darüber hinaus hat die derzeit sauberste Dieselmotortechnologie im Jahr 2009 in zwei Baureihen ihren Einsatz gefunden.

DER MODULARE AUDI EFFIZIENZBAUKASTEN



Start-Stopp-System

Mit dem Start-Stopp-System führte die Marke Audi eine weitere Technologie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen ein. Das System schaltet den Motor bei kurzen Fahrzeugstopps, wie etwa bei Ampelphasen, automatisch ab und kommt daher vor allem im Stadtverkehr zum Einsatz. Für das Abschalten des Motors muss der Fahrer lediglich beim Stillstand in den Leerlauf schalten und die Kupplung loslassen. Wird die Kupplung wieder getreten, startet der Motor automatisch, und noch während der Fahrer den Gang einlegt, hat der Motor bereits seine Leerlaufdrehzahl wieder erreicht. Das Start-Stopp-System arbeitet dabei leise und schnell. Das System senkt den Kraftstoffverbrauch um etwa 0,2 Liter pro 100 Kilometer und die CO₂-Emissionen um rund 5 g/km. Der Fahrer kann die Funktion jederzeit per Tastendruck abschalten. Erstmals zum Einsatz kam das Start-Stopp-System bei Modellen verschiedener Motorisierungen der Baureihen Audi A3, Audi A4 sowie Audi A5.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
157	Mitarbeiter
159	Audi in der Gesellschaft
160	Standortbezogene Umweltaspekte
163	Produktbezogene Umweltaspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

Fahrerinformationssystem mit Effizienzprogramm

Die Erweiterung des Audi Fahrerinformationssystems analysiert fortlaufend den Energieverbrauch im Fahrzeug und gibt dem Fahrer Empfehlungen für eine effiziente Fahrweise. So signalisiert beispielsweise die neu gestaltete Schaltanzeige, ob es unter Effizienzgesichtspunkten sinnvoll ist, den Gang zu wechseln. Der Kraftstoffverbrauch wird auch durch aktive Komfortfunktionen wie Klimatisierung oder Sitzheizung erhöht. Daher gibt eine eigens entwickelte Darstellung im Effizienzprogramm dem Fahrer Aufschluss darüber, welche Systeme im Fahrzeug zusätzlichen Energiebedarf haben und wie hoch deren Anteil am Kraftstoffverbrauch ist. Da bis zu 30 Prozent des Kraftstoffverbrauchs von der individuellen Fahrweise abhängen, bietet das Fahrerinformationssystem mit Effizienzprogramm eine hilfreiche Unterstützung zur Verbrauchsreduzierung.

TDI clean diesel

Der Audi Konzern führte im Jahr 2009 mit der TDI clean diesel Technologie die derzeit sauberste Selbstzündertechnologie der Welt ein. Dabei werden mittels Einspritzung des sogenannten AdBlue®-Additivs die Stickoxidemissionen um bis zu 90 Prozent reduziert (® = eingetragene Marke des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA)). Die Stickoxide werden dabei in einer durch das Additiv und den heißen Abgasstrom ausgelösten chemischen Reaktion in Stickstoff und Wasser aufgespalten.

Die TDI clean diesel Technologie wurde 2009 erstmals im Audi Q7 3.0 TDI clean diesel eingesetzt. Das Sport Utility Vehicle verbraucht damit bei einer Leistung von 176 kW (240 PS) durchschnittlich nur 8,9 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer und stößt so 234 g CO₂/km aus. Mit dem Audi A4 3.0 TDI clean diesel quattro ist die fortschrittliche Dieseltechnologie seit Herbst 2009 auch in der Erfolgsbaureihe A4 erhältlich. Die Modelle halten schon heute die Grenzwerte der strengsten Abgasnorm der USA, ULEV II BIN 5, sowie der ab 2014 in Kraft tretenden Euro-6-Abgasnorm ein.

Kernkompetenz Leichtbau

Der Audi Konzern setzt auch in der Zukunft auf seine Kernkompetenz Leichtbau, da die Reduzierung des Fahrzeuggewichts neben dem Einsatz von Effizienztechnologien eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung hocheffizienter Automobile darstellt. Bereits seit dem Jahr 1994 führt der Audi Konzern am Standort in Neckarsulm ein Leichtbau Zentrum, an dem heute sowohl Aluminium, hochfeste Stähle, Magnesium wie auch faserverstärkte Kunststoffe erforscht werden. So konnte der Audi Konzern bereits vor mehr als 15 Jahren mit der Audi Space Frame Technologie (ASF) revolutionäre Maßstäbe im automobilen Leichtbau setzen und ist seither führend auf diesem Gebiet. Die hochfeste Vollaluminiumkarosserie bringt im Vergleich zu konventionellen Stahlleichtbaukarosserien eine Gewichtseinsparung von etwa 40 Prozent mit sich – im Audi A8 beträgt sie beispielsweise rund 140 Kilogramm. Bis heute wurden bereits etwa 600.000 Fahrzeuge der Modelle Audi A2, TT Coupé und TT Roadster, Audi A8 und R8 sowie Lamborghini Gallardo in Voll- oder Hybrid-Leichtbautechnologie gebaut und an Kunden ausgeliefert. Das Europäische Patentamt würdigte im Jahr 2008 die Leistungen des Audi Konzerns in der Audi Space Frame Technologie mit der Auszeichnung „European Inventor of the Year 2008, Kategorie Technik“.

Potenzial zu weiteren Gewichtseinsparungen liegt darüber hinaus insbesondere in dem Zukunftsmaterial der faserverstärkten Kunststoffe, zu dem der kohlefaserverstärkte Kunststoff (CFK) gehört. Durch den Einsatz dieses Hightechmaterials lassen sich zusätzlich bis zu 30 Prozent Gewicht im Vergleich zur Aluminium-Leichtbauweise einsparen. Der exklusive Werkstoff CFK wird bisher primär in der Luft- und Raumfahrt, in Rennfahrzeugen sowie in Kleinserienfahrzeugen verwendet. Um ihn für die Serienproduktion zu qualifizieren, verstärkt der Audi Konzern seine Entwicklungsaktivitäten auf diesem Gebiet und richtete ein CFK-Technikum innerhalb des Audi Leichtbau Zentrums in Neckarsulm ein.

Effiziente Mobilität unter Alltagsbedingungen bei der Audi Efficiency Challenge

Im Herbst 2009 belegte die „Audi Efficiency Challenge A to B 2009“, dass Automobile der Marke Audi bereits heute serienmäßig hohe Effizienz bieten. Insgesamt 20 Fahrzeuge, davon jeweils zwei technisch identische Modelle, fuhren bei der Effizienzfahrt im Wettbewerb um die täglichen Verbrauchsbestwerte. Auf der rund 4.200 Kilometer langen Strecke von Å auf den norwegischen Lofoten nach Bee in Norditalien wurden dabei mit einem Mix aus Landstraße, Autobahn und Stadtverkehr bewusst alltägliche Verkehrsbedingungen geschaffen.

Die Efficiency Challenge bestätigte die führende Rolle der Marke Audi in der TDI-Technologie: Mit einem tatsächlich gefahrenen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von nur 3,3 Litern Diesel auf 100 Kilometer war der seit Anfang 2010 erhältliche Audi A3 1.6 TDI das effizienteste Fahrzeug im Teilnehmerfeld. Zudem überzeugten der Audi A4 2.0 TDI e mit einem tatsächlich gefahrenen durchschnittlichen Dieselmotorkraftstoffverbrauch von 4,4 Litern auf 100 Kilometer und der Audi TT TDI mit 5,0 Litern auf 100 Kilometer. Doch auch die Modelle mit Benzindirekteinspritzung konnten mit hervorragenden Verbrauchswerten glänzen: So erreichte der Audi A5 Sportback 2.0 TFSI einen tatsächlich gefahrenen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch auf 100 Kilometer von 5,3 Litern Super, der Audi S4 von 7,9 Litern Super und das Audi TTRS Coupé von 7,4 Litern Super Plus.

Effizienz – die Summe aller Teile

Dank des Einsatzes von Effizienztechnologien aus dem Modularen Effizienzbakasten erzielen zahlreiche Audi Modelle bereits heute Verbrauchswerte, die zeigen, dass sich Sportlichkeit und Effizienz nicht ausschließen. Der neue Audi A3 1.6 TDI, der auf der Efficiency Challenge im Herbst 2009 Weltpremiere feierte und seit Anfang 2010 erhältlich ist, überzeugt bei einer Leistung von 77kW (105 PS) mit günstigen Emissionswerten von kombiniert 99 g CO₂/km und einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 3,8 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Möglich werden diese niedrigen Werte neben dem Einsatz effizienter Technologien aus dem Modularen Effizienzbakasten auch durch aufgeladene Motoren, die mit kleinerem Hubraum eine vergleichbare Fahrleistung und -dynamik wie hubraumstärkere Modelle erbringen, jedoch gleichzeitig durch eine noch höhere Effizienz glänzen. Diese Technologien werden ebenfalls in dem neuen 1,2-Liter-TFSI-Motor angewendet, der ab 2010 in der A3 Baureihe erhältlich sein wird. Turboaufladung und Benzindirekteinspritzung bilden hier ein hervorragendes Technik-Duo, sodass der durchschnittliche Verbrauch des 77 kW (105 PS) starken Motors bei lediglich 5,5 Litern Superkraftstoff pro 100 Kilometer und der kombinierte CO₂-Ausstoß bei 127 g/km liegt.

Auch mit dem im Sommer 2009 eingeführten A4 2.0 TDI e zeigt die Marke Audi, dass der Einsatz einzelner Effizienzmaßnahmen in der Summe zu überzeugenden Ergebnissen führt. So erzielt die Limousine bei einer Leistung von 100 kW (136 PS) einen kombinierten Verbrauch von nur 4,6 Litern Diesel auf 100 Kilometer und stößt damit geringe 119 g CO₂/km aus.

„Green Car of the Year Award“

Ein weiterer Beleg für die Effizienz der Audi Modelle wurde im Dezember 2009 auf der Los Angeles Auto Show mit der Auszeichnung des „Green Car of the Year Award“ für den Audi A3 Sportback 2.0 TDI mit 103 kW (140 PS) Leistung und S tronic Doppelkupplungsgetriebe erbracht (3.12.2009). Der Jury aus Umwelt- und Automobilexperten sowie Redakteuren des Green Car Journal gefiel am A3 Sportback 2.0 TDI insbesondere der niedrige Verbrauch in Verbindung mit hohem Fahrspaß.

Weitere Ausführungen zum Thema Umwelt finden sich auf der Internetseite www.audi.de/umwelt sowie im Konzernportal auf www.volkswagen-nachhaltigkeit.de.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
157	Mitarbeiter
159	Audi in der Gesellschaft
160	Standortbezogene Umweltaspekte
163	Produktbezogene Umweltaspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
177	Disclaimer

RISIKEN, CHANCEN UND AUSBLICK

RISIKOBERICHT

System des Risikomanagements im Audi Konzern

Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

Das Risikomanagement des Audi Konzerns hat das Ziel, die vielfältigen und mit der Geschäftstätigkeit untrennbar verbundenen Risiken frühestmöglich zu identifizieren, zu minimieren bzw. nach Möglichkeit vollständig zu vermeiden. Dadurch sollen potenzielle Schäden vom Unternehmen abgewendet und eine mögliche Bestandsgefährdung verhindert werden.

Unternehmerische Risiken werden bewusst nur dann eingegangen, wenn diese überschaubar sind und zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit in einem angemessenen Verhältnis stehen.

Hierzu unterhält der Audi Konzern ein unternehmensweites Risikomanagement- und Risikofrüherkennungssystem. Die Aufgaben des Risikomanagements werden auf Ebene der einzelnen Unternehmensbereiche und Tochtergesellschaften durch organisatorische Verfahren dezentral abgebildet. Dadurch ist das Risikomanagement integraler Bestandteil der bestehenden Geschäftsprozesse des Audi Konzerns und fördert so das Bewusstsein für einen ausgewogenen Umgang mit Risiken auf allen Organisationsebenen. Alle Aufgabengebiete sowie Berichts- und Dokumentationspflichten des Risikomanagements sind eindeutig definiert und werden fortlaufend auf ihre Gültigkeit hin überprüft. Potenzielle Risiken werden im Rahmen der zuvor festgelegten Zuständigkeiten identifiziert. Die jeweiligen Verantwortlichen implementieren zweckdienliche Maßnahmen zur Steuerung und Kontrolle der Risiken und kontrollieren fortlaufend die Wirksamkeit der getroffenen Entscheidungen. Die sachgerechte und zeitnahe Information des Managements und des Vorstands ist durch konzernweit definierte Berichtswege sichergestellt.

Integriertes internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem umfasst im Hinblick auf den Abschluss der AUDI AG und des Audi Konzerns jene Maßnahmen, welche eine zeitnahe, vollständige und korrekte Übermittlung von Informationen sicherstellen, die für die Aufstellung des Abschlusses der AUDI AG und des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts erforderlich sind. Dadurch sollen Risiken einer fehlerhaften Darstellung sowohl in der Buchführung als auch in der externen Berichterstattung minimiert werden.

Das Rechnungswesen ist innerhalb des Audi Konzerns grundsätzlich dezentral organisiert. In Einzelfällen übernimmt die AUDI AG im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen auch Rechnungswesenaufgaben für Tochtergesellschaften. Die Aufstellung der Einzelabschlüsse der AUDI AG und deren Tochtergesellschaften erfolgt nach den jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften. Im Anschluss werden diese für die AUDI AG sowie für die voll- und at-Equity konsolidierten Konzerngesellschaften in einen Abschluss nach IFRS-Vorschriften übergeleitet und an das Audi Konzernrechnungswesen übermittelt. Zur Gewährleistung der Datensicherheit kommt hierbei ein marktgängiges Verschlüsselungsprodukt zum Einsatz.

Die Konzernbilanzierungsrichtlinie stellt eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen geltenden IFRS-Vorschriften sicher. So sind durch diese wie auch durch weitere konzernweite Bilanzierungsvorschriften sowohl die durch die AUDI AG und die Konzerngesellschaften zu erstellenden Berichtsumfänge als auch der Konsolidierungskreis für den Konzernabschluss und die Anwendung gesetzlicher Regelungen detailliert geregelt. Darüber hinaus werden konkrete inhaltliche Anforderungen an die Konzerngesellschaften festgelegt sowie spezifische Anforderungen zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und der darauf aufbauenden Saldenabstimmung definiert.

Die von den Tochtergesellschaften aufgestellten Einzelabschlüsse werden auf Konzernebene ausgewertet und diskutiert. Hierbei finden neben den von den Abschlussprüfern erstellten Berichten auch die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften, in denen sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch kritische Einzelsachverhalte der Tochtergesellschaften erörtert werden, Beachtung.

Weitere wesentliche Kontrollinstrumente bilden zudem eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des „Vier-Augen-Prinzips“. Diese finden ebenso wie Plausibilitätskontrollen bei der Aufstellung des Abschlusses der Konzerngesellschaften Anwendung. Zudem wird das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem durch die Konzernrevision mit Prüfungen im In- und Ausland unterstützt.

In enger Abstimmung mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, wird seit 2009 im Konzernrechnungswesen der AUDI AG das Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) neu eingesetzt. Dieses wird derzeit um Planungsfunktionalitäten erweitert. Ziel des Gesamtprojekts ist hierbei die Schaffung eines noch leistungsfähigeren integrierten Konzernsystems, das es erlaubt, sowohl Daten des Rechnungswesens als auch des Controllings zu konsolidieren und zu analysieren. Mit VoKUs wird so eine technische Plattform geschaffen, welche neben einer zentralen Stammdatenpflege ein vereinheitlichtes Berichtswesen sowie größtmögliche Flexibilität hinsichtlich Veränderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen gewährleistet. Hiervon werden Konzernrechnungswesen wie auch Konzerncontrolling in gleich hohem Maße profitieren.

Daneben bietet VoKUs verschiedene Funktionen, um potenzielle Fehlerquellen innerhalb des Rechnungslegungsprozesses zu minimieren. So verfügt es zur Überprüfung der Datenkonsistenz über ein mehrstufiges Validierungssystem, welches im Wesentlichen die Vollständigkeitsüberprüfung des angelieferten Datenmaterials sowie inhaltliche Querprüfungen zwischen Bilanz und Gewinn-und-Verlust-Rechnung zum Gegenstand hat. Des Weiteren unterstützt VoKUs bei der Durchführung weiterer Plausibilitätskontrollen des Datenmaterials.

Risikomanagement und Aktualisierung der Risikodokumentation gemäß KonTraG

Die Risikolage des Audi Konzerns wird gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) dokumentiert. Halbjährlich erfolgt eine standardisierte Risikoabfrage bei den einzelnen Geschäftsbereichen der AUDI AG sowie den Tochtergesellschaften, von denen potenziell bestandsgefährdende Risiken für das Unternehmen ausgehen können. Hierbei wird von den jeweils verantwortlichen Risikomeldern für jedes Einzelrisiko eine Eintrittswahrscheinlichkeit geschätzt sowie die aus dem Risiko zu erwartende Schadenshöhe auf Basis des entgangenen Ergebnisbeitrags oder der anfallenden Kosten quantitativ ermittelt. Zusätzlich werden alle nötigen Maßnahmen und Vorkehrungen getroffen, um den Eintritt eines erkannten Risikos nach Möglichkeit zu verhindern. Neben der halbjährlichen Abfrage sind alle Risikomanagementverantwortlichen zudem angehalten, eine kurzfristige Veränderung der Risikolage in Form einer Ad-hoc-Meldung der Risikodokumentation zuzuführen. Auf Basis der so aktualisierten Risikomeldungen wird eine Risikolandschaft unter Ermittlung der wesentlichen Risiken für den Audi Konzern erstellt. Vorstand und Aufsichtsrat werden regelmäßig über die aktuelle Risikosituation im Audi Konzern informiert.

Die Risikomeldungen werden stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den entsprechenden Bereichen und Gesellschaften unter Leitung der Abschlussprüfer auf Plausibilität und Angemessenheit überprüft. Auf Grundlage dieses Datenumfangs hat der Abschlussprüfer die Wirksamkeit des Risikomanagementsystems des Audi Konzerns beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maßnahmen und Regelungen vollständig und angemessen zugeordnet sind. Damit entspricht der Audi Konzern den Anforderungen des KonTraG.

Fortlaufende Überprüfung und Weiterentwicklung

Als lernende Organisation ist der Audi Konzern um eine kontinuierliche Überprüfung und Optimierung der Prozesse sowohl des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems als auch des Risikomanagementsystems bestrebt. Hierbei stellen die gewonnenen Erkenntnisse sowohl der internen wie auch der externen Revision, als unabhängige Instanzen zur Überwachung der Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit, die Grundlage für fortlaufende Verbesserungen dar. Ziel ist es, den zunehmenden gesetzlichen wie auch operativen Anforderungen an das Risikomanagement umfassend gerecht zu werden sowie die frühzeitige Identifikation von Risiken und deren wirksame Steuerung und Kontrolle in den verantwortlichen Organisationseinheiten fortlaufend sicherzustellen. Dem Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG wird hierüber sowohl zyklisch als auch ereignisorientiert berichtet.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
168	Risikobericht
174	Nachtragsbericht
174	Prognosebericht
177	Disclaimer

Einzelrisiken

Der Audi Konzern sieht sich im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit mit verschiedenen Risikofeldern konfrontiert, die nachfolgend näher erläutert werden. Die Darstellung einzelner Risiken bezieht sich hierbei auf den Planungshorizont 2010 bis 2012.

Umfeldrisiken

Als global tätiges Unternehmen ist der Audi Konzern erheblich von den weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Dies gilt vor allem für die wichtigen Absatzmärkte Europa, USA, China und Japan. Die globale Rezession fand in der zweiten Jahreshälfte 2009 ein Ende. Trotz der danach einsetzenden leichten Erholung kann aufgrund der anhaltenden Unsicherheit in den Märkten jedoch noch nicht von einer dauerhaften Überwindung der Krise ausgegangen werden. Auch bei der weltweiten Automobilnachfrage war nach den massiven Nachfrageeinbrüchen zu Beginn des vergangenen Jahres zuletzt eine Belebung der Verkaufsentwicklung beobachtbar. Dies war jedoch maßgeblich die Folge staatlicher Stützungsprogramme. Mit dem Auslaufen dieser Förderprogramme ist ein erneuter Nachfrageeinbruch insbesondere auf den Märkten Westeuropas nicht auszuschließen. Da das Premiumsegment der internationalen Automobilmärkte von den staatlichen Fördermaßnahmen bislang nur in sehr geringem Umfang profitierte, dürfte es schwächer von deren Beendigung betroffen sein. Allerdings bleibt die weitere Nachfrageentwicklung auch für Fahrzeuge des Premiumsegments mit hohen Unsicherheiten behaftet.

Der Audi Konzern behauptete sich in diesem wirtschaftlich sehr schwierigen Umfeld bislang äußerst erfolgreich, wenngleich sich das Unternehmen den negativen Auswirkungen der Krise nicht vollständig entziehen konnte. Die nicht absehbare zukünftige Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten stellt weiterhin ein hohes Risiko für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens dar. Der Audi Konzern sieht sich jedoch gut aufgestellt, die Herausforderungen aktiv anzunehmen. So verfügt das Unternehmen über eine junge und attraktive Produktpalette. Zudem wurden bereits in der Vergangenheit umfassende und nachhaltige Kosten- und Prozessverbesserungsmaßnahmen im Unternehmen eingeleitet, Risikovorsorgen in ausreichendem Maße getroffen und die Vorräte deutlich reduziert. Darüber hinaus betreibt der Audi Konzern fortlaufend Marktbeobachtungen unter Einsatz von Frühindikatoren, um durch entsprechende Anpassungen in der Produktion antizipativ auf Absatzschwankungen reagieren zu können. Mögliche Produktionsverlagerungen zwischen den Standorten durch den Einsatz der Produktions-Drehscheiben sowie eine effektive Zeitkontenbewirtschaftung schaffen hierbei zusätzliche Flexibilität.

Ein weiteres Risiko stellt die Entwicklung auf den internationalen Rohstoffmärkten dar. Um eine ausreichende Versorgung mit Produktionsmaterial zu gewährleisten und gleichzeitig das Kostenrisiko zu minimieren, unterliegen daher alle für den Audi Konzern relevanten Rohstoffmärkte einem fortlaufenden Monitoring. Darüber hinaus kommen umfassende Absicherungsstrategien zum Einsatz. Der Rohölpreisentwicklung kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu. Neben höheren Produktions- und Energiekosten im Unternehmen führt eine erneute nachhaltige Verteuerung auch zu steigenden Kraftstoffkosten und damit letztlich zu einer möglichen Kaufzurückhaltung seitens der Kunden. Der Audi Konzern hat mit fortlaufenden Effizienzsteigerungen über die gesamte Modellpalette hinweg bereits frühzeitig reagiert. Ein Beispiel dieser Anstrengungen ist der Audi A3 1.6 TDI, der mit einem durchschnittlichen Verbrauch von nur 3,8 Litern Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer und einem Emissionswert von kombiniert 99 g CO₂/km dem Wunsch der Kunden nach besonders effizienten Fahrzeugkonzepten in hohem Maße gerecht wird.

Als weltweit agierendes Unternehmen erzielt der Audi Konzern einen großen Umsatzanteil in Fremdwährung. Diese Umsatzerlöse sind nicht voraussehbaren Währungskursrisiken ausgesetzt, die sich negativ auf das Konzernergebnis auswirken können. Neben dem britischen Pfund und dem japanischen Yen sind hier insbesondere Wechselkursschwankungen des US-Dollar gegenüber dem Euro zu nennen. Diesen Risiken begegnet der Audi Konzern durch den Einsatz geeigneter Sicherungsinstrumente in wirtschaftlich sinnvollem Maße und in enger und fortlaufender Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern.

Unvorhersehbare wirtschaftspolitische Eingriffe, eine Eskalation politischer Spannungen, terroristische Anschläge, Naturkatastrophen sowie mögliche Pandemien, die sich infolge einer nega-

tiven Beeinflussung der konjunkturellen Entwicklung oder der internationalen Kapitalmärkte auch auf die Geschäftsentwicklung des Audi Konzerns nachteilig auswirken können, stellen weitere Risikofaktoren dar. Der Audi Konzern versucht derartige Risiken, soweit möglich, durch die Erstellung von Notfallplänen sowie Versicherungen abzumildern.

Branchenrisiken

Im Zuge der konjunkturellen Erholung hat sich zuletzt auch die Lage auf den Finanzmärkten deutlich entspannt. Die weiterhin restriktive Kreditvergabe der Banken sowie die erhöhten Risikoaufschläge für Fremdkapital stellen jedoch große Teile der Automobilindustrie weiterhin vor enorme Herausforderungen. Der Audi Konzern verfügt dank der erfolgreichen Geschäftstätigkeit der vergangenen Jahre über eine hohe Liquidität und sieht sich daher auch für die zukünftigen Herausforderungen gut gerüstet.

Infolge der restriktiven Kreditvergabe ist eine spürbare Kaufzurückhaltung seitens der Kunden beobachtbar. Zudem belasten Forderungsausfälle und Neubewertungen der Restwerttrisiken die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage vieler Unternehmen. Der Audi Konzern ist hierbei dank des umsichtigen Einsatzes der Instrumente zur Fahrzeugfinanzierung im Rahmen der ertragsorientierten Wachstumsstrategie insgesamt einem wirtschaftlich überschaubaren Risiko ausgesetzt. Risikomindernd wirken hierbei die bereits in der Vergangenheit konservativen Einschätzungen der Restwerte beim Abschluss von Fahrzeugfinanzierungen. Sollte sich die Lage auf den Gebrauchtwagenmärkten nicht dramatisch verschlechtern, geht der Audi Konzern davon aus, dass die Risiken aus der Gebrauchtwagenvermarktung angemessen abgedeckt sind.

Die teilweise massiven Nachfrageeinbrüche auf den internationalen Automobilmärkten infolge der Wirtschaftskrise haben den Verdrängungswettbewerb deutlich verschärft. Hierdurch war ein vermehrter Einsatz von Verkaufsförderungsmaßnahmen zu beobachten. Diese Entwicklung kann zu Preiserosionen sowie erhöhten Vermarktungskosten insbesondere in den für den Audi Konzern wichtigen Verkaufsregionen Westeuropa, USA und China führen, was sich wiederum negativ auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Unternehmens auswirkt. Ebenfalls nachteilige Effekte auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung können sich aus der Preisgestaltung der direkten Wettbewerber ergeben, der sich das Unternehmen auf Dauer nicht vollständig entziehen kann. Mögliche staatliche Subventionen für einzelne Hersteller oder Fahrzeugklassen können darüber hinaus wettbewerbsverzerrend wirken und damit die Ergebnissituation des Audi Konzerns negativ beeinflussen.

Die steigenden Anforderungen an die Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen von Fahrzeugen stellen weiterhin eine große Herausforderung für die gesamte Automobilindustrie dar. So kann sich neben den derzeit weltweit unterschiedlich diskutierten gesetzlichen Vorgaben wie beispielsweise CO₂-Grenzwerten insbesondere auch die anhaltende Diskussion in der Öffentlichkeit nachteilig auf das Image aller Hersteller und damit letztlich negativ auf die Ertragslage des Audi Konzerns auswirken. Des Weiteren kann infolge der gestiegenen Sensibilität der Kunden für Umweltfreundlichkeit und Kraftstoffverbrauch eine dauerhafte Verschiebung des Nachfrageverhaltens in einzelnen Märkten hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen nicht ausgeschlossen werden. Der Audi Konzern stellt sich wie bereits in der Vergangenheit dieser Herausforderung aktiv mittels „Vorsprung durch Technik“. Mit zahlreichen technologischen Innovationen auf den Gebieten der Antriebstechnologie, des Leichtbaus, der Aerodynamik und der Energieeffizienz wurden der Verbrauch sowie die CO₂-Emissionen der gesamten Fahrzeugflotte in den vergangenen Jahren deutlich gesenkt. Zudem forscht das Unternehmen intensiv an alternativen Kraftstoffen und Antriebskonzepten wie der Elektromobilität und bietet seinen Kunden auf die unterschiedlichen Bedürfnisse abgestimmte Mobilitätskonzepte.

Risiken aus der betrieblichen Tätigkeit

Im Rahmen der betrieblichen Tätigkeit ergeben sich vielfältige Risiken, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns nachteilig beeinflussen können.

Darunter fallen unvorhersehbare Ereignisse wie Explosionen oder Großbrände, die einerseits Wirtschaftsgüter des Konzerns beschädigen oder zerstören, andererseits durch Behinderung des Produktionsprozesses erhebliche Folgeschäden verursachen können. Wesentliche Produktionsstörungen können sich zudem durch einen Ausfall der Energieversorgung oder technische Ausfälle, insbesondere infolge von EDV-Störungen, ergeben. Zwar bergen derartige Risiken hohe

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
168	Risikobericht
174	Nachtragsbericht
174	Prognosebericht
177	Disclaimer

Schadenspotenziale, ihre Eintrittswahrscheinlichkeit wird jedoch als verhältnismäßig gering eingeschätzt. Der Audi Konzern begegnet diesen Risiken insbesondere durch Versicherungsverträge in ausreichendem Umfang und vorbeugende Maßnahmen wie Brandschutzeinrichtungen. Zusätzlich risikomindernd wirkt sich die hohe Flexibilität des Audi Produktionsnetzwerkes aus. Weitere Störungen im Produktionsprozess können sich durch Lieferverzögerungen oder -ausfälle infolge von Werkzeugbruch, Elementarschäden sowie Streiks bei Lieferanten oder aber auch im Transportgewerbe ergeben.

Als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise sind zudem vermehrt finanzielle Schieflagen bei Lieferanten und Händlern bis hin zur Insolvenz zu beobachten. Diese Risiken werden im Audi Konzern durch den Einsatz umfassender Auswahl-, Kontroll-, Steuerungs- und Unterstützungsverfahren begrenzt.

Die zunehmend enge Kooperation in der Automobilindustrie zwischen Herstellern und Lieferanten birgt neben wirtschaftlichen Vorteilen auch eine zunehmende Abhängigkeit. Diese Tendenz wird durch den exklusiven Einsatz innovativer Technologien von global tätigen Zulieferbetrieben weiter verstärkt. Der Audi Konzern begegnet den hieraus erwachsenden Risiken durch Maßnahmen wie eine entsprechende Gestaltung der Vertragsbedingungen oder den Verbleib des Eigentums an Werkzeugen beim Unternehmen.

Seinem Anspruch als innovativer Hersteller von Premiumfahrzeugen wird der Audi Konzern durch die stetige Erweiterung der Produktpalette sowie die Erschließung zahlreicher neuer Produktsegmente gerecht. Sorgfältige Planungen sowie zahlreiche Marktstudien bilden hierbei die Grundlage im Entscheidungsprozess neuer Fahrzeugprojekte. Ungeachtet dieser umfassenden Vorarbeiten kann der Markterfolg der Modelle nicht immer vorhergesagt werden. Darüber hinaus ist die Entwicklung neuer Fahrzeuge und Komponenten mit einer Reihe weiterer potenzieller Risiken verbunden. Hierunter fällt neben zeitlichen Verzögerungen sowie kurzfristigen Änderungen am Produkt insbesondere der Know-how-Verlust an konzernfremde Dienstleister. Der Audi Konzern schützt sich gegen dieses Risiko durch die bewusste Auswahl zuverlässiger Systempartner und die konsequente Sicherung des geistigen Eigentums an Kernkompetenzen.

Rechtliche Risiken

Die geltenden rechtlichen Regelungen bilden die Grundlage jeglicher Aktivität des Audi Konzerns durch seine Organe, Führungskräfte und Belegschaft. Daher ergreift das Unternehmen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften zu gewährleisten. Hierzu zählen neben konzernweiten Verhaltensrichtlinien insbesondere fortlaufende Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über neue Entwicklungen in der Gesetzgebung.

Dennoch birgt die zunehmende Komplexität rechtlicher Vorschriften, die Ausweitung der Geschäftstätigkeit sowie der hohe Internationalisierungsgrad des Audi Konzerns die Gefahr, aus mangelnder Kenntnis gegen geltendes Recht zu verstoßen. Darüber hinaus kann ein bewusstes individuelles Fehlverhalten einzelner Personen nie gänzlich ausgeschlossen werden. Durch das Einrichten einer Compliance-Organisation im Unternehmen wirkt der Audi Konzern diesen Risiken aktiv entgegen.

Die umfassende Erfüllung der hohen Qualitätsansprüche der Kunden obliegt allen Premiumfahrzeugen des Audi Konzerns. Dennoch kann es wie bei jedem Unternehmen zu Ansprüchen aus der Produkthaftung kommen. Neben einer beträchtlichen Imageschädigung des Unternehmens können hieraus erhebliche finanzielle Einbußen, gerade infolge von Prozessen auf dem US-amerikanischen Markt, resultieren. Risikomindernd wirken hierbei der hohe Qualitätsstandard der Produkte sowie das leistungsfähige und konsequente Qualitätsmanagement innerhalb des Audi Konzerns. Darüber hinaus werden derartige Risiken durch Versicherungen und Rückstellungen in wirtschaftlich sinnvollem Maße abgesichert.

Derzeit ist der Audi Konzern in keine Gerichts- oder Schiedsverfahren verwickelt, die nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns nehmen können.

Personalrisiken

Der Erfolg des Audi Konzerns als Hersteller von technologisch fortschrittlichen und qualitativ hochwertigen Premiumfahrzeugen ist auch zukünftig maßgeblich von der Einsatzbereitschaft und Qualifikation seiner Fach- und Führungskräfte abhängig. Daher liegt in der zielgerichteten

Personalentwicklung sowie Weiterbildung der Belegschaft ein Schwerpunkt der Aktivitäten des Personalmanagements. Zudem genießt das Unternehmen als attraktiver Arbeitgeber eine hervorragende Position im intensiven Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiter. Ein breites Ausbildungsangebot trägt darüber hinaus zu einer gezielten Nachwuchssicherung bei. Ein bedeutendes Risiko stellt der mögliche Know-how-Verlust infolge von Fluktuation oder Altersteilzeit dar. Neben einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit wirken umfassende und bedarfsgerechte Anreizsysteme sowie ein intensives Kompetenzmanagement dieser Gefahr entgegen. Einen Schwerpunkt bildet zudem der systematische Wissenstransfer von ausscheidenden Experten und Führungskräften auf deren Nachfolger. Der demografische Wandel in Deutschland mit einer zunehmend alternden und zugleich schrumpfenden Bevölkerung stellt alle Unternehmen vor eine große Herausforderung. Der Audi Konzern hat daher schon vor geraumer Zeit die Initiative ergriffen, um dieser Entwicklung angemessen zu begegnen. Hierunter fallen Programme zur altersgerechten Gestaltung der Arbeitsbedingungen, Modelle zur individuellen Lebensarbeitszeit sowie spezielle Teilzeitarbeitsmöglichkeiten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt zudem auf der präventiven Gesundheitsarbeit sowie der Stärkung des Bewusstseins der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Eigenverantwortung bei der individuellen Zukunftsvorsorge.

Informations- und IT-Risiken

Zur Erreichung kontinuierlicher Produktivitätsfortschritte stellen leistungsfähige, kostengünstige und an den Geschäftsanforderungen im Audi Konzern ausgerichtete Prozesse und Informationstechnologien einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Darüber hinaus kommt der hohen Verfügbarkeit von Daten- und Informationsflüssen zwischen allen Konzernstandorten für zeitnahe und effiziente Abläufe im Unternehmen eine immer wichtigere Bedeutung zu.

Die zunehmende elektronische Vernetzung birgt jedoch gleichzeitig potenzielle Informations- und IT-Risiken, welche sich nachteilig auf die Ertragslage auswirken können. Zu nennen sind hierbei insbesondere der Ausfall bedeutender IT-Systeme innerhalb der Wertschöpfungskette, unberechtigte Systemzugriffe sowie die Entstehung heterogener Systemlandschaften. Stabile und hochverfügbare IT-Infrastrukturen tragen zu einer weitgehenden Abmilderung dieser Risiken bei. Darüber hinaus unterstützen konzernweite Sicherheitsstandards die Kontinuität betrieblicher Abläufe und gewährleisten die Unternehmenssicherheit in hohem Maße.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Die sich aus der Geschäftstätigkeit des Audi Konzerns ergebenden finanzwirtschaftlichen Risiken umfassen Marktpreisrisiken wie Zinsänderungs- und Preisrisiken aus Commodities sowie Bonitäts- und Liquiditätsrisiken. Darüber hinaus kommt den Währungsrisiken infolge des hohen Internationalisierungsgrades des Unternehmens insbesondere beim US-Dollar, dem britischen Pfund und dem japanischen Yen große Bedeutung zu.

Detaillierte Informationen zur Sicherungspolitik und zum Risikomanagement im Bereich der finanzwirtschaftlichen Risiken, insbesondere auch in Bezug auf die Verwendung derivativer Finanzinstrumente bei Sicherungsgeschäften, sind im Anhang im Kapitel „Zusätzliche Erläuterungen“ unter Punkt 34 „Management von Finanzrisiken“ enthalten.

Gesamteinschätzung der Risikosituation

Trotz der deutlichen Entspannung auf den weltweiten Wirtschafts- und Finanzmärkten kann aufgrund der anhaltenden Unsicherheit in den Märkten noch nicht von einer nachhaltigen Überwindung der Krise gesprochen werden. Die weitere Entwicklung bedeutender Automobilmärkte ist damit nur bedingt prognostizierbar und stellt für alle Unternehmen der Automobilindustrie ein nicht unerhebliches Risiko dar.

Unter Beachtung aller derzeit bekannten Gegebenheiten und Fakten liegen jedoch keine Risiken vor, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns wesentlich und nachhaltig beeinträchtigen können oder gar den Fortbestand des Unternehmens in einem absehbaren Zeitraum gefährden.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
168	Risikobericht
174	Nachtragsbericht
174	Prognosebericht
177	Disclaimer

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem 31. Dezember 2009 ergaben sich keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

PROGNOSEBERICHT

Voraussichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Situation

Nach Einschätzung des Audi Konzerns wird sich die weltweite konjunkturelle Erholung, die in der zweiten Jahreshälfte 2009 begonnen hat, im Jahr 2010 mit moderatem Tempo fortsetzen. Die Wachstumszentren werden dabei auch weiterhin die asiatischen Schwellenländer bilden. Wenig dynamisch wird dagegen die konjunkturelle Aufwärtsbewegung in den meisten Industrieländern bleiben.

So ist in den USA 2010 nur mit einer mäßigen Zunahme des Wirtschaftswachstums zu rechnen. Dabei wird sich insbesondere der private Konsum angesichts der anhaltend ungünstigen Situation am Arbeitsmarkt bis auf Weiteres schwach entwickeln.

Die Konjunktur in Westeuropa wird 2010 ebenfalls eine leichte Aufwärtstendenz zeigen. Für Deutschland erwartet der Audi Konzern eine nur schleppende Erholung gegenüber dem Rezessionsjahr 2009. So dürfte die Exportdynamik im Zuge der verbesserten Lage der Weltwirtschaft 2010 wieder zunehmen und positive Wachstumsimpulse liefern. Als dämpfender Einflussfaktor wird sich jedoch der stagnierende private Konsum erweisen, der durch den zu erwartenden Anstieg der Arbeitslosenzahlen belastet wird.

In den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas dürfte die wirtschaftliche Dynamik 2010 nach dem tiefen Konjunkturreinbruch des Vorjahres wieder zunehmen. Bei anhaltend hohen Ölpreisen ist dabei für Russland mit einem kräftigeren Wirtschaftswachstum zu rechnen.

In Lateinamerika wird der für 2010 zu erwartende robuste Wirtschaftsaufschwung wesentlich von der steigenden Rohstoffnachfrage unterstützt werden.

Die Schwellenländer Asiens werden nach Einschätzung des Audi Konzerns im Jahr 2010 wieder einen deutlichen Zuwachs ihrer Wirtschaftsleistung verzeichnen. So dürfte sich das chinesische Wirtschaftswachstum gegenüber dem Vorjahr leicht beschleunigen. Auch in Indien ist mit einer weiterhin kräftigen Expansion der Wirtschaft zu rechnen. Japan wird nach der schweren Rezession im Jahr 2009 dagegen nur ein leicht positives Wirtschaftswachstum erzielen können.

Automobilindustrie

Im Zuge der langsamen Erholung der Weltwirtschaft wird sich nach Einschätzung des Audi Konzerns die globale Automobilnachfrage im Jahr 2010 nur leicht gegenüber dem krisenbedingt eingebrochenen Vorjahresniveau verbessern. Dies ist insbesondere auf eine rückläufige Pkw-Nachfrage in Europa zurückzuführen, die von der positiven Entwicklung der übrigen Absatzregionen nur bedingt kompensiert werden kann.

Angesichts der leicht verbesserten Wirtschaftsaussichten in den USA rechnet der Audi Konzern für das Jahr 2010 auch mit einem leichten Anziehen der Automobilnachfrage. Mit einem erwarteten Gesamtmarktvolumen von rund 11,5 Mio. Einheiten wird der Fahrzeugabsatz in den Vereinigten Staaten allerdings noch weit vom Niveau vergangener Jahre entfernt bleiben.

In Deutschland wird die automobiler Sonderkonjunktur des Vorjahres, die vor allem durch die stimulierenden Impulse der staatlichen Umweltprämie verursacht wurde, ein Ende finden. Der Audi Konzern geht deshalb für 2010 von einem außergewöhnlich starken Rückgang der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland aus.

Auch für die westeuropäischen Auslandsmärkte rechnet der Audi Konzern mit einer Verringerung der Pkw-Neuzulassungen. So wird sich das Ende staatlicher Absatzförderungsmaßnahmen in großen Automobilmärkten wie Frankreich, Großbritannien oder Italien in einer rückläufigen Pkw-Nachfrage niederschlagen.

In den Ländern Zentral- und Osteuropas wird die Automobilkonjunktur 2010 schwach bleiben. So erwartet der Audi Konzern für den wichtigen russischen Markt keine Erholung gegenüber dem im Vorjahr stark geschrumpften Absatzniveau.

Die Region Asien-Pazifik wird 2010 erneut eine tragende Säule der Weltautomobilkonjunktur bilden und ein kräftiges Marktwachstum aufweisen. Insbesondere für den chinesischen und den indischen Pkw-Markt geht der Audi Konzern von zweistelligen Zuwachsraten aus, wenngleich in China das hohe Absatzwachstum des Vorjahres nicht mehr erreicht werden dürfte. Dagegen rechnet das Unternehmen mit einer weiterhin rückläufigen Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen in Japan.

Voraussichtliche Entwicklung des Audi Konzerns

Die anhaltend schwierigen und schwer prognostizierbaren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die zu erwartende steigende Wettbewerbsintensität sowie die Gestaltung der Mobilität der Zukunft stellen den Audi Konzern auch in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen. Dennoch sieht der Vorstand das Unternehmen gut aufgestellt, um bereits 2010 wieder auf den durch die globale Wirtschaftskrise unterbrochenen Wachstumspfad der vergangenen Jahre zurückkehren zu können.

Erwartete Entwicklung der Auslieferungen

Im Zuge der zu erwartenden leichten Erholung der globalen Nachfrage nach Premiumfahrzeugen hat sich der Audi Konzern für das Geschäftsjahr 2010 das Ziel gesetzt, den Auslieferungswert des Vorjahres zu übertreffen. Dabei plant das Unternehmen für die Kernmarke Audi mit mehr als einer Million ausgelieferten Fahrzeugen die Marktanteile in zahlreichen bedeutenden Absatzmärkten zu steigern und die starke Marktposition im Premiumsegment weltweit auszubauen. Im zunehmend intensiveren Wettbewerb sollen hierbei, neben den bereits sehr erfolgreich im Markt eingeführten Fahrzeugneuheiten des vergangenen Jahres, auch 2010 wieder zahlreiche zusätzliche Modelle und Derivate dazu beitragen, neue Kundensegmente zu erobern und so die Attraktivität der Marke Audi nachhaltig zu steigern. Gleichzeitig will die Marke mit den Vier Ringen, dank kontinuierlicher Effizienzsteigerungen über die gesamte Modell- und Motorenpalette hinweg, dem Kundenwunsch nach sportlichen und zugleich sparsamen Mobilitätskonzepten weiterhin in hohem Umfang gerecht werden.

Auf dem Heimatmarkt Deutschland, dem volumenstärksten Absatzmarkt für Audi Fahrzeuge, soll die starke Wettbewerbsposition gefestigt werden. Neben den bereits erfolgreich eingeführten Modellen werden hier insbesondere der neue Audi A8 sowie die Erweiterung des Produktportfolios um die Fahrzeuge Audi A1 und Audi A7 zusätzliche positive Impulse geben.

Auf den westeuropäischen Auslandsmärkten plant die Marke Audi trotz der erwarteten schwierigen Rahmenbedingungen ihr Auslieferungsvolumen des Vorjahres zu übertreffen.

In der Region Zentral- und Osteuropa und hier insbesondere in Russland will die Marke mit den Vier Ringen ebenfalls mehr Fahrzeuge als im abgelaufenen Geschäftsjahr an Kunden übergeben. Im Mittelpunkt der Anstrengungen steht hierbei, die Wettbewerbsposition der Marke Audi weiter zu stärken.

Die führende Position im chinesischen Premiummarkt soll auch 2010 weiter gefestigt werden. Neben dem im abgelaufenen Geschäftsjahr erfolgten Ausbau der lokalen Fertigungskapazitäten soll hierzu insbesondere eine noch engere Koordination aller Aktivitäten im wichtigsten Auslandsmarkt über eine speziell hierfür gegründete 100-prozentige Tochtergesellschaft beitragen. Auch im bedeutenden Wachstumsmarkt Indien plant die Marke Audi ihr Engagement zu intensivieren. Hierzu soll auch 2010 der Ausbau der Vertriebs- und Handelsstruktur weiter vorangetrieben werden.

Insbesondere durch die aktive Vermarktung effizienter Motorentechnologien will die Marke Audi ihren Marktanteil im US-amerikanischen Premiumsegment weiter erhöhen. So sollen Modelle wie der im vergangenen Jahr eingeführte Audi Q7 3.0 TDI clean diesel die amerikanischen Verbraucher von der hohen Leistungsfähigkeit und Sparsamkeit der modernen Diesel-Antriebstechnologie überzeugen.

Für das Jahr 2011 rechnet der Audi Konzern mit einer weiteren Erholung der weltweiten Nachfrage nach Premiumfahrzeugen. Dies wird sich voraussichtlich auch in einer erneuten Erhöhung der Auslieferungen von Automobilen des Audi Konzerns widerspiegeln.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
168	Risikobericht
174	Nachtragsbericht
174	Prognosebericht
177	Disclaimer

Erwartete Ertragslage

Der Audi Konzern plant, in den Geschäftsjahren 2010 und 2011 mit der angestrebten Steigerung des Auslieferungsvolumens auch die Umsatzerlöse zu erhöhen. Dank der bereits in der Vergangenheit eingeleiteten kontinuierlichen Produktivitäts- und Prozessverbesserungen verbunden mit einem disziplinierten Kostenmanagement wird das Unternehmen voraussichtlich sowohl das Operative Ergebnis als auch die Operative Umsatzrendite steigern können.

Erwartete Finanzlage

Der Audi Konzern beabsichtigt auch in Zukunft, das geplante Wachstum vollständig aus dem erwirtschafteten Cashflow zu finanzieren. Auf externe Finanzierungsquellen soll weiterhin nicht zurückgegriffen werden.

So sieht die aktuelle Planung auch für die kommenden beiden Jahre einen deutlich positiven Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit vor. Die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit werden dabei vor dem Hintergrund der Fortsetzung der längerfristig angelegten Modell-offensive den Wert des Jahres 2009 übertreffen.

Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns wird Ende 2010 ein ähnlich hohes Niveau wie im abgelaufenen Geschäftsjahr erreichen.

Investitionen

Im Mittelpunkt der mittelfristigen Investitionsplanung des Audi Konzerns stehen überwiegend die kundenorientierte Ausweitung der Modell- und Motorenpalette, der dazu notwendige Ausbau der Entwicklungs- und Fertigungsstrukturen, die Verbesserung der Produktivität und Qualität der Prozessketten sowie der Ausbau des Handels- und Servicenetzes zur Stärkung der Kundenbegeisterung für die Marke mit den Vier Ringen. Darüber hinaus kommen der weiteren Optimierung der konventionellen Antriebe und der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte wie Elektro- und Hybridmodellen große Bedeutung zu. Gemeinsames Ziel aller Investitionsmaßnahmen ist, die Marktposition des Audi Konzerns durch eine vorausschauende Modell-, Technologie- und Markenstrategie nachhaltig weiter zu verbessern.

Für den Zeitraum 2010 bis 2012 sieht die Planung des Audi Konzerns Sachinvestitionen von insgesamt 5,5 Mrd. EUR vor. Schwerpunkte bilden dabei die Produktionsbereiche sowie Investitionen bei Zulieferern. Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird die Investitionsausgaben im gesamten Planungszeitraum vollständig decken.

Eine termingerechte und den hohen Qualitätsansprüchen im Audi Konzern entsprechende Umsetzung aller Investitionsvorhaben stellt ein konsequentes Investitionsmanagement sicher.

Erwartete Entwicklung der Belegschaft

Die Zahl der Belegschaftsmitglieder wird in den Jahren 2010 und 2011 in etwa auf dem Niveau des vergangenen Geschäftsjahres liegen.

Chancen der künftigen Entwicklung

Zusätzliche Chancen für die zukünftige Entwicklung des Audi Konzerns ergeben sich insbesondere aus den zukunftsgerichteten Strategien und Maßnahmen, die das nachhaltige und profitable Wachstum des Unternehmens sicherstellen sollen.

Eine zentrale Rolle spielen hierbei weiterhin die konsequente Erneuerung und Erweiterung des Produktportfolios. So soll die Anzahl der Audi Modelle bis zum Jahr 2015 auf über 40 erweitert werden. Hierzu werden auch im Jahr 2010 wieder zahlreiche neue Fahrzeuge das junge und attraktive Produktangebot ergänzen. Bedeutende Markteinführungen sind hierbei der Audi R8 Spyder sowie die Luxuslimousine Audi A8, die bei ihren Weltpremieren großen Anklang bei Kunden, Fachwelt und Journalisten fanden. Weitere Highlights sind die Modelle Audi A1 und Audi A7, mit denen die Marke Audi ihr Produktangebot um neue Fahrzeugsegmente erweitert. Mit dem Audi A1 bietet die Marke mit den Vier Ringen erstmals in der Kleinwagenklasse ein Premiumfahrzeug an. Das sportliche und effiziente Fahrzeugkonzept soll vor allem junge Menschen von den hohen Maßstäben hinsichtlich Qualität, Technik und Design begeistern und langfristig an die Marke Audi binden.

Auch in Zukunft plant das Unternehmen den weiteren Ausbau der Marktanteile in wichtigen Absatzmärkten. So wird die Marke mit den Vier Ringen ihre Anstrengungen auf den bestehenden Märkten weiter intensivieren, um die zuletzt teils deutlichen Marktanteilsgewinne im Premiumsegment abzusichern und auszubauen.

Für das langfristige Wachstum des Unternehmens kommt darüber hinaus insbesondere den jungen, aufstrebenden Automobilmärkten große Bedeutung zu. Mit einer Erweiterung des exklusiven Audi Händler- und Servicenetzes sowie einem in China und Indien auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmten Fahrzeugangebot will der Audi Konzern seine Marktstellung auf diesen Märkten weiter ausbauen und festigen.

Über die genannten strategiebezogenen Determinanten hinaus können sich zusätzliche Chancen durch externe Bestimmungsfaktoren ergeben. Positive Effekte können beispielsweise aus einer nachhaltigen Verbesserung der weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie der globalen Gesamtmarktnachfrage nach Premiumfahrzeugen resultieren.

Gesamteinschätzung der erwarteten künftigen Entwicklung

Den massiven negativen Auswirkungen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise konnte sich auch der Audi Konzern 2009 nicht vollständig entziehen. Dennoch hat sich das Unternehmen im bislang wohl schwierigsten Jahr in der jüngeren Geschichte der Automobilindustrie äußerst erfolgreich behauptet. Neben den bereits frühzeitig eingeleiteten gegensteuernden Maßnahmen trugen die vorausschauende und umsichtige Geschäftspolitik der vergangenen Jahre sowie die bereits in der Vergangenheit angestoßenen Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Prozessabläufe und Kostensituation in allen Geschäftsbereichen zu diesem Erfolg bei.

Der Audi Konzern wird diesen Kurs auch in Zukunft fortsetzen. Dabei setzt das Unternehmen weiterhin auf eine Strategie des nachhaltigen und profitablen Wachstums und sieht sich, dank einer jungen und attraktiven Produktpalette sowie der hohen Motivation und Identifikation der Belegschaft mit dem Unternehmen, gut gerüstet, die künftigen Herausforderungen erfolgreich anzunehmen. Durch umfassende Maßnahmen für kontinuierliche Effizienzsteigerungen über die gesamte Modell- und Motorenpalette hinweg sowie die konsequente Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte wie Elektro- oder Hybridmodelle wurden zudem frühzeitig die richtigen Weichen für das langfristige Wachstum des Unternehmens gestellt.

Für das Geschäftsjahr 2010 und darüber hinaus geht das Unternehmen von einer leichten Erholung der weltweiten Automobilnachfrage aus, wenngleich stagnierende oder rückläufige Entwicklungen insbesondere auf den europäischen Märkten infolge des Auslaufens staatlicher Stützungsprogramme erwartet werden. Das Premiumsegment, das bislang nur in geringem Umfang von derartigen Fördermaßnahmen profitieren konnte, dürfte hiervon aber in geringerem Maße belastet sein.

Diese Entwicklung sowie die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens werden sich positiv in den wesentlichen Kennzahlen des Konzerns niederschlagen. So dürfte es dem Audi Konzern möglich sein, bereits 2010 wieder auf den Wachstumskurs der vergangenen Jahre zurückzukehren.

DISCLAIMER

Der Lagebericht enthält zukunftsbezogene Aussagen über erwartete Entwicklungen. Diese Aussagen basieren auf aktuellen Einschätzungen und sind naturgemäß mit Risiken und Unsicherheiten behaftet. Die tatsächlich eintretenden Ergebnisse können von den hier formulierten Aussagen abweichen.

Lagebericht

132	Audi Konzern
140	Geschäft und Rahmenbedingungen
153	Finanzielle Leistungsindikatoren
157	Soziale und ökologische Aspekte
168	Risiken, Chancen und Ausblick
168	Risikobericht
174	Nachtragsbericht
174	Prognosebericht
177	Disclaimer

Audi Konzernabschluss zum 31. Dezember 2009

Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	1	29.840	34.196
Herstellungskosten	2	-25.649	-28.848
Bruttoergebnis vom Umsatz		4.191	5.348
Vertriebskosten	3	-3.138	-3.240
Allgemeine Verwaltungskosten	4	-301	-302
Sonstige betriebliche Erträge	5	1.475	1.588
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-622	-622
Operatives Ergebnis		1.604	2.772
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	7	110	57
Finanzierungsaufwendungen	8	-269	-293
Übriges Finanzergebnis	9	483	641
Finanzergebnis		324	405
Ergebnis vor Steuern		1.928	3.177
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-581	-970
Ergebnis nach Steuern		1.347	2.207
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter		48	29
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG		1.300	2.178
Gewinnverwendung Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG			
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	11	-1.172	-1.230
Einstellung in die Gewinnrücklagen		128	948
in EUR	Anhang	2009	2008
Ergebnis je Aktie	12	30,23	50,66
Verwässertes Ergebnis je Aktie	12	30,23	50,66

Gesamtergebnisrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	2009	2008
Ergebnis nach Steuern	1.347	2.207
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Zeitwertänderungen	16	-130
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	13	114
Cashflow-Hedges		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Zeitwertänderungen	163	476
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	-341	-553
Unterschiede aus der Währungsumrechnung		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Veränderungen	6	8
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	-	1
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete latente Steuern	78	11
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-113	57
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	-1	17
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge	-178	1
Gesamtergebnis	1.169	2.208
Aktionären der AUDI AG zuzurechnen	1.126	2.172
Anderen Gesellschaftern zuzurechnen	43	36

Konzernabschluss

- 178 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
- 179 Gesamtergebnisrechnung
- 180 Bilanz
- 181 Kapitalflussrechnung
- 182 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

- 184 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
- 186 Entwicklung des Anlagevermögens 2008
- 188 Allgemeine Angaben
- 192 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
- 199 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
- 205 Erläuterungen zur Bilanz
- 215 Zusätzliche Erläuterungen
- 236 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 237 Anteilsbesitz

Bilanz des Audi Konzerns

AKTIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
Langfristige Vermögenswerte		9.637	9.537
Anlagevermögen		8.296	8.190
Immaterielle Vermögenswerte	14	2.171	2.112
Sachanlagen	15	5.795	5.846
Vermietete Vermögenswerte	16	12	5
At-Equity-bewertete Anteile		212	152
Übrige Finanzanlagen	17	107	75
Aktive latente Steuern	18	919	691
Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	19	422	656
Kurzfristige Vermögenswerte		16.913	16.519
Vorräte	20	2.568	3.347
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	2.281	2.215
Effektive Ertragsteueransprüche	22	23	17
Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	19	4.764	5.318
Wertpapiere	23	821	789
Zahlungsmittel	23	6.455	4.833
Bilanzsumme		26.550	26.056

PASSIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
Eigenkapital		10.632	10.328
Anteile der Aktionäre der AUDI AG	24	10.221	9.960
Gezeichnetes Kapital	24	110	110
Kapitalrücklage	24	1.924	1.617
Gewinnrücklagen	24	8.187	8.233
Anteile anderer Gesellschafter	24	411	368
Fremdkapital		15.918	15.728
Langfristige Schulden		6.425	6.029
Finanzschulden	25	2	3
Passive latente Steuern	26	45	78
Sonstige Verbindlichkeiten	27	527	447
Rückstellungen für Pensionen	28	2.098	1.946
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	29	773	853
Sonstige Rückstellungen	30	2.979	2.702
Kurzfristige Schulden		9.493	9.699
Finanzschulden	25	577	673
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	3.114	3.302
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	29	405	128
Sonstige Verbindlichkeiten	27	2.895	3.094
Sonstige Rückstellungen	30	2.502	2.502
Bilanzsumme		26.550	26.056

Kapitalflussrechnung des Audi Konzerns

vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio. EUR	2009	2008	
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	1.928	3.177	
Ertragsteuerzahlungen	-574	-946	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	480	530	
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.285	1.371	
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Finanzanlagen	9	-63	
Abschreibungen auf vermietete Vermögenswerte	1	-	
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	-5	-10	
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-60	-14	
Veränderung der Vorräte	827	-600	
Veränderung der Forderungen	103	-198	
Veränderung der Verbindlichkeiten	-339	562	
Veränderung der Rückstellungen	327	494	
Veränderung der vermieteten Vermögenswerte	-8	-	
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	144	35	
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	4.119	4.338	
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-528	-547	
Investitionen in Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	-1.265	-1.906	
Erwerb von Beteiligungen	-42	-58	
Veräußerung von Beteiligungen	2	101	
Sonstige zahlungswirksame Veränderungen	36	-2	
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-12	487	
Veränderung der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen	377	-3.991	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-1.433	-5.916	
Kapitaleinzahlungen	308	706	
Gewinnabführung	-1.230	-1.412	
Veränderung der Finanzschulden	-138	111	
Leasingzahlungen	-1	-1	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-1.061	-596	
Veränderung der Zahlungsmittel aus Konsolidierungskreisänderungen	-	250	
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-3	17	
Veränderung der Zahlungsmittel	1.622	-1.907	
Zahlungsmittel Anfangsbestand	4.833	6.740	
Zahlungsmittel Endbestand	6.455	4.833	
in Mio. EUR	2009	2008	
Zahlungsmittel	6.455	4.833	
Termingeldanlagen, Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	4.789	5.134	
Brutto-Liquidität	11.244	9.967	
Kreditstand	-579	-675	
Netto-Liquidität	10.665	9.292	

Konzernabschluss

- 178 Gewinn- und Verlust-Rechnung
- 179 Gesamtergebnisrechnung
- 180 Bilanz
- 181 Kapitalflussrechnung
- 182 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

- 184 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
- 186 Entwicklung des Anlagevermögens 2008
- 188 Allgemeine Angaben
- 192 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
- 199 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
- 205 Erläuterungen zur Bilanz
- 215 Zusätzliche Erläuterungen
- 236 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 237 Anteilsbesitz

Die Kapitalflussrechnung wird unter Punkt 35 im Anhang erläutert.

Eigenkapitalveränderungsrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	
Stand 1.1.2008	110	911	
Währungsanpassungen	-	-	
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	
Erfolgsneutrale Bewertungsänderungen	-	-	
Ergebnis aus Wertpapieren	-	-	
Ergebnis aus abgerechneten Cashflow-Hedges	-	-	
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete latente Steuern	-	-	
Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	-	-	
Kapitaleinzahlungen	-	706	
Unterschied aus Konsolidierungskreisänderung	-	-	
Stand 31.12.2008	110	1.617	
Stand 1.1.2009	110	1.617	
Währungsanpassungen	-	-	
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	
Erfolgsneutrale Bewertungsänderungen	-	-	
Ergebnis aus Wertpapieren	-	-	
Ergebnis aus abgerechneten Cashflow-Hedges	-	-	
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete latente Steuern	-	-	
Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	-	-	
Kapitaleinzahlungen	-	308	
Stand 31.12.2009	110	1.924	

Gesetzliche und andere Gewinnrücklagen	Währungs-umrechnungs-rück-lage	Rücklage für Cashflow-Hedges	Rücklage für Markt-bewertung Wertpapiere	Gewinnrücklagen			Eigenkapital		Gesamt
				Versicherungs-mathematische Gewinne und Verluste	At-Equity-bewertete Anteile	Anteile der Aktionäre der AUDI AG	Anteile anderer Gesell-schafter		
6.917	-11	592	-13	-166	-28	8.312	43	8.355	
-	5	-	-	-1	15	19	5	24	
948	-	-	-	-	-	948	-	948	
-	-	476	-130	54	-	400	3	403	
-	-	-	114	-	-	114	-	114	
-	-	-553	-	-	2	-551	-	-551	
-	-	23	5	-16	-	12	-1	11	
-	-	-	-	-	-	-	29	29	
-	-	-	-	-	-	706	-	706	
-	-	-	-	-	-	-	289	289	
7.865	-6	538	-24	-129	-11	9.960	368	10.328	
7.865	-6	538	-24	-129	-11	9.960	368	10.328	
-	10	-	-	-	-5	5	-3	2	
128	-	-	-	-	-	128	-	128	
-	-	163	16	-110	-	68	-2	66	
-	-	-	13	-	-	13	-	13	
-	-	-341	-	-	4	-337	-	-337	
-	-	53	-8	33	-	77	1	78	
-	-	-	-	-	-	-	48	48	
-	-	-	-	-	-	308	-	308	
7.993	3	412	-4	-206	-11	10.221	411	10.632	

Anhang

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2009

in Mio. EUR	Bruttobuchwerte							
	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.2009	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge	Veränderungen aus der At-Equity-Bewertung	Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.2009
Immaterielle Vermögenswerte	4.106	-	0	622	-	6	50	4.684
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	435	-	0	93	-	8	27	509
Aktivierete Entwicklungskosten, in Entwicklung befindliche Produkte	630	-	-	485	-	-247	-	866
Aktivierete Entwicklungskosten, derzeit genutzte Produkte	3.039	-	-	44	-	247	23	3.307
Anzahlungen immaterielle Vermögenswerte	2	-	-	1	-	-2	-	1
Sachanlagen	19.251	-	4	1.172	-	-6	274	20.145
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken sowie geleaste Gebäude	3.935	-	1	114	-	90	18	4.121
Technische Anlagen und Maschinen	4.518	-	0	199	-	166	94	4.789
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleaste Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.195	-	0	379	-	205	162	10.616
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	603	-	3	480	-	-467	1	618
Vermietete Vermögenswerte	10	-	0	8	-	-	-	17
At-Equity-bewertete Anteile	152	-	-	-	59	-	-	212
Übrige Finanzanlagen	100	-	0	42	-	-	2	140
Anteile an verbundenen Unternehmen	87	-	0	42	-	-	2	126
Beteiligungen	11	-	-	0	-	-	-	11
Wertpapiere	2	-	-	-	-	-	-	2
Anlagevermögen gesamt	23.619	-	4	1.844	59	-	327	25.197

Kumulierte Abschrei- bungen 1.1.2009	Änderungen Konsolidie- rungskreis	Währungs- änderungen	Zugänge planmäßig	Zugänge außer- planmäßig	Umbu- chungen	Abgänge	Zuschrei- bungen	Wertberichtigungen		Buchwerte	
								Kumulierte Abschrei- bungen 31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	
1.994	-	0	531	35	2	50	-	2.512	2.171	2.112	
265	-	0	83	3	2	26	-	327	182	170	
142	-	-	-	21	-113	-	-	49	817	488	
1.587	-	-	448	11	113	23	-	2.136	1.171	1.452	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	
13.405	-	-1	1.163	37	-2	250	-	14.351	5.795	5.846	
1.936	-	-1	131	-	-	19	-	2.047	2.075	1.999	
3.307	-	0	349	-	-	91	-	3.565	1.224	1.211	
8.162	-	0	683	37	-2	141	-	8.738	1.879	2.033	
-	-	0	0	-	-	0	-	-	618	603	
5	-	0	1	-	-	-	-	6	12	5	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	212	152	
25	-	-	-	9	-	-	-	33	107	75	
23	-	-	-	9	-	-	-	31	95	64	
2	-	-	-	-	-	-	-	2	9	9	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	
15.429	-	-2	1.695	80	-	300	-	16.900	8.296	8.190	

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2008

in Mio. EUR	Bruttobuchwerte							
	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.2008	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge	Veränderungen aus der At-Equity-Bewertung	Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.2008
Immaterielle Vermögenswerte	3.896	14	-	660	-	1	465	4.106
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	362	14	-	111	-	1	53	435
Aktivierete Entwicklungskosten, in Entwicklung befindliche Produkte	612	-	-	369	-	-351	-	630
Aktivierete Entwicklungskosten, derzeit genutzte Produkte	2.922	-	-	178	-	351	412	3.039
Anzahlungen immaterielle Vermögenswerte	-	-	-	2	-	-	-	2
Sachanlagen	17.279	693	6	1.793	-	4	524	19.251
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken sowie geleaste Gebäude	3.457	288	6	174	-	57	47	3.935
Technische Anlagen und Maschinen	4.181	143	-	184	-	142	132	4.518
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleaste Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.190	262	-	895	-	189	341	10.195
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	451	-	-	540	-	-384	4	603
Vermietete Vermögenswerte	13	-	2	-	-	-5	-	10
At-Equity-bewertete Anteile	121	-	15	-	16	-	-	152
Übrige Finanzanlagen	189	-123	1	33	-	-	-	100
Anteile an verbundenen Unternehmen	178	-123	1	31	-	-	-	87
Beteiligungen	11	-	-	-	-	-	-	11
Wertpapiere	-	-	-	2	-	-	-	2
Anlagevermögen gesamt	21.498	584	24	2.486	16	-	989	23.619

Kumulierte Abschreibungen 1.1.2008	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge planmäßig	Zugänge außerplanmäßig	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Wertberichtigungen		Buchwerte	
								Kumulierte Abschreibungen 31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007	
1.874	6	-	556	23	-	465	-	1.994	2.112	2.022	
263	6	-	42	7	-	53	-	265	170	99	
140	-	-	-	2	-	-	-	142	488	472	
1.471	-	-	514	14	-	412	-	1.587	1.452	1.451	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	
12.101	485	2	1.247	75	-	505	-	13.405	5.846	5.178	
1.709	140	2	127	-	-	42	-	1.936	1.999	1.748	
2.945	125	-	364	1	-	128	-	3.307	1.211	1.236	
7.447	220	-	756	74	-	335	-	8.162	2.033	1.743	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	603	451	
4	-	1	-	-	-	-	-	5	5	9	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	152	121	
140	-53	1	-	7	-	-	70	25	75	49	
138	-53	1	-	7	-	-	70	23	64	40	
2	-	-	-	-	-	-	-	2	9	9	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	
14.119	438	4	1.803	105	-	970	70	15.429	8.190	7.379	

ALLGEMEINE ANGABEN

Die AUDI AG besteht in der Rechtsform der Aktiengesellschaft. Sie hat ihren Sitz in Ingolstadt, Ettinger Straße, und ist im Handelsregister in Ingolstadt unter HR B 1 eingetragen.

Das gezeichnete Kapital der AUDI AG befindet sich zu rund 99,55 Prozent im Eigentum der Volkswagen AG, Wolfsburg, mit der ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag besteht. Der Konzernabschluss der AUDI AG wird in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen, der beim Amtsgericht Wolfsburg hinterlegt wird. Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung, Herstellung und der Vertrieb von Kraftfahrzeugen sowie Fahrzeugen und Motoren aller Art, deren Zubehör sowie aller Maschinen, Werkzeuge und sonstiger technischer Artikel.

GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Die AUDI AG erstellt ihren Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den dazu erfolgten Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC). Alle in der EU verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) wurden berücksichtigt. Die Vorjahreszahlen wurden nach denselben Grundsätzen ermittelt.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung wird nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Die AUDI AG stellt ihren Konzernabschluss in Euro (EUR) auf.

Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns.

Die Voraussetzungen gemäß § 315a HGB für die Aufstellung des Konzernabschlusses nach den IFRS, wie sie von der EU verabschiedet worden sind, sind erfüllt.

Zudem werden bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht berücksichtigt, für die eine Anwendungspflicht besteht. Darüber hinaus wird der Deutsche Corporate Governance Kodex beachtet, der auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich ist.

Auswirkungen neuer bzw. geänderter Standards

Der Audi Konzern hat alle ab dem Geschäftsjahr 2009 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Der geänderte IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ erweitert die Angaben zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts von Finanzinstrumenten.

Der neue IFRS 8 „Geschäftssegmente“ führt zu einer Neugliederung der Segmentdarstellung. Entsprechend dem Management Approach weist der Audi Konzern eine Ein-Segment-Struktur auf.

Der geänderte IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ führt zu einer Neugliederung der Abschlussbestandteile und teilweisen Anpassung der Bezeichnungen.

Der infolge des jährlichen Projektes zur Verbesserung der Standards („Improvement-Project“) geänderte IAS 7 sieht die Zuordnung des Cashflows aus Veränderung des Vermietvermögens zum Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit vor. Die Umgliederung hat auf den Audi Konzern keine wesentlichen Auswirkungen. Ansonsten haben sich aus dem Improvement-Project 2008 keine Auswirkungen auf den Audi Konzernabschluss ergeben.

Der geänderte IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ fordert für qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Anschaffung oder Herstellung am oder nach dem 1. Januar 2009 begonnen wurde, die Aktivierung von zurechenbaren Fremdkapitalkosten. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist. Auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns hat der geänderte IAS 23 keine wesentlichen Auswirkungen.

Des Weiteren waren die folgenden Standards und Interpretationen im laufenden Geschäftsjahr erstmals anzuwenden, ohne dass dies wesentliche Auswirkungen auf die Darstellung im Konzernabschluss hatte.

- IFRS 1/IAS 27: Anschaffungskosten von Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen
- IFRS 2: Anteilsbasierte Vergütungen – Ausübungsbedingungen und Annullierungen
- IFRS 4: Versicherungsverträge
- IFRS 7/IAS 39: Umgliederung finanzieller Vermögenswerte – erstmalige Anwendung
- IAS 1/IAS 32: Kündbare Finanzinstrumente und Verpflichtungen aus Liquidation
- IFRIC 9/IAS 39: Neubeurteilung eingebetteter Derivate
- IFRIC 11/IFRS 2: Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen
- IFRIC 13: Kundentreueprogramme
- IFRIC 14/IAS 19: Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkungen

Nicht angewendete neue bzw. geänderte Standards

Im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009 wurden folgende vom IASB bereits verabschiedete neue bzw. geänderte Rechnungslegungsnormen nicht berücksichtigt, weil eine Verpflichtung zur Anwendung noch nicht gegeben war:

Standard/ Interpretation		Anwendungs pflicht ¹⁾	Übernahme durch EU ²⁾	Auswirkungen
IFRS 1	Erstmalige Anwendung der IFRS	1.1.2010	Ja	Keine
IFRS 1	Weitere Ausnahmen für erstmalige Anwender	1.1.2010	Nein	Keine
IFRS 1 / IFRS 5	Improvements 2008	1.1.2010	Ja	Keine
IFRS 2	Vergütung auf Basis der Anteile von Konzernunternehmen	1.1.2010	Nein	Keine
IFRS 3 / IAS 27	Unternehmenszusammenschlüsse/Konzernabschluss	1.1.2010	Ja	Veränderte Abbildung von Unternehmenszusammenschlüssen
IFRS 9	Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung	1.1.2013	Nein	Veränderte Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten
IAS 24	Nahe stehende Personen und Unternehmen	1.1.2011	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IAS 32	Klassifizierung von Bezugsrechten	1.1.2011	Ja	Keine
IAS 39	Risikopositionen, die für das Hedge Accounting qualifizieren	1.1.2010	Nein	Keine
	Improvements 2009 ³⁾	1.1.2010	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IFRIC 12	Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen	1.1.2010	Ja	Keine
IFRIC 14	IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes – Änderungen	1.1.2011	Nein	Keine
IFRIC 15	Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien	1.1.2010	Ja	Keine
IFRIC 16	Absicherungen einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	1.1.2010	Ja	Keine
IFRIC 17	Sachausschüttungen an Eigentümer	1.1.2010	Ja	Keine
IFRIC 18	Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden	1.1.2010	Ja	Keine
IFRIC 19	Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente	1.1.2010	Nein	Keine

1) Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der AUDI AG

2) Bis zum 31.12.2009

3) Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an Standards (IFRS 2, IFRS 5, IFRS 8, IAS 1, IAS 7, IAS 17, IAS 18, IAS 36, IAS 38, IAS 39, IFRIC 9, IFRIC 16) und sich daraus ergebende Folgeänderungen

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
188	Grundlagen der Rechnungslegung
190	Konsolidierungskreis
191	Wesentliche Einflüsse von Konsolidierungskreisänderungen auf die Eröffnungsbilanz 2009
191	Konsolidierungsgrundsätze
192	Währungsumrechnung
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

KONSOLIDIERUNGSKREIS

Neben der AUDI AG werden alle wesentlichen Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen, bei denen die AUDI AG mittelbar oder unmittelbar über die Möglichkeit verfügt, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen, um aus der Tätigkeit dieser Unternehmen (Tochterunternehmen) Nutzen zu ziehen. Die Einbeziehung beginnt mit dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht; sie endet, wenn diese Möglichkeit nicht mehr gegeben ist.

Assoziierte Unternehmen werden nach der At-Equity-Methode bewertet.

Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften und Beteiligungen werden grundsätzlich mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, weil für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Zeitwerte nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen.

Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt. Bei diesen Tochtergesellschaften handelt es sich im Wesentlichen um Gesellschaften mit nur geringer Geschäftstätigkeit.

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

Anzahl	2009	2008
AUDI AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	7	7
Ausland	15	15
At-Equity-bewertete Unternehmen		
Ausland	1	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	14	14
Ausland	14	14
Gesamt	51	51

Im Anschluss an den Anhang sind die wesentlichen Gesellschaften des Audi Konzerns aufgeführt. Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes ist beim Handelsregister Ingolstadt unter HR B 1 hinterlegt und auf der Audi Internetseite www.audi.de/anteilsbesitz eingestellt. Darüber hinaus kann diese Aufstellung direkt bei der AUDI AG, Finanzkommunikation/Finanzanalytik, I/FF-12, 85045 Ingolstadt, angefordert werden.

Durch die Einbeziehung in den Audi Konzernabschluss haben die quattro GmbH, Neckarsulm, die Audi Retail GmbH, Ingolstadt, die Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt, die Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg, und die Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin, die Bedingungen des § 264 Abs. 3 HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift in Anspruch.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Zum Bilanzstichtag ist der 10-prozentige Anteil an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), at-Equity-bewertet. Der Einbezug der Beteiligung erfolgt nach Maßgabe der Voraussetzungen des IAS 28.7 (a).

Aufgrund der Anteilsquote sind dem Audi Konzern folgende Werte zuzurechnen:

in Mio. EUR	2009	2008
Langfristige Vermögenswerte	187	158
Kurzfristige Vermögenswerte	404	390
Langfristige Schulden	53	29
Kurzfristige Schulden	324	367
Erlöse	1.232	886
Periodengewinn	110	57

WESENTLICHE EINFLÜSSE VON KONSOLIDIERUNGSKREIS-ÄNDERUNGEN AUF DIE ERÖFFNUNGSBILANZ 2009

Seit dem 31. Dezember 2008 hat sich der Konsolidierungskreis nicht wesentlich verändert. Aus der Verschmelzung einer unwesentlichen Beteiligung mit einer vollkonsolidierten Gesellschaft ergab sich eine geringfügige Anpassung der Eröffnungsbilanz 2009 um 1 Tsd. EUR.

KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen werden nach den für den Audi Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt.

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten werden im Rahmen der Folgekonsolidierung entsprechend der Entwicklung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben bzw. aufgelöst. Soweit die Anschaffungswerte der Beteiligungen den Konzernanteil am so ermittelten Eigenkapital der jeweiligen Gesellschaft übersteigen, entstehen Geschäfts- oder Firmenwerte (Goodwills). Durch die Konsolidierung entstandene Geschäfts- oder Firmenwerte werden regelmäßig zum Bilanzstichtag auf ihre Werthaltigkeit überprüft und gegebenenfalls außerplanmäßig abgeschrieben.

Im Audi Konzern wird im Zusammenhang mit Common Control Transactions die Predecessor-Methode angewendet. Nach dieser Methode werden die Vermögenswerte und Schulden des erworbenen Unternehmens oder Geschäftsbetriebs mit den Bruttobuchwerten des bisherigen Mutterunternehmens angesetzt. Im Erwerbszeitpunkt wird bei der Predecessor-Methode somit keine Anpassung an die Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden vorgenommen; ein gegebenenfalls im Rahmen der Erstkonsolidierung entstehender Goodwill wird erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Des Weiteren sind Wertpapierfonds, deren Vermögen bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise dem Konzern zuzurechnen ist, im Konzernabschluss enthalten.

Zwischen konsolidierten Gesellschaften bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten werden aufgerechnet, Aufwendungen und Erträge werden eliminiert. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen werden um Zwischenergebnisse bereinigt.

Ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern aufgerechnet werden, wenn Fristigkeiten und Steuergläubiger übereinstimmen.

Bei den at-Equity-bewerteten Unternehmen des Audi Konzerns werden dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde gelegt. Dabei wird auf den letzten geprüften Abschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
188	Grundlagen der Rechnungslegung
190	Konsolidierungskreis
191	Wesentliche Einflüsse von Konsolidierungskreisänderungen auf die Eröffnungsbilanz 2009
191	Konsolidierungsgrundsätze
192	Währungsumrechnung
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Konzernwährung des Audi Konzerns ist der Euro (EUR).

Fremdwährungsgeschäfte in den Einzelabschlüssen der AUDI AG und der Tochtergesellschaften werden jeweils mit den Währungskursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet.

Zum Bilanzstichtag werden monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Stichtagskurses angesetzt. Wechselkursdifferenzen werden jeweils in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung der betroffenen Konzerngesellschaften erfolgswirksam erfasst.

Die zum Audi Konzern gehörenden ausländischen Gesellschaften sind selbstständige Teileinheiten und stellen ihre Abschlüsse in Landeswährung auf. Lediglich die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), sowie die Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), stellen ihren Jahresabschluss nicht in Landeswährung, sondern in Euro bzw. US-Dollar auf. Die Umrechnung der Abschlüsse erfolgt nach dem Konzept der „funktionalen Währung“. Die Aktiva und die Passiva werden mit Ausnahme des Eigenkapitals mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Auswirkungen aus der Währungsumrechnung des Eigenkapitals werden erfolgsneutral in der Währungsumrechnungsrücklage ausgewiesen. Die Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden mit gewichteten Monatsdurchschnittskursen umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen, die aus abweichenden Umrechnungskursen der Bilanz und der Gewinn-und-Verlust-Rechnung resultieren, werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Entwicklung der für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse ist nachfolgend abgebildet:

1 EUR in Fremdwährungseinheiten		31.12.2009	31.12.2008	2009	2008
		Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
Australien	AUD	1,6008	2,0274	1,7727	1,7416
Brasilien	BRL	2,5113	3,2436	2,7674	2,6743
Japan	JPY	133,1600	126,1400	130,3366	152,4541
Kanada	CAD	1,5128	1,6998	1,5850	1,5594
Südkorea	KRW	1.666,9700	1.839,1300	1.772,9039	1.606,0872
USA	USD	1,4406	1,3917	1,3948	1,4710
Volksrepublik China	CNY	9,8350	9,4956	9,5277	10,2236

Da alle konsolidierten Tochtergesellschaften ihren Sitz in Ländern haben, in denen derzeit keine Hyperinflation herrscht, kommt IAS 29 nicht zur Anwendung.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zinserträgen und sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich dann, wenn die Leistungen erbracht bzw. die Waren oder Erzeugnisse geliefert worden sind, das heißt, der Gefahrenübergang auf den Abnehmer vorliegt.

Erlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, für die Rückkaufverpflichtungen („Buy-back-Vereinbarungen“) bestehen, werden nicht sofort realisiert, sondern in Höhe der Differenz zwischen Veräußerungspreis und voraussichtlichem Rücknahmepreis linear über den Zeitraum zwischen Veräußerung und Rücknahme vereinnahmt. Die Fahrzeuge werden im Vorratsvermögen bilanziert.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt ihrer wirtschaftlichen Verursachung ergebniswirksam.

Sofern mit dem Verkauf eines Fahrzeugs auch zusätzliche Leistungsbeziehungen mit dem Kunden vertraglich vereinbart worden sind, wie zum Beispiel Garantieverlängerungen oder die Durchführung von Wartungsarbeiten über einen fest definierten Zeitraum, werden die hiermit zusammenhängenden Erlöse und Aufwendungen nach den Bilanzierungsvorschriften des IAS 18 zu den „Mehr- oder Multikomponentenverträgen“ gemäß dem wirtschaftlichen Gehalt der einzelnen Vertragsbestandteile („Teilleistungen“) in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Nebenkosten und Kostenminderungen bilanziert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Konzessionen, Rechte und Lizenzen betreffen erworbene EDV-Software, Nutzungsrechte sowie geleistete Zuschüsse.

Forschungskosten werden gemäß IAS 38 als laufender Aufwand behandelt. Die Entwicklungskosten von in Serie gehenden Produkten werden aktiviert, sofern die Herstellung dieser Produkte dem Audi Konzern voraussichtlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Sind die Voraussetzungen des IAS 38 für eine Aktivierung nicht gegeben, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung erfolgswirksam erfasst.

Aktiviert Entwicklungskosten umfassen alle direkt dem Entwicklungsprozess zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Zinsen für Fremdkapitalkosten waren nicht zu aktivieren, da aufgrund der jederzeit hinreichenden Netto-Liquiditätsvorhaltung des Audi Konzerns keine wesentlichen Fremdkapitalaufnahmen im Sinne der Kriterien des IAS 23 vorgelegen haben. Die Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Modelllaufzeit der entwickelten Produkte.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	3-15 Jahre
davon Software	3 Jahre
Aktiviert Entwicklungskosten	5-9 Jahre

Die Abschreibungen werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Aus der Kapitalkonsolidierung entstandene bzw. erworbene Geschäfts- oder Firmenwerte (Goodwills) werden aktiviert und regelmäßig zum Bilanzstichtag auf ihre Werthaltigkeit gemäß IAS 36 überprüft. Ein sich aus der Werthaltigkeitsprüfung ergebender Abschreibungsbedarf wird außerplanmäßig vorgenommen.

SACHANLAGEN

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet und planmäßig linear nach der Pro-rata-temporis-Methode abgeschrieben.

Die Anschaffungskosten enthalten den Anschaffungspreis, die Nebenkosten sowie die Kostenminderungen.

Bei den selbst erstellten Vermögenswerten des Anlagevermögens umfassen die Herstellungskosten neben den direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten auch die aktivierungspflichtigen Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich anteiliger Abschreibungen. Zinsen für Fremdkapitalkosten waren nicht zu aktivieren, da aufgrund der jederzeit hinreichenden Netto-Liquiditätsvorhaltung des Audi Konzerns keine wesentlichen Fremdkapitalaufnahmen im Sinne der Kriterien des IAS 23 vorgelegen haben. Den planmäßigen Abschreibungen liegen grundsätzlich folgende jährlich überprüfte betriebsgewöhnliche Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	14-50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10-33 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6-12 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge	3-15 Jahre

Konzernabschluss

178	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
188	Grundlagen der Rechnungslegung
190	Konsolidierungsgrundsätze
191	Wesentliche Einflüsse von Konsolidierungskreisänderungen auf die Eröffnungsbilanz 2009
191	Konsolidierungsgrundsätze
192	Währungsumrechnung
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
192	Ertrags- und Aufwandsrealisierung
193	Immaterielle Vermögenswerte
193	Sachanlagen
194	Vermietete Vermögenswerte
194	At-Equity-bewertete Anteile
194	Werthaltigkeitstests
195	Finanzinstrumente
197	Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
197	Latente Steuern
197	Vorräte
198	Wertpapiere und Zahlungsmittel
198	Pensionsrückstellungen
198	Sonstige Rückstellungen
198	Schätzungen und Beurteilungen des Managements
199	Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Gemäß IAS 17 werden auf der Basis von Leasingverträgen genutzte Sachanlagen aktiviert, wenn die Voraussetzungen eines Finanzierungsleasings (Finance Lease) erfüllt sind, das heißt, wenn die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich aus der Nutzung ergeben, auf den Leasingnehmer übertragen wurden. Die Aktivierung erfolgt zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum beizulegenden Zeitwert bzw. zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen. Der linearen Abschreibung liegt die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags zugrunde. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden mit dem Barwert der Leasingraten als Verbindlichkeit ausgewiesen. Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operate-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum übergegangen sind, werden Leasingraten bzw. Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Vermietete Vermögenswerte umfassen Immobilien, welche als Finanzinvestition gehalten werden, und im Rahmen von Operate-Leasing-Verträgen vermietete Fahrzeuge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr.

Als vermietete Vermögenswerte gehaltene Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Gebäude werden linear über eine Nutzungsdauer von 33 Jahren abgeschrieben.

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operate-Leasing-Verträgen zu Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminderungen, die aufgrund der Impairment-Tests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und die Anpassungen der Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über die Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein.

AT-EQUITY-BEWERTETE ANTEILE

Nach der At-Equity-Methode werden Gesellschaften bilanziert, bei denen die AUDI AG direkt oder indirekt die Möglichkeit auf eine maßgebliche Beeinflussung der Finanz- und Geschäftspolitik besitzt (assoziierte Unternehmen). Dabei wird das anteilige Eigenkapital der Gesellschaft fortlaufend im Finanzanlagevermögen erfasst und der Anteil am Ergebnis erfolgswirksam im Finanzergebnis vereinnahmt.

WERTHALTIGKEITSTESTS

Die Werthaltigkeit des Anlagevermögens wird regelmäßig zum Bilanzstichtag geprüft. Zur Messung der Werthaltigkeit werden für Entwicklungsleistungen und Sachanlagen Wertminderungstests basierend auf den voraussichtlichen Produktlebenszyklen, der jeweiligen Erlös- und Kostensituation, den aktuellen Markterwartungen und währungsspezifischen Gegebenheiten durchgeführt.

Die für die immateriellen Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen zukünftig erwarteten Cashflows werden mit risikoadäquaten, länderspezifischen Abzinsungsfaktoren von 9,1 Prozent vor Steuern diskontiert.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag, das heißt der höhere Betrag aus der Nutzung oder der Veräußerung des betroffenen Vermögenswerts, unter den Buchwert gesunken ist.

FINANZINSTRUMENTE

Die Bilanzierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte und Schulden (Finanzinstrumente) richten sich nach den Vorschriften des IAS 39.

Demnach gliedern sich finanzielle Vermögenswerte abhängig von ihrem jeweiligen Erwerbszweck in nachstehende Kategorien:

- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- Kredite und Forderungen,
- bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte,
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte, die der Kategorie „bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ zuzuordnen sind, liegen im Audi Konzern nicht vor.

Finanzielle Schulden werden je nach Erwerbszweck in folgende Kategorien eingeordnet:

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

Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Wert des Tages, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Die Erstbewertung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden erfolgt zum beizulegenden Zeitwert.

Die Folgebewertung von Finanzinstrumenten ist abhängig von der Zuordnung zu den Kategorien gemäß den Vorschriften des IAS 39 und erfolgt entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten (unter Anwendung der Effektivzinsmethode) oder zum beizulegenden Zeitwert.

Die Bewertung der Finanzinstrumente zu beizulegenden Zeitwerten folgt einer dreistufigen Hierarchie und orientiert sich an der Nähe der herangezogenen Bewertungsfaktoren zu einem aktiven Markt (vgl. Punkt 33 „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten in der Bilanz“).

Finanzinstrumente werden ausgebucht, wenn die Rechte auf Zahlungen aus dem Investment erloschen sind oder übertragen wurden und der Audi Konzern im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum verbunden sind, übertragen hat.

Zu jedem Bilanzstichtag werden zum einen Hinweise auf eine vorzunehmende Umklassifizierung, zum anderen objektive Anhaltspunkte für eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswerts bzw. einer Gruppe finanzieller Vermögenswerte überprüft.

Finanzielle Vermögenswerte umfassen sowohl nicht derivative als auch derivative Ansprüche oder Verpflichtungen, die nachfolgend erläutert werden.

Nicht derivative Finanzinstrumente

Die Kategorien „Kredite und Forderungen“ und „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden“ beinhalten nicht derivative Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Insbesondere handelt es sich dabei um

- Ausleihungen,
- Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- kurzfristige sonstige Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- Finanzschulden.

Die fortgeführten Anschaffungskosten finanzieller Vermögenswerte und Schulden ermitteln sich unter Beachtung der Effektivzinsmethode als der Betrag, mit dem ein Finanzinstrument bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde, vermindert um eventuelle Tilgungen und etwaige außerplanmäßige Abschreibungen für Wertminderungen. Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden mit den Stichtagskursen bewertet. Bei den Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nenn- bzw. dem Rückzahlungsbetrag.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
192	Ertrags- und Aufwandsrealisierung
193	Immaterielle Vermögenswerte
193	Sachanlagen
194	Vermietete Vermögenswerte
194	At-Equity-bewertete Anteile
194	Werthaltigkeitstests
195	Finanzinstrumente
197	Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
197	Latente Steuern
197	Vorräte
198	Wertpapiere und Zahlungsmittel
198	Pensionsrückstellungen
198	Sonstige Rückstellungen
198	Schätzungen und Beurteilungen des Managements
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Die zusätzlich im Anhang anzugebenden Zeitwerte entsprechen bei den kurzfristigen Posten den fortgeführten Anschaffungskosten. Bei Vermögenswerten oder Schulden mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden die Zeitwerte durch Diskontieren der zukünftigen Zahlungsflüsse mit dem Marktzins ermittelt.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen werden mit dem Barwert der Leasingraten ausgewiesen.

„Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ enthalten nicht derivative Finanzinstrumente, die als solche designiert werden oder keiner anderen Kategorie des IAS 39 zugeordnet werden können, und werden grundsätzlich mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Dieser entspricht bei börsennotierten Finanzinstrumenten – im Audi Konzern handelt es sich ausschließlich um Wertpapiere – dem Marktwert am Bilanzstichtag. Falls kein aktiver Markt existiert, wird der beizulegende Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsflüsse mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt. Die Wertschwankungen von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren werden zunächst erfolgsneutral – unter Berücksichtigung latenter Steuern – in eine gesonderte Rücklage des Eigenkapitals eingestellt. In das Finanzergebnis gehen dann – sofern nicht Hinweise für eine nachhaltige Wertminderung vorliegen – nur durch Veräußerung realisierte Gewinne oder Verluste ein. Falls Hinweise für eine dauerhafte Wertminderung vorliegen, wird der kumulierte Verlust aus der Eigenkapitalrücklage entnommen und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Bereits in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Wertminderungen werden – soweit es sich bei den betroffenen Wertpapieren um Eigenkapitalinstrumente handelt – nicht mehr ergebniswirksam zurückgenommen. Handelt es sich bei den wertgeminderten Wertpapieren hingegen um Schuldinstrumente, werden Wertminderungen ergebniswirksam zurückgenommen, falls der Anstieg des beizulegenden Zeitwertes bei objektiver Betrachtung auf einem Ereignis beruht, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Zur Sicherung von Bilanzpositionen und zukünftigen Zahlungsströmen gegen Währungs- und Rohstoffpreisisiken werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Dafür werden Termingeschäfte und zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken auch Optionsgeschäfte eingesetzt. Zudem werden nach den Regeln des IAS 39 auch bestimmte Verträge als derivative Finanzinstrumente klassifiziert:

- Rechte zum Erwerb von Unternehmensanteilen
- vom Audi Konzern mit Vertragshändlern getroffene Vereinbarungen zur Absicherung des Handels gegen mögliche Verluste aus Rückkaufverpflichtungen für Leasingfahrzeuge.

Voraussetzung für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) ist, dass der eindeutige Sicherungszusammenhang zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument dokumentiert und deren Effektivität nachgewiesen ist.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig.

Bei der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme (Cashflow-Hedges) werden die Marktwertschwankungen des effektiven Teils eines Derivats zunächst erfolgsneutral in einer besonderen Rücklage des Eigenkapitals ausgewiesen und erst mit Fälligkeit des abgesicherten Grundgeschäfts ergebniswirksam erfasst. Der ineffektive Teil eines Hedge wird sofort erfolgswirksam erfasst.

Derivative Finanzinstrumente, die nach betriebswirtschaftlichen Kriterien der Absicherung von Marktrisiken dienen, jedoch den Anforderungen des IAS 39 an die Effektivität der Sicherungsbeziehungen nicht vollständig genügen, werden als „erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“ eingestuft. Deren beizulegende Zeitwerte ermitteln sich wie unter den „zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten“ erläutert. Die Bewertung erfolgt zu Marktwerten.

Die Bilanzierung von Rechten zum Erwerb von Unternehmensanteilen erfolgt ebenfalls nach den Regelungen für „erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“.

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 Wertberichtigungen berücksichtigt.

LATENTE STEUERN

Die Ermittlung latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach der bilanzorientierten Verbindlichkeitenmethode. Hiernach sind für sämtliche temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz latente Steuern zu bilden (Temporary Concept). Zudem sind latente Steuern aus Verlustvorträgen zu erfassen.

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung bzw. -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisierung voraussichtlich gültigen Steuersatzes vorgenommen. Nach IAS 12 werden Gewinnausschüttungen erst zum Zeitpunkt des Gewinnverwendungsbeschlusses steuerwirksam berücksichtigt.

Aktive latente Steuern beinhalten zukünftige Steuerentlastungen aus temporären Differenzen zwischen den in der Konzernbilanz angesetzten Buchwerten und den Wertansätzen in der Steuerbilanz. Ferner werden aktive latente Steuern aus künftig realisierbaren steuerlichen Verlustvorträgen sowie aus steuerlichen Vergünstigungen erfasst.

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

Gemäß IAS 1.70 werden latente Steuern als langfristig ausgewiesen.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung unwahrscheinlich ist, wird eine Wertberichtigung vorgenommen.

VORRÄTE

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Zeitwert (Nettoveräußerungswert). Im Regelfall wird ein Durchschnittswert oder ein auf Basis des FIFO-Verfahrens (first-in, first-out) ermittelter Wert angesetzt. Anschaffungsnebenkosten sowie Anschaffungskostenminderungen werden entsprechend berücksichtigt.

Unfertige Erzeugnisse und Leistungen sowie fertige Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Herstellungskosten enthalten neben den direkt zurechenbaren Materialeinzelkosten und Fertigungslöhnen auch direkt zugeordnete Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten, die fertigungsbedingten Abschreibungen sowie die den Produkten zugerechneten Aufwendungen aus der Abschreibung aktivierter Serienentwicklungen. Vertriebskosten, Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie Zinsen für Fremdkapital werden nicht aktiviert.

Die Waren sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Zeitwert bewertet. Durch angemessene Bildung von Wertkorrekturen wird allen erkennbaren Lagerungs- und Bestandsrisiken Rechnung getragen. Bei allen Vorräten werden individuelle Bewertungsabschläge vorgenommen, sofern die aus ihrem Verkauf oder ihrer Verwendung voraussichtlich zu realisierenden Erlöse niedriger sind als die Buchwerte der Vorräte. Als niedrigere beizulegende Zeitwerte werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der noch bis zum Verkauf anfallenden Kosten angesetzt.

Das kurzfristige Vermietvermögen umfasst vermietete Fahrzeuge, deren Operate-Leasing-Dauer bis zu einem Jahr beträgt, und Fahrzeuge, für die Verpflichtungen zum Rückkauf innerhalb von einem Jahr bestehen (aufgrund von „Buy-back-Vereinbarungen“). Diese Fahrzeuge werden zu Herstellungskosten aktiviert und über die Vertragslaufzeit abgeschrieben auf

- den kalkulierten Restwert (Operate-Leasing-Fahrzeuge) bzw.
- den Rückkaufspreis (Buy-back-Fahrzeuge).

Konzernabschluss

178	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
192	Ertrags- und Aufwandsrealisierung
193	Immaterielle Vermögenswerte
193	Sachanlagen
194	Vermietete Vermögenswerte
194	At-Equity-bewertete Anteile
194	Werthaltigkeitstests
195	Finanzinstrumente
197	Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
197	Latente Steuern
197	Vorräte
198	Wertpapiere und Zahlungsmittel
198	Pensionsrückstellungen
198	Sonstige Rückstellungen
198	Schätzungen und Beurteilungen des Managements
199	Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Wertminderungen, die aufgrund der Impairment-Tests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und die Anpassungen der Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über die Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein.

WERTPAPIERE UND ZAHLUNGSMITTEL

Die Bewertung der Wertpapiere innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erfolgt zu Marktwerten, das heißt zu Börsenkursen am Bilanzstichtag. Zahlungsmittel werden zu ihrem Marktwert, der dem Nominalwert entspricht, bilanziert.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) 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 unter Berücksichtigung latenter Steuern in einer gesonderten Position im Eigenkapital ausgewiesen.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die wahrscheinlich zu einem Abfluss von Finanzmitteln führt und deren Höhe zuverlässig schätzbar ist.

Die sonstigen Rückstellungen werden gemäß IAS 37 für alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt und nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Als Abzinsungsfaktoren werden dabei Marktzinssätze zugrunde gelegt. Da der Erfüllungsbetrag gemäß IAS 37 auch die am Bilanzstichtag zu berücksichtigenden Kostensteigerungen umfasst, kam im Inland ein Nominalzinssatz von 3,4 Prozent zur Anwendung.

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 den Ansatz von immateriellen Vermögenswerten, die konzerneinheitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern für Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte, die Werthaltigkeit des Anlage- und Vorratsvermögens, 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. Derzeit kann die Nachhaltigkeit der momentan einsetzenden wirtschaftlichen Erholung noch nicht sicher beurteilt werden. Auch die weitere Entwicklung der wesentlichen Automobilmärkte ist damit nur bedingt prognostizierbar, sodass sich durch außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen Abweichungen zwischen den sich tatsächlich einstellenden Beträgen und den ursprünglich erwarteten Schätzwerten ergeben können. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

1 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Konzerns nach Marken stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	2009	2008
Marke Audi	22.652	25.534
Marke Lamborghini	227	404
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	2.707	3.230
Fahrzeugumsätze	25.586	29.168
Sonstiges Automobilgeschäft	4.254	5.028
Umsatzerlöse	29.840	34.196

Die Fahrzeugumsätze enthalten die Erlöse des Audi Konzerns aus dem Vertrieb von Fahrzeugen der Marken Audi und Lamborghini sowie sonstiger Marken des Volkswagen Konzerns.

Die Umsätze aus dem sonstigen Automobilgeschäft enthalten im Wesentlichen Erlöse aus Motor- und Originalteileverkäufen sowie die Erlöse der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), aus der Auftragsfertigung von Fahrzeugen des Modells VW Polo für die Volkswagen AG.

2 Herstellungskosten

In den Herstellungskosten von 25.649 (28.848) Mio. EUR sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Kosten und die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. In dieser Position werden auch die Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für Gewährleistung, für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten sowie die planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten und herstellungsbezogene Sachanlagen erfasst.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Wertminderungstests und trugen insbesondere Markt- und Wechselkursrisiken Rechnung.

3 Vertriebskosten

Die Vertriebskosten von 3.138 (3.240) Mio. EUR umfassen im Wesentlichen die Personal- und Sachkosten für Marketing und Verkaufsförderung, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit und Ausgangsfrachten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs.

4 Allgemeine Verwaltungskosten

Zu den allgemeinen Verwaltungskosten von 301 (302) Mio. EUR gehören Personal- und Sachkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
192	Ertrags- und Aufwandsrealisierung
193	Immaterielle Vermögenswerte
193	Sachanlagen
194	Vermietete Vermögenswerte
194	At-Equity-bewertete Anteile
194	Werthaltigkeitstests
195	Finanzinstrumente
197	Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
197	Latente Steuern
197	Vorräte
198	Wertpapiere und Zahlungsmittel
198	Pensionsrückstellungen
198	Sonstige Rückstellungen
198	Schätzungen und Beurteilungen des Managements
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

5 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. EUR	2009	2008
Erträge aus derivativen Sicherungsgeschäften	488	642
Erträge aus Weiterberechnungen	325	304
Erträge aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	137	171
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	125	86
Erträge aus Nebengeschäften	128	122
Erträge aus dem Abgang von Anlagegegenständen	8	5
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2	2
Übrige betriebliche Erträge	261	256
Sonstige betriebliche Erträge	1.475	1.588

Die Erträge aus derivativen Sicherungsgeschäften resultieren im Wesentlichen aus der Abrechnung von Währungssicherungsinstrumenten. Die Gesamtposition der Sicherungsgeschäfte wird unter Punkt 34.4 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.

In den Erträgen aus Nebengeschäften sind Mieterträge aus vermieteten Vermögenswerten (Investment Property) von 0,4 (1,7) Mio. EUR enthalten.

Die Erträge aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagsmittelkurs. Analog werden Kursverluste unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

6 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. EUR	2009	2008
Aufwendungen aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	122	190
Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften	224	160
Aufwendungen aus Kostenumlagen und -weiterberechnungen	43	47
Wertberichtigungen auf Forderungen	76	30
Verluste aus dem Abgang von Anlagegegenständen	4	25
Übrige betriebliche Aufwendungen	153	170
Sonstige betriebliche Aufwendungen	622	622

Die Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften resultieren im Wesentlichen aus Devisenoptionsprämien und der Abrechnung von Währungssicherungsinstrumenten. Die Gesamtposition der Sicherungsgeschäfte wird unter Punkt 34.4 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.

7 Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen

Die Erträge aus at-Equity-bewerteten Anteilen erreichten 110 (57) Mio. EUR.

8 Finanzierungsaufwendungen

in Mio. EUR	2009	2008
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	-78	-132
davon an verbundene Unternehmen	-73	-130
Zinsaufwendungen	-78	-132
Zinseffekt aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen	-111	-106
Zinseffekt aus der Bewertung von sonstigen Rückstellungen	-80	-55
Aufzinsung von Rückstellungen	-191	-161
Finanzierungsaufwendungen	-269	-293

Die Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht zugeordnet.

9 Übriges Finanzergebnis

in Mio. EUR	2009	2008
Beteiligungsergebnis	21	123
davon Erträge aus Beteiligungen	45	39
davon Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5	4
davon Erträge aus der Zuschreibung von Beteiligungen	-	70
davon Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen	-	33
davon Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-20	-16
davon Aufwendungen aus Beteiligungen	-9	-7
Ergebnis aus der Veräußerung von Wertpapieren	-18	-24
Wertberichtigungen auf nicht derivative Finanzinstrumente	-3	-60
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung derivativer Finanzinstrumente	106	41
Zinserträge und ähnliche Erträge	274	483
davon von verbundenen Unternehmen	235	396
Sonstige Erträge	103	78
davon von verbundenen Unternehmen	103	78
Übriges Finanzergebnis	483	641

Bei den Erträgen aus Beteiligungen handelt es sich vor allem um Gewinnanteile der Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg.

Die Erträge aus der Zuschreibung bzw. dem Verkauf von Beteiligungen resultierten im Vorjahr aus der Neubewertung von Vermögenswerten der AUDI DO BRASIL E CIA., Curitiba (Brasilien), sowie dem Verkauf der Gesellschaft.

Die Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung derivativer Finanzinstrumente umfassen die ineffektiven Teile von Cashflow-Hedges sowie die Fair-Value-Schwankungen derivativer Finanzinstrumente, die die Effektivitätskriterien des IAS 39 nicht vollständig erfüllen. Die Gesamtposition der Sicherungsinstrumente wird unter Punkt 34.4 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.

Die Zinserträge werden periodengerecht zugeordnet.

10 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag enthalten die aufgrund der steuerlichen Organisationsform von der Volkswagen AG, Wolfsburg, belasteten Steuern sowie die Steuern, für die die AUDI AG und die konsolidierten Tochtergesellschaften Steuerschuldner sind, und die latenten Steuern.

Der Steueraufwand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. EUR	2009	2008
Tatsächlicher Steueraufwand	789	983
davon Inland	680	801
davon Ausland	109	182
davon Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	-6	-1
Latenter Steuerertrag	-208	-13
davon Inland	-185	52
davon Ausland	-23	-65
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	581	970
davon periodenfremder Steueraufwand	15	1

Vom tatsächlichen Steueraufwand wurden 673 (799) Mio. EUR von der Volkswagen AG belastet.

Die tatsächlichen inländischen Steuern werden mit dem Steuersatz von 29,5 (29,5) Prozent bewertet. Dieser umfasst den Körperschaftsteuersatz in Höhe von 15,0 Prozent, den Solidaritätszuschlag von 5,5 Prozent sowie den durchschnittlichen Gewerbeertragsteuersatz im Konzern.

Die latenten Steuern inländischer Gesellschaften werden mit 29,5 (29,5) Prozent bewertet.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 Prozent und 41 Prozent.

Die aufgrund der steuerlichen Förderung für Forschung und Entwicklung in Ungarn entstehenden Effekte werden in der Überleitungsrechnung unter den steuerfreien Erträgen ausgewiesen. Verlustvorträge bestehen in Höhe von 104 (61) Mio. EUR, die in Höhe von 46 (57) Mio. EUR zeitlich unbegrenzt nutzbar sind. Die Realisierung steuerlicher Verluste führte im Geschäftsjahr 2009 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 2 (1) Mio. EUR. Aktive latente Steuern in Höhe von 160 (149) Mio. EUR wurden mangels Werthaltigkeit nicht angesetzt. Davon entfallen auf nicht nutzbare Verlustvorträge 7 (2) Mio. EUR und auf Steuervergünstigungen 153 (147) Mio. EUR.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten entfallen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
Immaterielle Vermögenswerte	100	101	476	459
Sachanlagen	279	200	224	217
Finanzanlagen	157	133	-	-
Vorräte	61	80	41	40
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	37	56	226	339
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	50	34	-	-
Pensionsrückstellungen	105	81	1	3
Sonstige Rückstellungen	878	910	0	49
Verbindlichkeiten	121	89	3	15
Verlustvorträge	18	10	-	-
Bruttowert	1.806	1.694	971	1.122
davon langfristig	1.272	1.145	580	596
Saldierungen	-931	-994	-931	-994
Konsolidierungen	44	-9	5	-50
Bilanzansatz	919	691	45	78

Latente Steuern sind in den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen ausführlich erläutert.

Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand

Der erwartete Steueraufwand liegt unter dem ausgewiesenen Steueraufwand. Die Ursachen für den Unterschied zwischen dem erwarteten und dem ausgewiesenen Steueraufwand begründen sich in der Überleitungsrechnung wie folgt:

in Mio. EUR	2009	2008
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.928	3.177
Erwarteter Ertragsteueraufwand 29,5 % (29,5 %)	569	937
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-2	17
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-123	-127
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	18	30
temporäre Differenzen und Verluste, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	132	124
Periodenfremder Steueraufwand	15	1
Effekte aus Steuersatzänderungen	2	3
Sonstige Steuereffekte	-30	-15
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	581	970
Effektiver Steuersatz in %	30,1	30,5

Steuereffekte für direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen

Von den in der Bilanz erfassten latenten Steuern wurden insgesamt 78 (11) Mio. EUR eigenkapitalerhöhend erfasst, ohne die Gewinn-und-Verlust-Rechnung zu beeinflussen. Die einzelnen Effekte ergeben sich aus nachfolgender Aufstellung:

in Mio. EUR	31.12.2009			31.12.2008		
	Ergebnis vor Steuern	Steuern	Ergebnis nach Steuern	Ergebnis vor Steuern	Steuern	Ergebnis nach Steuern
Währungsumrechnungsdifferenzen	6	-	6	9	-	9
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (Pensionen)	-113	34	-79	57	-17	40
Cashflow-Hedges	-178	53	-126	-77	23	-54
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)	29	-8	20	-16	5	-11
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen von At-Equity-Gesellschaften nach Steuern	-1	-	-1	17	-	17
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge (+) und Aufwendungen (-)	-256	78	-178	-10	11	1

Konzernabschluss

178	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

11 Gewinnabführung an die Volkswagen AG

An die Volkswagen AG, Wolfsburg, sind aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der AUDI AG 1.172 (1.230) Mio. EUR abzuführen.

12 Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der AUDI AG durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktien.

Bei der AUDI AG entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie, weil weder zum 31. Dezember 2009 noch zum 31. Dezember 2008 potenzielle Aktien der AUDI AG ausstanden.

	2009	2008
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	1.300	2.178
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien (unverwässert entspricht verwässert)	43.000.000	43.000.000
Ergebnis je Aktie in EUR	30,23	50,66

Die freien Aktionäre der AUDI AG erhalten anstelle einer Dividende für das Geschäftsjahr 2009 eine Ausgleichszahlung je Stückaktie. Deren Höhe entspricht der Dividende, die für eine Stammaktie der Volkswagen AG, Wolfsburg, gezahlt wird. Diese Dividende wird auf der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 22. April 2010 beschlossen.

13 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Klassen

Finanzinstrumente lassen sich gemäß IFRS 7 in folgende Klassen einteilen:

- zum Fair Value bewertet,
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet,
- nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7.

Die Klasse der nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7 liegenden Finanzinstrumente umfasst die at-Equity-bewerteten Anteile, die weder Finanzinstrumente im Sinne des IAS 39 noch Finanzinstrumente im Sinne des IFRS 7 sind.

Nettoergebnisse der Finanzinstrumente

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente – aufgeteilt nach den Kategorien des IAS 39 – stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	2009	2008
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	-248	-30
Kredite und Forderungen	-70	-147
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	278	448
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	-17	-

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente beinhalten die saldierten Erträge und Aufwendungen aus Zinsen, Fair-Value-Bewertungen, Währungsumrechnungen, Wertberichtigungen und Abgangserfolgen.

In der Kategorie „erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“ sind die Ergebnisse aus der Abrechnung und Bewertung von nicht dem Hedge Accounting zugeordneten derivativen Finanzinstrumenten erfasst. Innerhalb der Klasse „Kredite und Forderungen“ sind im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Aufwendungen für Factoring enthalten. Das Nettoergebnis der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte umfasst vor allem Erträge aus Geld- und Wertpapieranlagen.

Ansatz und Bewertung der Finanzinstrumente erfolgen nach den Regelungen des IAS 39 und sind in den „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen“ unter dem Punkt „Finanzinstrumente“ beschrieben.

Zinserträge und -aufwendungen der nicht zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente

in Mio. EUR	2009	2008
Zinserträge	248	26
Zinsaufwendungen	-24	-94
Zinserträge und -aufwendungen	224	-68

Zinserträge und -aufwendungen der nicht zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente sind ein Bestandteil des Nettoergebnisses von Finanzinstrumenten, die der Kategorie „Kredite und Forderungen“ zuzuordnen sind. Dabei umfassen Zinsaufwendungen im Wesentlichen Factoringaufwendungen, die im Zusammenhang mit den Forderungsverkäufen an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG, Wolfsburg, entstanden sind.

Wertminderungsaufwendungen der finanziellen Vermögenswerte nach Klassen

in Mio. EUR	2009	2008
Zum Fair Value bewertet	3	60
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	84	37
Wertminderungsaufwendungen	87	97

Die Wertminderungsaufwendungen betreffen Abschreibungen finanzieller Vermögenswerte wie zum Beispiel Wertberichtigungen auf Forderungen, Wertpapiere und nicht konsolidierte Tochtergesellschaften.

Für Finanzinstrumente außerhalb des Anwendungsbereichs des IFRS 7 wurden keine Wertminderungen vorgenommen.

Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen

Aus der Cashflow-Hedge-Rücklage wurden 341 (553) Mio. EUR in die Herstellungskosten und in das sonstige betriebliche Ergebnis übernommen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

14 Immaterielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	182	170
Aktiviertete Entwicklungskosten	1.989	1.940
davon in Entwicklung befindliche Produkte	817	488
davon derzeit genutzte Produkte	1.171	1.452
Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	1	2
Gesamt	2.171	2.112

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Mio. EUR	2009	2008
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	1.569	1.631
Abschreibungen und Abgänge aktivierter Entwicklungskosten	480	530
Gesamt	2.050	2.161

Für Forschung und Entwicklung wurden im Geschäftsjahr 2009 insgesamt 2.098 (2.178) Mio. EUR ausgegeben. Davon erfüllen 528 (547) Mio. EUR die Aktivierungskriterien des IAS 38.

15 Sachanlagen

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.075	1.999
Technische Anlagen und Maschinen	1.224	1.211
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.879	2.033
davon Finanzierungsleasing	0	1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	618	603
Gesamt	5.795	5.846

Die Buchwerte entsprechen beim Finanzierungsleasing den Zeitwerten.

Für die über Operate-Leasing-Verträge gemieteten Vermögenswerte erfolgten aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 85 (83) Mio. EUR.

Für die ausgewiesenen Sachanlagen bestehen keine wesentlichen Eigentums- und Verfügungsbeschränkungen.

16 Vermietete Vermögenswerte

Unter den vermieteten Vermögenswerten werden gemäß IAS 40 zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) sowie im Rahmen von Operate-Leasing-Verträgen vermietete Fahrzeuge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr ausgewiesen.

Die auf Grundlage von Wertgutachten ermittelten Zeitwerte der vermieteten Immobilien betragen 5 (7) Mio. EUR. Die vermieteten Vermögenswerte, die im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr stehen, betragen 7 (0) Mio. EUR. Aus unkündbaren Leasingverträgen für Fahrzeuge werden im Zeitraum 2010 bis 2014 insgesamt Zahlungen in Höhe von 4 Mio. EUR erwartet, davon 2 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2010.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
209	Fremdkapital
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

17 Übrige Finanzanlagen

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Anteile an verbundenen Unternehmen	95	64
Beteiligungen	9	9
Wertpapiere	2	2
Gesamt	107	75

18 Aktive latente Steuern

Die temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und des Konzernabschlusses werden unter dem Punkt „Latente Steuern“ in den „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen“ sowie unter dem Punkt 10 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ erläutert. Gemäß IAS 1 werden latente Steueransprüche unabhängig von ihrer Fristigkeit als langfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

19 Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Langfristige sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Ausleihungen	75	59
davon gegen verbundene Unternehmen	74	58
Positive Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente	310	555
davon gegen verbundene Unternehmen	310	555
Sonstige Steueransprüche	6	2
Sonstige Vermögenswerte	31	40
davon gegen verbundene Unternehmen	-	17
Gesamt	422	656

Bei den Ausleihungen entsprechen die Zeitwerte den Buchwerten. Die übrigen langfristigen Vermögenswerte haben einen Zeitwert von 347 (590) Mio. EUR. Die Ausleihungen werden mit Zinssätzen bis zu 4,5 (4,5) Prozent verzinst.

Derivative Finanzinstrumente werden zu Marktwerten bewertet. Die Gesamtposition der Sicherungsinstrumente wird unter Punkt 34.4 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.

Für die ausgewiesenen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen.

Kurzfristige sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	3.891	4.285
davon gegen verbundene Unternehmen	3.891	4.265
Positive Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente	505	579
davon gegen verbundene Unternehmen	502	569
Sonstige Steueransprüche	99	75
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	269	379
davon gegen verbundene Unternehmen	33	141
davon gegen assoziierte Unternehmen	20	6
Gesamt	4.764	5.318

Sämtliche kurzfristigen sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte sind innerhalb eines Jahres nach dem Bilanzstichtag fällig. Die Buchwerte entsprechen den Zeitwerten.

Die positiven Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Cashflow-Hedges zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	606	1.004
Rohstoffpreisisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	90	1
Sonstige derivative Finanzinstrumente	118	129
Positive Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente	815	1.134

20 Vorräte

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	324	364
Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	297	332
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.619	2.339
Kurzfristiges Vermietvermögen	328	312
Gesamt	2.568	3.347

Zeitgleich mit der Umsatzerzielung wurden Vorräte in Höhe von 23.401 (26.454) Mio. EUR in den Herstellungskosten berücksichtigt.

Die Wertminderung aus der absatzmarktorientierten Bewertung der Vorräte betrug 83 (89) Mio. EUR.

Zuschreibungen wurden im Geschäftsjahr nicht vorgenommen.

Vom Fertigerzeugnisbestand sind Teilumfänge des Geschäftswagenfuhrparks in Höhe von 142 (94) Mio. EUR zur Absicherung der Verpflichtungen gegenüber den Mitarbeitern aus dem Altersteilzeit-Blockmodell sicherungsübereignet. Für die übrigen ausgewiesenen Vorräte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen.

Ferner werden in den Vorräten vermietete Fahrzeuge mit einer Operate-Leasing-Dauer von bis zu einem Jahr in Höhe von 328 (312) Mio. EUR ausgewiesen. Aus den unkündbaren Leasingverhältnissen werden im Geschäftsjahr 2010 Zahlungen in Höhe von 12 Mio. EUR erwartet.

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen		
Dritte	1.125	1.223
verbundene Unternehmen	803	757
assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	353	235
Gesamt	2.281	2.215

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund ihrer Kurzfristigkeit den Zeitwerten.

Der Betrag der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die erst mehr als zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag realisiert werden, beträgt 5 (1) Mio. EUR. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind unter Punkt 34.1 „Kredit- und Ausfallrisiken“ dargestellt.

22 Effektive Ertragsteueransprüche

Unter dieser Position werden Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern überwiegend von ausländischen Konzerngesellschaften ausgewiesen.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
209	Fremdkapital
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

23 Wertpapiere und Zahlungsmittel

Die Wertpapiere umfassen fest oder variabel verzinsliche Wertpapiere und Aktien in Höhe von 821 (789) Mio. EUR.

Die Zahlungsmittel in Höhe von 6.455 (4.833) Mio. EUR umfassen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten und verbundenen Unternehmen. Die Guthaben bei Kreditinstituten bestanden bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen. Im Rahmen des Cashpooling wurden flüssige Mittel bei verbundenen Unternehmen angelegt.

24 Eigenkapital

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung auf den Seiten 182 und 183 dargestellt.

Das Grundkapital der AUDI AG beträgt 110.080.000 EUR. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 EUR am Gesellschaftskapital. Es ist eingeteilt in 43.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien.

Die Kapitalrücklage enthält Zuzahlungen bei der Ausgabe von Gesellschaftsanteilen. Sie erhöhte sich im abgelaufenen Berichtsjahr infolge einer Einzahlung der Volkswagen AG, Wolfsburg, in die Kapitalrücklage der AUDI AG in Höhe von 308 Mio. EUR auf 1.924 Mio. EUR.

In der Rücklage für Cashflow-Hedges werden die Chancen und Risiken aus Devisentermin-, Devisenoptions- und Rohstoffpreissicherungsgeschäften zur Absicherung zukünftiger Zahlungsströme erfolgsneutral abgegrenzt. Mit Fälligkeit der Cashflow-Hedges werden die Ergebnisse aus der Abrechnung der Sicherungskontrakte im Operativen Ergebnis ausgewiesen.

In der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren werden unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Fair-Value-Bewertung der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere berücksichtigt. Mit Veräußerung der Wertpapiere werden realisierte Kursgewinne und -verluste im Finanzergebnis ausgewiesen.

In der Rücklage für versicherungsmathematische Gewinne und Verluste wird die erfolgsneutrale Anpassung an versicherungsmathematischen Annahmen für Pensionsverpflichtungen erfasst.

In der Rücklage für at-Equity-bewertete Anteile werden gemäß IAS 28.39 erfolgsneutral erfasste Währungsumrechnungsdifferenzen aus der At-Equity-Bewertung der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), berücksichtigt.

Die Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital entfallen auf nachfolgende Gesellschafter, die jeweils 100 Prozent der Anteile an unten aufgeführten Unternehmen halten und denen das Ergebnis dieser Gesellschaften zuzurechnen ist:

Vollkonsolidierte Konzerngesellschaft	Gesellschafter
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien)	Volkswagen AG, Wolfsburg
Audi of America, LLC, Herndon (USA)	VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA, INC., Herndon, (USA)
Audi Canada Inc., Ajax (Kanada)	Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax (Kanada)

Der nach Gewinnabführung an die Volkswagen AG verbleibende Überschuss von 128 (948) Mio. EUR wird in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Aktienoptionsplan

Im Rahmen des Aktienoptionsplans der Volkswagen AG, Wolfsburg, wurde dem Vorstand und ausgewählten Mitgliedern des Topmanagements des Audi Konzerns das Recht eingeräumt, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen Bezugsrechte für Aktien der Volkswagen AG zu erwerben.

In den Geschäftsjahren 1999 bis 2006 wurden insgesamt acht Tranchen des Aktienoptionsplans aufgelegt. Der Aktienoptionsplan wurde nicht für den Zeitraum über das Jahr 2006 hinaus verlängert.

Jede Wandelschuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandelung in zehn Stammaktien. Die Wandelung kann erstmalig nach einer Sperrfrist von 24 Monaten (sogenannter Erdienungszeitraum) und dann bis zum Ablauf von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt der Ausgabe der Wandelschuldverschreibung erfolgen. Die Einzelheiten zu den Bezugs- und Ausübungsbedingungen sind den Erläuterungen zum Eigenkapital des Geschäftsberichts der Volkswagen AG zu entnehmen.

Aufwendungen fielen für den Aktienoptionsplan im Geschäftsjahr 2009 nicht mehr an, da der 24-monatige Erdienungszeitraum für die achte Tranche am 8. Juli 2008 abgelaufen war. Der entsprechende Aufwand des Vorjahres betrug 0,2 Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2009 sind keine Wandlungsrechte im Bestand, da die aus dem Aktienoptionsplan berechtigten Mitarbeiter des Audi Konzerns ihre verfügbaren Wandlungsrechte im Vorjahr vollständig ausgeübt hatten.

FREMDKAPITAL

25 Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden

Die langfristigen Finanzschulden betragen 2 (3) Mio. EUR und beinhalten ausschließlich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Der Anteil der langfristigen Finanzschulden mit einer Fristigkeit von mehr als fünf Jahren beträgt 2 (1) Mio. EUR. Die Buchwerte entsprechen den Zeitwerten.

Kurzfristige Finanzschulden

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Factoringunternehmen	514	574
Kreditverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	62	62
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	36
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	0	1
Gesamt	577	673

Der Bewertung der lang- und kurzfristigen Finanzierungsleasingverträge liegen jeweils marktübliche Zinssätze zugrunde.

Die Buchwerte entsprechen aufgrund der kurzfristigen Laufzeiten den Zeitwerten.

26 Passive latente Steuern

Die temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und des Konzernabschlusses werden unter dem Punkt „Latente Steuern“ in den „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen“ sowie unter dem Punkt 10 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ erläutert. Gemäß IAS 1 werden latente Steuerverbindlichkeiten ungeachtet ihrer Fristigkeit als langfristige Schulden ausgewiesen.

27 Sonstige Verbindlichkeiten

Die unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen derivativen Währungssicherungsinstrumente werden zu Marktwerten angesetzt. Die Gesamtposition der Währungssicherungsinstrumente wird unter dem Punkt 34 „Management von Finanzrisiken“ dargestellt.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
209	Fremdkapital
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
	Buchwerte		Zeitwerte	
Negative Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente	179	122	179	122
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	33	122	33	122
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	9	-	9	-
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	28	28	28	28
Übrige Verbindlichkeiten	311	297	296	276
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	249	234	234	215
Gesamt	527	447	512	426

Der Anteil der Verbindlichkeiten mit einer Fristigkeit von mehr als fünf Jahren beträgt 181 (168) Mio. EUR.

Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Erhaltene Anzahlungen	443	255
davon von verbundenen Unternehmen	84	11
davon von assoziierten Unternehmen	71	6
Negative Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente	120	120
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	40	120
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	176	147
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	46	-
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	84	109
Übrige Verbindlichkeiten	2.072	2.463
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.445	1.714
Gesamt	2.895	3.094

Die negativen Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Cashflow-Hedges zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	61	125
Rohstoffpreisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	2	70
Sonstige derivative Finanzinstrumente	236	47
Negative Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente	298	242

28 Rückstellungen für Pensionen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Höhe der Leistungen hängt in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Audi Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich im Audi Konzern auf insgesamt 261 (258) Mio. EUR. Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 249 (239) Mio. EUR geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird.

Die inländischen und ausländischen Leistungsansprüche der Pensionsberechtigten aus der betrieblichen Altersversorgung werden gemäß IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) nach dem 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.

Die betriebliche Altersversorgung im Audi Konzern wurde zum 1. Januar 2001 in Deutschland zu einem Pensionsfondsmodell weiterentwickelt. Auch die hierunter erfassten Altersversorgungszusagen werden nach den Vorschriften des IAS 19 als Leistungszusage klassifiziert. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg, in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet den Arbeitnehmern bei vollständiger Risikoabsicherung die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Vermögenswerte erfüllen, ist eine Verrechnung dieser Guthaben mit den hieraus abgeleiteten Pensionsverpflichtungen vorgenommen worden.

Die in der Bilanz erfassten Beträge für Leistungszusagen sind in nachfolgender Tabelle veranschaulicht:

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2005
Anwartschaftsbarwert der über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	586	464	368	306	238
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	583	471	368	306	238
Finanzierungsstatus (Saldo)	3	-7	-	-	-
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	-	7	-	-	-
Anwartschaftsbarwert der nicht über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	2.096	1.946	1.957	1.974	2.180
Bilanzierte Pensionsrückstellungen	2.098	1.946	1.957	1.974	2.180

Der Anwartschaftsbarwert der Leistungszusagen hat sich folgendermaßen verändert:

in Mio. EUR	2009	2008
Anwartschaftsbarwert am 1.1.	2.410	2.325
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	-	91
Dienstzeitaufwand	74	64
Zinsaufwand	135	129
Versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	+ 148	-111
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-79	-72
Effekte aus Übertragungen	-1	2
Rentenzahlungen aus dem Fondsvermögen	-4	-19
Währungsunterschiede	-	1
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	2.681	2.410

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
209	Fremdkapital
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Die Überleitung für den beizulegenden Zeitwert des Planvermögens stellt sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	2009	2008
Planvermögen am 1.1.	471	368
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	-	86
Erwartete Erträge aus Planvermögen	24	23
Versicherungsmathematische Gewinne (+) / Verluste (-)	+36	-47
Arbeitgeberbeiträge	64	59
Gezahlte Versorgungsleistungen	-4	-19
Effekte von Übertragungen	-	1
Sonstige Überleitungseffekte	-7	-
Planvermögen am 31.12.	583	471

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden tatsächliche Gewinne aus dem Planvermögen von 53 Mio. EUR erzielt.

Die langfristig erwartete Gesamrendite des Planvermögens wird auf einheitlicher Basis bestimmt und beruht auf tatsächlichen langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen sowie auf einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen.

Für das folgende Geschäftsjahr werden Arbeitgeberbeiträge für das Fondsvermögen in Höhe von 65 (60) Mio. EUR erwartet.

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Anteilen nach Kategorien zusammen:

in % des Fondsvermögens	2009	2008
Aktien	31,1	13,9
Festverzinsliche Wertpapiere	42,8	45,0
Kasse	7,4	25,2
Immobilien	3,3	-
Sonstiges	15,5	15,9
	100,0	100,0

Versicherungsmathematische Gewinne bzw. Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (z. B. Einkommens- oder Rentenerhöhungen) gegenüber den Rechnungsannahmen. Den Vorgaben des IAS 19 entsprechend werden solche Gewinne und Verluste erfolgsneutral unter Berücksichtigung latenter Steuern in einer gesonderten Position im Eigenkapital erfasst.

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung wurden folgende Beträge ausgewiesen:

in Mio. EUR	2009	2008
Laufender Dienstzeitaufwand für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen der Mitarbeiter	-74	-64
Zinsaufwand	-135	-129
Erwartete Erträge aus Planvermögen	24	23
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-	-
Gesamt	-185	-170

Der in den Pensionsaufwendungen enthaltene Zinsanteil wird unter den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen. Ebenfalls in dieser Position werden die erwarteten Erträge aus dem Planvermögen erfasst.

Die in der Bilanz erfassten Pensionsrückstellungen ermitteln sich gemäß IAS 19 nach der Saldierung des Anwartschaftsbarwerts mit dem Fondsvermögen. Die als Pensionsrückstellungen bilanzierte Nettoschuld hat sich wie folgt entwickelt:

in Mio. EUR	2009	2008
Pensionsrückstellungen am 1.1.	1.946	1.957
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	-	5
Aufwendungen für Altersversorgung	185	170
Versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	+113	-57
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-79	-72
Beitragszahlungen an externe Pensionsfonds	-64	-59
Von verbundenen Unternehmen empfangene Übertragungen	0	2
An verbundene Unternehmen geleistete Übertragungen	-2	-1
Währungsunterschiede	0	1
Pensionsrückstellungen am 31.12.	2.098	1.946

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, also die Auswirkungen der Abweichung zwischen erwarteten und tatsächlichen versicherungsmathematischen Prämissen, können der folgenden Tabelle entnommen werden:

in %	2009	2008	2007	2006	2005
Unterschied zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf					
in % des Barwerts der Verpflichtung	1,37	0,17	-1,46	0,29	0,15
in % des Zeitwerts des Planvermögens	-4,86	-9,88	-5,26	1,65	4,75

Im Einzelnen liegen der Berechnung der Pensionsverpflichtung folgende versicherungsmathematische Prämissen (gewichteter Durchschnitt) zugrunde:

in %	31.12.2009	31.12.2008
Gehaltstrend	2,50	2,50
Rententrend	1,60	1,60
Abzinsungsfaktor	5,40	5,75
Fluktuationsrate	1,00	1,20
Erwartete Rendite aus Planvermögen	5,00	5,00

Als biometrische Rechnungsgrundlage für die Altersversorgung wurden die „Richttafeln 2005 G“, herausgegeben von der HEUBECK-RICHTTAFELN-GmbH, verwendet.

29 Effektive Ertragsteuerverpflichtungen

Die effektiven Ertragsteuerverpflichtungen enthalten im Wesentlichen Steuerverbindlichkeiten aus Umlagen gegenüber der Volkswagen AG, Wolfsburg.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
209	Fremdkapital
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

30 Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	31.12.2009		31.12.2008	
	gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	4.161	1.673	4.004	1.722
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	517	115	531	151
Übrige Rückstellungen	804	715	669	629
Gesamt	5.482	2.502	5.204	2.502

Die Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft betreffen im Wesentlichen Gewährleistungsansprüche aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsansprüche, die unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die zwar nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Die belegschaftsbezogenen Rückstellungen werden unter anderem für Jubiläumsumwendungen, Altersteilzeit und Verbesserungsvorschläge gebildet. Die Erstattungsansprüche gegenüber der Bundesagentur für Arbeit im Rahmen der Durchführung des Altersteilzeitmodells werden unter den sonstigen Vermögenswerten (Punkt 19 „Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte“) ausgewiesen.

Die übrigen Rückstellungen betreffen verschiedene Einzelverpflichtungen.

Der Zahlungsabfluss der sonstigen Rückstellungen wird zu 46 Prozent im Folgejahr, zu 51 Prozent in den Jahren 2011 bis 2014 und zu 3 Prozent danach erwartet.

Die Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. EUR	1.1.2009	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt aus der Bewertung	31.12.2009
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	4.004	1.351	67	1.504	70	4.161
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	531	175	17	170	9	517
Übrige Rückstellungen	669	125	41	299	2	804
Gesamt	5.204	1.651	125	1.972	80	5.482

31 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	2.592	2.820
verbundenen Unternehmen	512	475
assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	9	7
Gesamt	3.114	3.302

Die Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund der kurzfristigen Laufzeiten den Buchwerten.

Bei den Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

ZUSÄTZLICHE ERLÄUTERUNGEN

32 Kapitalmanagement

Primäres Ziel des Kapitalmanagements im Audi Konzern ist die Sicherstellung einer finanziellen Flexibilität, um die Geschäfts- und Wachstumsziele zu erreichen sowie eine kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes zu ermöglichen. Dazu wird die Kapitalstruktur unter permanenter Beobachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gezielt gesteuert. Die Ziele, Methoden und Verfahrensweisen zur Optimierung des Kapitalmanagements bestanden zum 31. Dezember 2009 unverändert fort. Hierzu werden die wesentlichen Kosten- und Wertfaktoren der Unternehmensbereiche und Konzerngesellschaften regelmäßig in ihrer Entwicklung analysiert, geeignete Optimierungsmaßnahmen definiert und deren Umsetzung fortlaufend überwacht.

Das Eigenkapital sowie die Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung sind in folgender Tabelle gegenübergestellt:

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Eigenkapital	10.632	10.328
in % vom Gesamtkapital	86	84
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung	1.751	1.906
Kurzfristige Finanzschulden	577	673
Langfristige Finanzschulden	2	3
Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung	1.172	1.230
in % vom Gesamtkapital	14	16
Gesamtkapital	12.383	12.234

Das gezeichnete Kapital befindet sich zu rund 99,55 Prozent im Eigentum der Volkswagen AG, Wolfsburg, mit der ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag besteht.

Im Geschäftsjahr 2009 stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 2,9 Prozent an. Dies ist im Wesentlichen auf eine Einzahlung in die Kapitalrücklage durch die Volkswagen AG sowie auf die Einstellung in die Gewinnrücklagen zurückzuführen.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
209	Fremdkapital
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

33 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten in der Bilanz

Buchwerte der Finanzinstrumente

Eine Überleitungsrechnung für die Buchwerte der Bilanzposten auf die einzelnen Klassen des IFRS 7 zeigt die folgende Tabelle:

in Mio. EUR	Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2009	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar	Kredite und Forderungen	
AKTIVA					
Langfristig					
Übrige Finanzanlagen	107	-	107	-	-
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	422				
davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	310	29	-	-	-
davon übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	111	-	-	105	-
Kurzfristig					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.281	-	-	2.281	-
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	4.764				
davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	505	89	-	-	-
davon übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	4.260	-	-	4.073	-
Wertpapiere	821	-	821	-	-
Zahlungsmittel	6.455	-	6.455	-	-
Gesamte finanzielle Vermögenswerte	14.850	118	7.384	6.459	-
PASSIVA					
Langfristig					
Finanzschulden	2	-	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	527				
davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	179	151	-	-	-
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	348	-	-	-	-
Kurzfristig					
Finanzschulden	577	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.114	-	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	2.895				
davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	120	85	-	-	-
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	2.776	-	-	-	-
Gesamte finanzielle Schulden	7.115	236	-	-	-

Die Bewertung der Finanzinstrumente zu beizulegenden Zeitwerten folgt einer dreistufigen Hierarchie und orientiert sich an der Nähe der herangezogenen Bewertungsfaktoren zu einem aktiven Markt. Als aktiven Markt bezeichnet man einen Markt, auf dem homogene Produkte gehandelt werden, für die jederzeit vertragswillige Käufer und Verkäufer gefunden werden und deren Preise öffentlich zugänglich sind.

Nach Stufe 1 werden Finanzinstrumente, wie zum Beispiel Wertpapiere und Zahlungsmittel, bewertet, die auf aktiven Märkten notiert sind.

Zu nach Stufe 2 bewerteten Finanzinstrumenten gehören beispielsweise Derivate, deren Bewertung auf marktbezogenen, anerkannten finanzmathematischen Bewertungsmodellen beruht und deren Bewertungsfaktoren, wie Währungskurse oder Zinssätze, auf aktiven Märkten direkt oder indirekt beobachtet werden können.

Der Stufe 3 werden im Audi Konzern im Wesentlichen die Restwertabsicherungsvereinbarungen mit dem Handel zugeordnet. Die Inputfaktoren für die Bewertung der zukünftigen Entwicklung von Gebrauchtwagenpreisen können nicht auf aktiven Märkten beobachtet werden, sondern werden von verschiedenen, unabhängigen Institutionen prognostiziert. Das Restwertsicherungsmodell wird unter Punkt 34.3 „Marktrisiken“ erläutert.

Des Weiteren werden auch langfristige Warentermingeschäfte nach Stufe 3 bewertet, da die wesentlichen Parameter für ihre Bewertung aufgrund der langen Laufzeiten der Kontrakte nicht auf aktiven Märkten beobachtet werden können, sondern extrapoliert werden.

Zuordnung zu den Kategorien des IAS 39		Einteilung in Klassen des IFRS 7				
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schulden	Keiner Kategorie des IAS 39 zugeordnet	Zum Fair Value bewertet			Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		
-	-	-	2	-	105	-
-	282	-	255	55	-	-
-	6	-	-	-	105	6
-	-	-	-	-	2.281	-
-	415	-	505	-	-	-
-	186	-	-	-	4.073	186
-	-	821	-	-	-	-
-	-	6.455	-	-	-	-
-	890	7.277	762	55	6.564	193
-	-	-	-	-	-	-
-	2	-	-	-	2	-
-	28	-	33	146	-	-
-	343	-	-	-	5	343
-	577	-	-	-	577	-
-	3.114	-	-	-	3.114	-
-	35	-	41	79	-	-
-	1.599	1.177	-	-	1.599	1.177
-	5.297	1.582	-	74	224	1.519

Die Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten innerhalb der Klasse „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ entsprechen ihren Buchwerten und sind in den jeweiligen Abschnitten unter den Erläuterungen zur Bilanz angegeben. Die Zeitwerte von finanziellen Schulden innerhalb der Klasse „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ betragen 5.282 Mio. EUR und sind unter den Erläuterungen zu den entsprechenden Bilanzpositionen angegeben.

in Mio. EUR	Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2008	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar
AKTIVA			
Langfristig			
Übrige Finanzanlagen	75	-	75
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	656		
davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	555	-	-
davon übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	101	-	-
Kurzfristig			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.215	-	-
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5.318		
davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	579	129	-
davon übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	4.739	-	-
Wertpapiere	789	-	789
Zahlungsmittel	4.833	-	4.833
Gesamte finanzielle Vermögenswerte	13.886	129	5.697
PASSIVA			
Langfristig			
Finanzschulden	3	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	447		
davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	122	17	-
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	325	-	-
Kurzfristig			
Finanzschulden	673	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.302	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	3.094		
davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	120	30	-
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	2.974	-	-
Gesamte finanzielle Schulden	7.519	47	-

Zuordnung zu den Kategorien des IAS 39			Einteilung in Klassen des IFRS 7		
Kredite und Forderungen	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schulden	Keiner Kategorie des IAS 39 zugeordnet	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7
-	-	-	2	73	-
-	-	555	555	-	-
90	-	11	-	90	11
2.215	-	-	-	2.215	-
-	-	450	579	-	-
4.553	-	186	-	4.553	186
-	-	-	789	-	-
-	-	-	4.833	-	-
6.858	-	1.202	6.758	6.931	197
-	3	-	-	3	-
-	-	105	122	-	-
-	4	321	-	4	321
-	673	-	-	673	-
-	3.302	-	-	3.302	-
-	-	90	120	-	-
-	1.650	1.324	-	1.650	1.324
-	5.632	1.840	242	5.632	1.645

Überleitungsrechnung für nach Stufe 3 bewertete Finanzinstrumente

in Mio. EUR	2009
Positive Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	-
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (-)	15
Im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (-)	53
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	-12
Positive Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.	55
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (-) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	4
Negative Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	-23
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (-)	-224
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (-)	2
Im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (-)	11
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	10
Negative Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.	-224
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (-) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	-224
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (-) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	-

Das Restwertsicherungsmodell wird grundsätzlich der Stufe 3 zugeordnet. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, für deren Bewertung keine Extrapolation der Kurse mehr notwendig ist, weil diese wieder auf aktiven Märkten beobachtbar sind. Die Auswirkungen von Marktpreisänderungen der Gebrauchtwagen, die sich aus den Absicherungsvereinbarungen ergeben, sind unter Punkt 34.3 „Marktrisiken“ im Einzelnen dargestellt. Risiken, die sich aus Zeitwertschwankungen der nach Stufe 3 bewerteten derivativen Finanzinstrumente ergeben, werden im Audi Konzern mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Dadurch werden Effekte der Änderungen von Rohstoffpreisnotierungen auf das Ergebnis und das Eigenkapital dargestellt. Eine 10-prozentige Steigung (Senkung) der Rohstoffpreise von nach Stufe 3 bewerteten Waretermingeschäften zum 31. Dezember 2009 hätte einen Effekt von 21 Mio. EUR (-21 Mio. EUR) zur Folge, im Wesentlichen auf das Eigenkapital. Gemäß IFRS 7 sind im ersten Jahr der Umsetzung der Änderungen keine Vergleichswerte für das Vorjahr anzugeben. 2009 wurde der geänderte IFRS 7 erstmals im Audi Konzern angewendet.

34 Management von Finanzrisiken

34.1 Kredit- und Ausfallrisiken

Kredit- und Ausfallrisiken aus finanziellen Vermögenswerten bestehen in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der positiven Fair Values gegenüber den jeweiligen Kontrahenten. Dem Risiko aus nicht derivativen Finanzinstrumenten wird durch die gebildeten Wertberichtigungen für erwartete Forderungsausfälle Rechnung getragen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie Währungs- und Rohstoffpreissicherungsinstrumenten sind Kontrahenten einwandfreier Bonität. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, das auf den Bonitätseinschätzungen internationaler Ratingagenturen und der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner aufbaut.

Die Kreditqualität zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteter finanzieller Vermögenswerte zeigt folgende Tabelle:

in Mio. EUR	Bruttobuchwert 31.12.2009	Weder überfällig noch wert- berichtigt	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Wert- berichtigt
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.314	1.682	573	60
Sonstige Forderungen	4.243	4.132	43	68
davon Forderungen aus Darlehen	3.966	3.965	0	1
davon übrige Forderungen	277	167	42	67
Gesamt	6.557	5.814	615	128

in Mio. EUR	Bruttobuchwert 31.12.2008	Weder überfällig noch wert- berichtigt	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Wert- berichtigt
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.247	1.490	687	70
Sonstige Forderungen	4.648	4.582	50	16
davon Forderungen aus Darlehen	4.344	4.343	0	1
davon übrige Forderungen	304	239	50	15
Gesamt	6.895	6.072	737	86

Die Handelspartner, Darlehensnehmer und Schuldner des Audi Konzerns werden regelmäßig im Rahmen des Risikomanagements überwacht. Dabei sind sämtliche „weder überfälligen noch wertberichtigten“ Forderungen in Höhe von 6.121 (7.217) Mio. EUR der Risikoklasse 1 zuzuordnen. Die Risikoklasse 1 ist die höchste Ratingeinstufung im Volkswagen Konzern; sie umfasst ausschließlich „Forderungen gegenüber Vertragspartnern mit guter Bonität“.

Innerhalb des Audi Konzerns existieren keinerlei überfällige zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente. Die Bestimmung der Fair Values dieser Finanzinstrumente orientiert sich an den Marktpreisen. Infolge der durch die Finanzmarktkrise verursachten Marktwertschwankungen wurden im Geschäftsjahr 2009 zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten von 18 (83) Mio. EUR einzelwertberichtigt.

Finanzielle Vermögenswerte, die überfällig und nicht wertberichtigt sind, werden in der folgenden Fälligkeitsanalyse der Bruttobuchwerte dargestellt:

in Mio. EUR	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Überfällig		
		bis 30 Tage	30 bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage
	31.12.2009			
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	573	265	256	51
Sonstige Forderungen	43	22	19	2
davon Forderungen aus Darlehen	0	0	-	-
davon übrige Forderungen	42	21	19	2
Gesamt	615	287	275	53

in Mio. EUR	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Überfällig		
		bis 30 Tage	30 bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage
	31.12.2008			
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	687	493	134	60
Sonstige Forderungen	50	40	7	3
davon Forderungen aus Darlehen	0	0	-	-
davon übrige Forderungen	50	40	7	3
Gesamt	737	533	141	63

Das Ausfallrisiko ist insgesamt gering, da der weit überwiegende Umfang der überfälligen und nicht wertberichtigten finanziellen Vermögenswerte nur kurzzeitig überfällig ist – vorwiegend bedingt durch Rechnungseingangs- und Zahlungsprozesse beim Kunden. Vertragsänderungen zur Vermeidung der Überfälligkeit von Finanzinstrumenten waren infolgedessen nicht vorzunehmen.

Konzernabschluss

178	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf – zum Bilanzstichtag bestehende und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete – Forderungen stellt sich für die Geschäftsjahre 2009 bzw. 2008 wie folgt dar:

in Mio. EUR	2009	Einzelwertberichtigung	2008	Einzelwertberichtigung
Stand 1.1.	37	37	19	19
Zuführung	76	76	26	26
Inanspruchnahme	-13	-13	-8	-8
Auflösung	-2	-2	-	-
Stand 31.12.	98	98	37	37

Portfoliobasierte Wertberichtigungen finden im Audi Konzern keine Anwendung.

Sicherheiten

Im Audi Konzern werden finanzielle Vermögenswerte, die als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt werden, in Höhe von 170 (82) Mio. EUR bilanziert. Diese Sicherheiten würden im Wesentlichen in Anspruch genommen, sobald Zahlungsziele für die besicherten Verbindlichkeiten überschritten werden.

34.2 Liquiditätsrisiken

Liquiditätsrisiken aus finanziellen Verbindlichkeiten ergeben sich, wenn laufende Zahlungsverpflichtungen nicht mehr erfüllt werden können. Eine auf einen festen Planungshorizont ausgerichtete Liquiditätsvorausschau sowie vorhandene nicht ausgenutzte Kreditlinien stellen jederzeit die Liquiditätsversorgung im Audi Konzern sicher.

Fälligkeitsanalyse undiskontierter Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen finanziellen Verbindlichkeiten sind in nachfolgender Übersicht getrennt nach Fristigkeiten aufgeführt:

in Mio. EUR	Gesamt	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	31.12.2009			
Finanzschulden	579	577	-	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.114	3.114	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.599	1.473	5	120
Derivative Finanzinstrumente	9.413	4.608	4.780	25
Gesamt	14.705	9.772	4.786	147

in Mio. EUR	Gesamt	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	31.12.2008			
Finanzschulden	676	673	2	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.302	3.302	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.650	1.623	27	-
Derivative Finanzinstrumente	12.685	5.243	7.442	-
Gesamt	18.313	10.841	7.471	1

Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, welche in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung auch der Zahlungsmittelzuflüsse würden die in der Fälligkeitsanalyse dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen.

34.3 Marktrisiken

Der Audi Konzern ist aufgrund seiner globalen Geschäftstätigkeit verschiedenen Marktrisiken ausgesetzt, die im Folgenden dargestellt werden. Dazu werden die einzelnen Risikoarten und die jeweiligen Maßnahmen zum Risikomanagement beschrieben. Zusätzlich werden diese Risiken im Rahmen von Sensitivitätsanalysen quantifiziert.

Währungsrisiken

Der Audi Konzern ist aufgrund seiner internationalen Geschäftstätigkeit Währungsschwankungen ausgesetzt. Die Maßnahmen zur Absicherung dieser Währungsrisiken werden nach der bestehenden Volkswagen-Organisationsrichtlinie regelmäßig zwischen der AUDI AG und dem Konzern-Treasury der Volkswagen AG, Wolfsburg, abgestimmt.

Durch den Abschluss entsprechender Sicherungsgeschäfte werden die Risiken betrag- und fristenkongruent begrenzt. Die Sicherungsgeschäfte werden im Rahmen eines Geschäftsbesorungsvertrages zentral von der Volkswagen AG für den Audi Konzern getätigt. Auf Basis des Anteils am Gesamtsicherungsvolumen des Volkswagen Konzerns werden dem Audi Konzern monatlich die Ergebnisse aus den Sicherungskontrakten gutgeschrieben bzw. belastet. Darüber hinaus schließt die AUDI AG gemäß der Volkswagen-Organisationsrichtlinie in geringem Umfang auch eigene Sicherungsgeschäfte ab, soweit dies der Vereinfachung des laufenden Geschäfts dient.

Es kommen marktgängige derivative Finanzinstrumente zum Einsatz (Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Währungsswaps). Kontrakte werden ausschließlich mit erstklassigen nationalen und internationalen Banken abgeschlossen, deren Bonität laufend von führenden Ratingagenturen überprüft wird.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken betrafen die Kurssicherungen im Jahr 2009 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund, den japanischen Yen, den australischen Dollar, den kanadischen Dollar sowie den ungarischen Forint.

Währungsrisiken im Sinne von IFRS 7 entstehen durch Finanzinstrumente, die in einer von der funktionalen Währung abweichenden Währung denominated und monetärer Art sind. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung (Translationsrisiko) bleiben hierbei unberücksichtigt. Im Audi Konzern sind die wesentlichen nicht derivativen monetären Finanzinstrumente (flüssige Mittel, Forderungen, gehaltene Wertpapiere und gehaltene Fremdkapitalinstrumente, verzinsliche Schulden, unverzinsliche Verbindlichkeiten) entweder unmittelbar in funktionaler Währung denominated oder werden zu einem wesentlichen Teil durch den Einsatz von Derivaten in die funktionale Währung transferiert. Vor allem aufgrund der in der Regel kurzfristigen Fälligkeit der Instrumente haben mögliche Währungskursänderungen nur sehr geringfügige Auswirkungen auf das Ergebnis oder das Eigenkapital.

Die Währungsrisiken werden durch Sensitivitätsanalysen bewertet, bei denen durch hypothetische Änderungen von relevanten Risikovariablen Effekte auf Ergebnis und Eigenkapital gemessen werden. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Audi Konzern Finanzinstrumente einget.

Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist. Kursänderungen der den abgesicherten Grundgeschäften zugrunde liegenden Währungen haben Auswirkungen auf die Cashflow-Hedge-Rücklage im Eigenkapital und auf den Fair Value dieser Sicherungsgeschäfte.

Fondspreisrisiken

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, das sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden, wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds, separat in den entsprechenden Erläuterungen zu den „Währungsrisiken“ sowie zu den „Zinsrisiken“ quantifiziert.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Generell wird den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegengewirkt, dass – wie in den Anlage-richtlinien festgelegt – bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte geachtet wird. Daneben werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungsgeschäfte in Form von Futures-Kontrakten eingesetzt. Die entsprechenden Maßnahmen werden in Abstimmung mit dem Konzern-Treasury der Volkswagen AG, Wolfsburg, von der AUDI AG koordiniert und durch das Risikomanagement der Spezialfonds operativ umgesetzt.

Die Bewertung des Fondspreisrisikos erfolgt im Audi Konzern im Einklang mit IFRS 7 durch Sensitivitätsanalysen. Dabei lassen sich durch hypothetische Änderungen von Risikovariablen am Bilanzstichtag deren Auswirkungen auf die Preise der in den Fonds enthaltenen Finanzinstrumente ermitteln. Als Risikovariablen kommen beim Fondspreisrisiko insbesondere Börsenkurse oder Indizes infrage.

Rohstoffpreisrisiken

Rohstoffe unterliegen aufgrund der Volatilität der Rohstoffmärkte Preisschwankungsrisiken. Zur Begrenzung dieser Risiken werden Warentermingeschäfte eingesetzt. Die Sicherungsmaßnahmen werden nach der bestehenden Volkswagen-Organisationsrichtlinie regelmäßig zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, abgestimmt. Die Sicherungsgeschäfte werden zentral von der Volkswagen AG im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages für die AUDI AG abgeschlossen. Dem Audi Konzern werden die Ergebnisse aus den Sicherungskontrakten auf Basis des Anteils am Gesamtsicherungsvolumen des Volkswagen Konzerns gutgeschrieben bzw. belastet.

Die Absicherung betrifft wesentliche Umfänge der Rohstoffe Aluminium und Kupfer. Kontrakte werden ausschließlich mit erstklassigen nationalen und internationalen Banken abgeschlossen, deren Bonität laufend von führenden Ratingagenturen überprüft wird.

Rohstoffpreisrisiken werden ebenfalls mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Durch hypothetische Änderungen von Preisnotierungen lassen sich die Auswirkungen der Wertänderungen der eingesetzten Sicherungsgeschäfte auf das Eigenkapital und auf das Ergebnis vor Ertragsteuern quantifizieren.

Zinsrisiken

Zinsrisiken resultieren aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten.

Der Audi Konzern begrenzt Zinsänderungsrisiken insbesondere bei der Vergabe von Ausleihungen und Darlehen durch die Vereinbarung von Festzinskonditionen.

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze zum Bilanzstichtag auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen sowie gegebenenfalls auf das Eigenkapital dar.

Restwertrisiken

Die Finanzmarktkrise wirkte sich 2009 negativ auf den Gebrauchtwagenmarkt aus. Diese Entwicklung könnte sich auch in den Folgejahren fortsetzen. Soweit hieraus für den Handel Verluste im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen aus den gesunkenen Restwerten resultieren, werden diese teilweise vom Audi Konzern auf der Grundlage von Absicherungsvereinbarungen übernommen. Die Absicherungsvereinbarungen stützen sich zum einen auf halbjährlich von der Restwertkommission verabschiedeten Restwertempfehlungen zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, zum anderen auf aktuelle, marktübliche Händlereinkaufswerte zum Abrechnungszeitpunkt der Restwertabsicherung. Basis der Restwertempfehlungen bilden die Prognosen verschiedener, unabhängiger Institute aufgrund von Transaktionspreisen.

Restwertrisiken werden ebenfalls mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Dabei lassen sich durch hypothetische Änderungen der Marktpreise von Gebrauchtwagen zum Bilanzstichtag deren Auswirkungen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern quantifizieren.

Quantifizierung der Währungsrisiken durch Sensitivitätsanalysen

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10 Prozent auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die unten genannten Währungsrelationen die folgenden wesentlichen Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis vor Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte wäre nicht sachgerecht, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Mio. EUR	31.12.2009		31.12.2008	
	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
Währungsrelation				
EUR / USD				
Sicherungsrücklage	487	- 365	662	- 421
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 24	- 40	- 134	7
EUR / GBP				
Sicherungsrücklage	184	- 182	288	- 288
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 3	8	- 7	17
EUR / JPY				
Sicherungsrücklage	49	- 49	54	- 54
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 2	2	2	- 2

Quantifizierung der übrigen Marktrisiken durch Sensitivitätsanalysen

Auch die Bewertung der übrigen Marktrisiken gemäß IFRS 7 erfolgt im Audi Konzern durch Sensitivitätsanalysen. Dabei lassen sich durch hypothetische Änderungen von Risikovariablen am Bilanzstichtag deren Auswirkungen auf die entsprechenden Bilanzpositionen und auf das Ergebnis ermitteln. Als Risikovariablen kommen je nach Risikoart verschiedene Faktoren infrage (im Wesentlichen Aktienkurse, Rohstoffpreise, Marktzinsniveau, Marktpreise von Gebrauchtwagen). Mittels der durchgeführten Sensitivitätsanalysen ließen sich die folgenden übrigen Marktrisiken im Audi Konzern quantifizieren:

	Angaben in	2009		2008	
Fondspreisrisiken					
Änderung der Aktienkurse	Prozent	+ 10	- 10	+ 10	- 10
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	4	- 4	1	- 1
Rohstoffpreisrisiken					
Änderung der Rohstoffpreise	Prozent	+ 10	- 10	+ 10	- 10
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	41	- 41	15	- 15
Effekte auf das Ergebnis	Mio. EUR	16	- 16	9	- 9
Zinsänderungsrisiken					
Änderung des Marktzinsniveaus	Basispunkte	+ 100	- 100	+ 100	- 100
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	- 11	12	- 15	17
Effekte auf das Ergebnis	Mio. EUR	- 3	4	- 3	3
Restwertrisiken					
Änderung der Marktpreise von Gebrauchtwagen	Prozent	+ 10	- 10	+ 10	- 10
Effekte auf das Ergebnis	Mio. EUR	200	- 46	-	-

34.4 Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Audi Konzern prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode sowie mit statistischen Methoden in Form einer Regressionsanalyse durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Effektivitätstests in Form der Dollar-Offset-Methode oder in Form einer Regressionsanalyse. Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäftes mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäftes verglichen. Alle Hedge-Beziehungen waren im Rahmen der Bandbreiten nach IAS 39 (80 bis 125 Prozent) effektiv.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäftes als unabhängige, die des Sicherungsgeschäftes als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgt bei hinreichenden Bestimmtheitsmaßen und Steigungsfaktoren. Alle im Rahmen dieser statistischen Methode geprüften Sicherungsbeziehungen waren zum Abschlussstichtag effektiv.

Ausnahmsweise ergaben sich 2009 Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges in Höhe von 3 (0) Mio. EUR.

Nominalvolumen der Cashflow-Hedges

Die Nominalvolumina der dargestellten Cashflow-Hedges zur Absicherung von Währungs- und Rohstoffpreisisiken stellen die Summe der Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen.

in Mio. EUR	Nominalvolumen				Marktwerte	
	31.12.2009	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	31.12.2008	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	31.12.2009	31.12.2008
Cashflow-Hedges	9.289	4.472	12.805	5.266	634	810
Devisentermingeschäfte	7.143	4.198	7.588	5.185	530	570
Devisenoptionsgeschäfte	1.806	189	4.980	-	15	309
Warentermingeschäfte	340	85	237	81	89	-69

Sonstige derivative Finanzinstrumente

Die eingesetzten derivativen Finanzinstrumente weisen eine maximale Sicherungslaufzeit von sieben Jahren auf. Die sonstigen derivativen Finanzinstrumente enthalten im Wesentlichen Kontrakte zur Absicherung von Marktrisiken sowie einen Vertrag, der ein Recht zum Erwerb von Unternehmensanteilen beinhaltet. Die Marktwerte dieser Derivate betragen -117 (82) Mio. EUR.

35 Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden für das Geschäftsjahr 2009 sowie für das Vorjahr die Zahlungsströme erläutert – getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit. Auswirkungen von Konzernkreis- und Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel werden gesondert dargestellt. Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit umfasst sämtliche Zahlungsströme, die im Zusammenhang mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stehen, und wird mittels der indirekten Berechnungsmethode dargestellt. Dabei werden ausgehend vom Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern alle zahlungsunwirksamen Erträge und Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) herausgerechnet.

Im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit sind 2009 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 292 (400) Mio. EUR und für gezahlte Zinsen von 25 (95) Mio. EUR enthalten. 2009 flossen Dividenden und Gewinnabführungen in Höhe von 91 (71) Mio. EUR dem Audi Konzern zu. In der Position Ertragsteuerzahlungen werden im Wesentlichen Zahlungen an die Volkswagen AG, Wolfsburg, im Rahmen der steuerlichen Organschaft im Inland und Zahlungen an ausländische Steuerbehörden ausgewiesen.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit umfasst die aktivierten Entwicklungskosten sowie Zugänge bei den sonstigen immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen, Finanzanlagen und langfristigen Ausleihungen. Die Erlöse aus dem Abgang von Anlagegegenständen, die Erlöse aus der Veräußerung von Beteiligungen sowie die zahlungswirksame Veränderung der Wertpapiere sind ebenfalls im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten. Aus der Veräußerung der Anteile an der Volkswagen Group Singapore Pte. Ltd., Singapur, ergab sich 2009 ein Mittelzufluss von 2 Mio. EUR. 2008 resultierte aus dem Verkauf der AUDI DO BRASIL E CIA., Curitiba (Brasilien), ein Mittelzufluss von 101 Mio. EUR.

Im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus der Gewinnabführung auch die Veränderungen der Finanzschulden erfasst.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Die Veränderung der Zahlungsmittel aus Konsolidierungskreisänderungen betrifft Unternehmen, die erstmals konsolidiert werden.

36 Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualverbindlichkeiten, die in Höhe der am Bilanzstichtag maximal möglichen Inanspruchnahme ausgewiesen werden.

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	54	62
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	108	68
Gesamt	162	130

37 Rechtsstreitigkeiten

Weder die AUDI AG noch eine ihrer Konzerngesellschaften sind an laufenden oder absehbaren Gerichts- oder Schiedsverfahren beteiligt, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage haben können. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus anderen Gerichts- oder Schiedsverfahren sind bei der jeweiligen Konzerngesellschaft in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet worden bzw. werden ausreichende Versicherungsleistungen erwartet.

38 Change-of-control-Vereinbarungen

Change-of-control-Klauseln sind vertragliche Vereinbarungen zwischen einem Unternehmen und Dritten, nach denen sich eine Rechtsfolge daran anknüpft, dass sich die Eigentumsverhältnisse an einer Vertragspartei direkt oder indirekt ändern.

Die wesentlichen vertraglichen Vereinbarungen des Audi Konzerns mit Dritten beinhalten für den Fall einer Veränderung der Eigentumsverhältnisse an der AUDI AG oder ihrer Tochtergesellschaften keine Change-of-control-Klauseln.

39 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. EUR	Fälligkeit 31.12.2009				Fälligkeit 31.12.2008	
	innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	gesamt	über 1 Jahr	gesamt
Bestellobligo für						
Sachanlagen	961	350	-	1.311	406	1.167
immaterielle Vermögenswerte	135	42	-	177	41	222
Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen	30	35	47	113	55	112
Übrige finanzielle Verpflichtungen	33	134	46	213	-	-
Gesamt	1.159	561	93	1.813	502	1.501

40 Aufgegebene Geschäftsbereiche

Es ist nicht geplant, Bereiche im Sinne des IFRS 5 einzustellen oder aufzugeben.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

41 Materialaufwand

in Mio. EUR	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	16.945	21.804
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.567	1.626
Gesamt	18.512	23.430

42 Personalaufwand

in Mio. EUR	2009	2008
Löhne und Gehälter	2.872	3.076
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	646	633
davon für Altersversorgung	98	65
davon beitragsorientierte Rentenpläne	261	258
Gesamt	3.519	3.709

In den Löhnen und Gehältern wurden Zuschüsse der Bundesagentur für Arbeit in Höhe von 17 (8) Mio. EUR aufwandsmindernd berücksichtigt. Die Auszahlung der Zuschüsse erfolgt nach den Voraussetzungen des Altersteilzeitgesetzes.

Die sozialen Abgaben enthalten in Höhe von 7 Mio. EUR aufwandsmindernd erfasste Guthaben bei der Bundesagentur für Arbeit für Kurzarbeitergeld; die Zahlungen richten sich nach den Voraussetzungen des Sozialgesetzbuchs.

43 Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2009	2008
Inländische Gesellschaften	45.408	45.008
Ausländische Gesellschaften	10.200	10.468
Beschäftigte Arbeitnehmer	55.608	55.476
Auszubildende	2.115	2.057
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	57.723	57.533
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	288	289
Belegschaft	58.011	57.822

44 Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Nahe stehende Unternehmen oder Personen (Related Parties) sind nach IAS 24

- die Muttergesellschaft Volkswagen AG, Wolfsburg, und ihre Tochterunternehmen und wesentlichen Beteiligungen außerhalb des Audi Konzerns,
- die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und die mit ihr verbundenen oder ihr nahe stehenden Unternehmen (der Stimmrechtsanteil des Unternehmens an der Volkswagen AG belief sich zum 31. Dezember 2009 auf 50,76 Prozent),
- sonstige Personen bzw. Unternehmen, die vom berichtenden Unternehmen beeinflusst werden können bzw. die auf das Unternehmen Einfluss nehmen können, wie
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der AUDI AG,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG,
 - assoziierte Unternehmen,
 - nicht konsolidierte Tochtergesellschaften.

Der Umfang der Transaktionen mit der Muttergesellschaft Volkswagen AG und anderen – nicht dem Audi Konzern angehörenden – Tochterunternehmen und Beteiligungen ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

in Mio. EUR	2009	2008
Verkäufe und Leistungen an		
die Volkswagen AG	4.078	5.037
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	6.147	8.275
Einkäufe und erhaltene Leistungen von		
der Volkswagen AG	4.427	5.252
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	2.088	3.093
Forderungen gegen		
die Volkswagen AG	7.776	7.632
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	3.985	3.253
Verbindlichkeiten gegenüber		
der Volkswagen AG	2.866	2.776
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	1.122	1.155
Haftungsverhältnisse gegenüber		
der Volkswagen AG	-	-
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	131	118
Gestellte Sicherheiten gegenüber		
der Volkswagen AG	-	-
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	62	-

Zum 31. Dezember 2009 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 1.927 (1.569) Mio. EUR.

Eine Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen wird als nicht wahrscheinlich erachtet.

Der Umfang der Geschäftsbeziehungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Audi Konzerns mit nicht konsolidierten Gesellschaften und assoziierten Unternehmen sowie sonstigen nahe stehenden Unternehmen geht aus den folgenden Tabellen hervor:

in Mio. EUR	2009	2008	2009	2008
	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Assoziierte Unternehmen	1.905	1.569	34	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	562	379	103	106
Porsche Gesellschaften	728	982	42	15

in Mio. EUR	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
	Forderungen an		Verbindlichkeiten gegenüber	
Assoziierte Unternehmen	352	232	71	6
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	111	117	28	42
Porsche Gesellschaften	9	6	3	2

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

In der Gruppe der „Porsche Gesellschaften“ werden die Geschäftsbeziehungen mit der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart, der Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), und deren Tochterunternehmen zusammengefasst.

Geschäftsbeziehungen zur Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, bestanden nicht.

Die „Porsche Gesellschaften“ und die Porsche Automobil Holding SE waren vom 5. Januar bis zum 3. Dezember 2009 verbundene Unternehmen des Audi Konzerns gemäß IAS 27 und § 271 HGB. In diesem Zeitraum wurden von den vollkonsolidierten Gesellschaften des Audi Konzerns Lieferungen und Leistungen in Höhe von 669 Mio. EUR an die „Porsche Gesellschaften“ erbracht; umgekehrt wurden Lieferungen und Leistungen in Höhe von 15 Mio. EUR bezogen.

Alle Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gemäß IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind. Zu den von nahe stehenden Unternehmen bezogenen Lieferungen und Leistungen zählen vornehmlich Zulieferungen für die Produktion, bezogene Originalteile sowie Entwicklungs-, Transport-, Finanzdienst- und Vertriebsleistungen, in geringerem Umfang auch Design-, Schulungs- und Serviceleistungen. Bei den an nahe stehende Unternehmen erbrachten Geschäftsumfängen handelt es sich überwiegend um verkaufte Neu- und Gebrauchtfahrzeuge, Aggregate und Komponenten sowie um die Überlassung liquider Mittel in Form von Darlehen, Termin- und Tagesgeldanlagen.

Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG sind auch Mitglieder in Aufsichtsräten oder Vorstände von anderen Unternehmen, mit denen der Audi Konzern Geschäftsbeziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit diesen Unternehmen werden ebenfalls zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind. In diesem Zusammenhang wurden an das Land Niedersachsen und an Unternehmen, an denen das Land Niedersachsen mehrheitlich beteiligt ist, Lieferungen und Leistungen in einem Gesamtwert von 0,4 (0,3) Mio. EUR erbracht.

Eine vollständige Zusammenstellung der Aufsichtsratsmandate des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG ist im Jahresabschluss 2009 der AUDI AG aufgeführt.

Ebenso haben die Leistungsbeziehungen mit dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG zu marktüblichen Bedingungen stattgefunden. Das Transaktionsvolumen war wie im Vorjahr geringfügig. Insgesamt wurden von diesem Personenkreis im Berichtsjahr Leistungen in Höhe von 572 (615) Tsd. EUR bezogen bzw. seitens des Audi Konzerns Leistungen in Höhe von 16 (106) Tsd. EUR erbracht. Die Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG sind dem Punkt 48 „Angaben zu Aufsichtsrat und Vorstand“ zu entnehmen.

Die AUDI AG und ihre Konzerngesellschaften legen ihre liquiden Mittel überwiegend im Volkswagen Konzern an bzw. nehmen dort liquide Mittel auf. Sämtliche Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

45 Honorare des Konzernabschlussprüfers

in Tsd. EUR	2009	2008
Abschlussprüfungen	851	707
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	98	113
Steuerberatungsleistungen	-	164
Sonstige Leistungen	87	155
Gesamt	1.035	1.139

Aufgrund handelsrechtlicher Bestimmungen umfassen die Honorare des Abschlussprüfers die Konzernabschlussprüfung und die Prüfung der Jahresabschlüsse der inländischen Tochtergesellschaften.

46 Segmentberichterstattung

Im Geschäftsjahr 2009 findet erstmalig der IFRS 8 Anwendung; danach orientiert sich die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten an der internen Unternehmenssteuerung.

Der Audi Konzern konzentriert seine wirtschaftlichen Aktivitäten auf das Automobilgeschäft. Infolgedessen sind sowohl die interne Berichterstattung als auch die Abstimmungs-, Steuerungs- und Entscheidungsprozesse auf Gesamtvorstandsebene auf den Audi Konzern als unternehmerische Einheit im Sinne einer Ein-Segment-Struktur auf das Automobilgeschäft ausgerichtet. Eine weitergehende Aufgliederung des Konzerns in Segmente im Sinne des IFRS 8 ergibt sich daher nicht.

Die zentrale Performance- und Steuerungskenngröße für den Audi Konzern ist das „Operative Ergebnis“. Die interne Berichterstattung entspricht der externen IFRS-Berichterstattung. Eine Überleitungsrechnung ist somit nicht erforderlich.

in Mio. EUR	2009	2008
Operatives Ergebnis	1.604	2.772

Darüber hinaus überwacht der Gesamtvorstand regelmäßig unter anderem die folgenden finanziellen und wirtschaftlichen Kenngrößen (ebenfalls auf Konzernbasis):

		2009	2008
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	1.928	3.177
Auslieferungen an Kunden – Marke Audi	Fahrzeuge	949.729	1.003.469
Absatz Marke Audi	Fahrzeuge	954.802	999.503
Produktion Marke Audi	Fahrzeuge	931.007	1.026.617
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Entwicklungsleistungen)	in Mio. EUR	1.266	1.906
Sachinvestitionsquote ¹⁾	in %	4,2	5,6
Vorräte (einschließlich kurzfristigem Vermietvermögen)	in Mio. EUR	2.568	3.347
Netto-Liquidität	in Mio. EUR	10.665	9.292
Belegschaft zum 31.12.		58.046	58.335
Kapitalrendite	in %	11,5	19,8
Kapitalumschlag ²⁾		3,1	3,5

1) Sachinvestitionsquote = Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Entwicklungsleistungen)/Umsatzerlöse

2) Kapitalumschlag = Umsatz/durchschnittlich investiertes Vermögen

Die Standorte der langfristigen Vermögenswerte sind folgendermaßen auf die Regionen, in denen der Audi Konzern tätig ist, verteilt:

Langfristige Vermögenswerte nach Regionen	2009		2008	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Deutschland	7.498	77,8	7.265	76,2
Übriges Europa	1.807	18,7	1.994	20,9
Amerika	214	2,2	183	1,9
Asien-Pazifik	118	1,2	95	1,0
Gesamt	9.636	100,0	9.538	100,0

Konzernabschluss

178	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Die Investitionen und Abschreibungen sowie die Segmentvermögenswerte haben sich folgendermaßen entwickelt:

in Mio. EUR	2009	2008
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.266	1.906
Zugänge aktivierte Entwicklungsleistungen	528	547
Investitionen in Finanzanlagen	42	33
Investitionen in Vermietvermögen	8	0
Gesamt	1.844	2.486

in Mio. EUR	2009	2008
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.285	1.371
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungsleistungen	480	530
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9	7
Abschreibungen auf Vermietvermögen	1	0
Gesamt	1.775	1.908

Umsatzerlöse erzielt der Audi Konzern im Wesentlichen aus dem Verkauf von Automobilen. Neben der Marke Audi werden Fahrzeuge der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns vertrieben.

in Mio. EUR	2009	2008
Marke Audi	22.652	25.534
Marke Lamborghini	227	404
Marke Volkswagen	2.281	2.705
Marke SEAT	218	290
Marke Škoda	197	223
Marke Bentley	11	12
Fahrzeugumsätze	25.586	29.168
Sonstiges Automobilgeschäft	4.254	5.028
Umsatzerlöse	29.840	34.196

Der Audi Konzern verfügt mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, sowie mit verbundenen Gesellschaften des VW Konzerns über wichtige Kunden, mit denen eine Abhängigkeitsbeziehung besteht:

Umsatzerlöse mit wesentlichen Kunden	2009		2008	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Volkswagen AG, Wolfsburg	3.350	11,2	4.065	11,9
Verbundene Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ohne vollkonsolidierte Gesellschaften des Audi Konzerns	6.356	21,3	8.388	24,5

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns wurden in folgenden Regionen erwirtschaftet:

Umsatzerlöse nach Regionen	2009		2008	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Deutschland	8.727	29,2	9.503	27,8
Übriges Europa	13.176	44,2	16.651	48,7
Asien-Pazifik	4.650	15,6	4.250	12,4
Nordamerika	2.856	9,6	3.321	9,7
Afrika	240	0,8	234	0,7
Südamerika	193	0,6	237	0,7
Gesamt	29.840	100,0	34.196	100,0

47 Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 23. November 2009 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

48 Angaben zu Aufsichtsrat und Vorstand

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.

Die kurzfristig fällige Gesamtvergütung umfasst fixe und variable Bestandteile. 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 kommen. Andererseits gewährleisten variable, vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängige Bestandteile eine Interessengleichheit zwischen Vorstand und den übrigen Stakeholdern.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2009 betragen 7.547 (6.893) Tsd. EUR, davon entfielen 4.525 (4.135) Tsd. EUR auf den variablen Anteil. Die Höhe der fixen Vergütungsbestandteile betrug für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2009 insgesamt 3.022 (2.758) Tsd. EUR. Die Angabe der Bezüge jedes einzelnen Vorstandsmitglieds unter Namensnennung gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 6 Buchstabe a) Satz 5 bis 9 HGB unterbleibt, da die Hauptversammlung 2006 einen entsprechenden Beschluss gefasst hat, der für die Dauer von fünf Jahren gilt.

Neben fixen Geldbezügen gibt es in unterschiedlichem Umfang fixe Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen bestehen.

Jedem Vorstandsmitglied wird eine variable Jahressondervergütung gezahlt. Die variable Vergütung enthält jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen und an der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Im Rahmen des Aktienoptionsplans der Volkswagen AG, Wolfsburg, wurde den Mitgliedern des Vorstands der AUDI AG das Recht eingeräumt, durch Zeichnung von Wandelschuldverschreibungen Bezugsrechte für Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. In den Geschäftsjahren 1999 bis 2006 wurden von der Volkswagen AG insgesamt acht Tranchen des Aktienoptionsplans aufgelegt. Sämtliche ab dem 8. Juli 2008 wandlungsfähigen Aktienoptionen der achten Tranche (insgesamt 950 Wandelschuldverschreibungen) wurden von den Mitgliedern des Vorstands im Laufe des Jahres 2008 gewandelt. Es sind somit keine Wandelschuldverschreibungen mehr im Bestand. Vorstandsmitglieder haben unter bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf Pensionszahlungen und eine Dienstunfähigkeitsrente. Im Geschäftsjahr 2009 wurden den Pensionsrückstellungen für aktuelle Mitglieder des Vorstands 2.218 (1.374) Tsd. EUR zugeführt; die Pensionsrückstellungen zum 31. Dezember 2009 betragen 9.842 (7.624) Tsd. EUR.

Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 2.388 (3.353) Tsd. EUR erhalten. Darin enthalten sind Leistungen aus Anlass der Beendigung des Dienstverhältnisses von 368 (1.342) Tsd. EUR. Für den Personenkreis bestehen Rückstellungen für Pensionen von 22.241 (21.761) Tsd. EUR.

Die Mitglieder des Vorstands und deren Mitgliedschaften in anderen Aufsichtsräten und Kontrollgremien – im Sinne der §§ 285 Satz 1 Nr. 10 HGB und 125 Abs. 1 Satz 3 AktG – sind im Anhang des Jahresabschlusses der AUDI AG aufgeführt.

Die Grundzüge der Aufsichtsratsvergütung sind in § 16 der Satzung geregelt. Die kurzfristig fällige Gesamtvergütung umfasst fixe und variable Bestandteile. Die Höhe der variablen Vergütungsbestandteile bemisst sich in Abhängigkeit von der für das Geschäftsjahr 2009 zu leistenden Ausgleichszahlung entsprechend der geltenden Satzungsbestimmung. Die Bezüge des Aufsichtsrats der AUDI AG gemäß § 285 Abs. 9a HGB betragen 638 (600) Tsd. EUR, davon sind 189 (193) Tsd. EUR fixe Vergütungsbestandteile sowie 450 (407) Tsd. EUR variable Vergütungsbestandteile.

Konzernabschluss

178	Gewinn- und Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

AUFWENDUNGEN FÜR DIE VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

in EUR	Fix	Variabel	Gesamt 2009
Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn	-	-	-
Berthold Huber ¹⁾	20.000	50.400	70.400
Dr. rer. pol. h.c. Bruno Adelt	11.000	25.480	36.480
Senator h.c. Helmut Aurenz	11.000	25.200	36.200
Heinz Eyer ¹⁾	11.000	25.200	36.200
Wolfgang Förster ¹⁾	15.500	37.520	53.020
Dr. rer. pol. h.c. Francisco Javier Garcia Sanz	-	-	-
Holger P. Härter (bis 23.7.2009)	10.650	28.696	39.346
Johann Horn ¹⁾	11.000	25.200	36.200
Peter Kössler (ab 6.10.2009)	2.625	5.572	8.197
Peter Mosch ¹⁾	15.500	37.800	53.300
Wolfgang Müller ¹⁾	11.000	25.200	36.200
Prof. Dr. rer. pol. Horst Neumann	-	-	-
Dr.-Ing. Franz-Josef Paefgen	-	-	-
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	11.475	25.886	37.361
Dr. jur. Hans Michel Piëch (ab 19.11.2009)	1.550	2.753	4.303
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch	-	-	-
Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche (ab 19.11.2009)	2.025	3.999	6.024
Norbert Rank ¹⁾	15.500	37.800	53.300
Jörg Schlagbauer ¹⁾	11.000	25.200	36.200
Max Wäcker ¹⁾	11.000	25.200	36.200
Hubert Walzl (bis 30.9.2009)	8.250	19.300	27.550
Dr.-Ing. Wendelin Wiedeking (bis 23.7.2009)	8.613	21.522	30.134
Im Vorjahr ausgeschiedene Aufsichtsräte	-	1.693	1.693
Summe	188.688	449.621	638.308

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

Die tatsächliche Auszahlung einzelner Teile der Gesamtvergütung erfolgt gemäß § 16 der Satzung im Geschäftsjahr 2010.

Aufsichtsrat¹⁾

Stand 31. Dezember 2009	
Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn	Vorsitzender ²⁾ Vertreter der Anteilseigner
Berthold Huber	Stellvertretender Vorsitzender ²⁾ Vertreter der Arbeitnehmer
Dr. rer. pol. h.c. Bruno Adelt	Vertreter der Anteilseigner
Senator h.c. Helmut Aurenz	Vertreter der Anteilseigner
Heinz Eyer	Vertreter der Arbeitnehmer
Wolfgang Förster	Vertreter der Arbeitnehmer ⁵⁾
Dr. rer. pol. h.c. Francisco Javier Garcia Sanz	Vertreter der Anteilseigner
Johann Horn	Vertreter der Arbeitnehmer
Peter Kössler	Vertreter der Arbeitnehmer
Peter Mosch	Vertreter der Arbeitnehmer ²⁾
Wolfgang Müller	Vertreter der Arbeitnehmer
Prof. Dr. rer. pol. Horst Neumann	Vertreter der Anteilseigner
Dr.-Ing. Franz-Josef Paefgen	Vertreter der Anteilseigner
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	Vertreter der Anteilseigner ²⁾
Dr. jur. Hans Michel Piëch	Vertreter der Anteilseigner
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch	Vertreter der Anteilseigner ³⁾
Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche	Vertreter der Anteilseigner ⁵⁾
Norbert Rank	Vertreter der Arbeitnehmer ⁴⁾
Jörg Schlagbauer	Vertreter der Arbeitnehmer
Max Wäcker	Vertreter der Arbeitnehmer
Dr. rer. pol. Carl H. Hahn	Ehrenvorsitzender

1) Beruf und Unternehmen der Aufsichtsräte sowie ihre Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien sind im Anhang des Jahresabschlusses der AUDI AG aufgeführt.

2) Mitglied des Präsidiums und des Vermittlungsausschusses

3) Vorsitzender des Prüfungsausschusses (Audit Committee)

4) Stellvertretender Vorsitzender des Prüfungsausschusses

5) Mitglied des Prüfungsausschusses

Konzernabschluss

178	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem 31. Dezember 2009 ergaben sich keine Ereignisse, über die nach IAS 10 berichtet werden muss.

Anteilsbesitz für den Audi Konzern

zum 31. Dezember 2009

WESENTLICHE KONZERNGESELLSCHAFTEN

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
Vollkonsolidierte Gesellschaften	
AUDI AG, Ingolstadt	
Audi Retail GmbH, Ingolstadt	100,0
Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin	100,0
Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg	100,0
Audi Zentrum Hannover GmbH, Hannover	100,0
Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt	100,0
quattro GmbH, Neckarsulm	100,0
Audi Australia Pty Ltd., Botany (Australien)	100,0
Audi Brasil Distribuidora de Veículos Ltda., São Paulo (Brasilien)	100,0
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn)	100,0
Audi Japan K.K., Tokio (Japan)	100,0
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea)	100,0
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate)	100,0
Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien)	100,0
Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien)	100,0
Lamborghini ArtiMarca S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien)	100,0
MML S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien)	100,0
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien)	100,0
VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A., Florenz (Italien)	100,0
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien) ¹⁾	-
Audi Canada Inc., Ajax (Kanada) ¹⁾	-
Audi of America, LLC, Herndon, Virginia (USA) ¹⁾	-
At-Equity-bewertete Gesellschaften	
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China)	10,0

1) Die AUDI AG übt einen beherrschenden Einfluss (Control) gemäß IAS 27.13 Satz 2 (c) aus.

Konzernabschluss

178	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
179	Gesamtergebnisrechnung
180	Bilanz
181	Kapitalflussrechnung
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

184	Entwicklung des Anlagevermögens 2009
186	Entwicklung des Anlagevermögens 2008
188	Allgemeine Angaben
192	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
199	Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
205	Erläuterungen zur Bilanz
215	Zusätzliche Erläuterungen
236	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
237	Anteilsbesitz

Corporate Governance

Kodex-Änderung im Jahr 2009

Das Bundesministerium der Justiz hat am 5. August 2009 den Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 bekannt gemacht. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben die Änderungen im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehend diskutiert und die entsprechenden Beschlüsse gefasst.

Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen

In den von Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG erklärten Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 haben sich bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 5. August 2009 keine Änderungen ergeben. Hier wird auf die Ausführungen im Geschäftsbericht 2008 im Kapitel „Corporate Governance“ verwiesen.

Seit Bekanntmachung der Fassung vom 18. Juni 2009 wird den Empfehlungen des Kodex mit folgenden Abweichungen entsprochen:

Die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex hinsichtlich eines Selbstbehalts im Rahmen einer D&O-Versicherung (Ziffer 3.8, Abs. 2, Satz 2 Kodex) sowie anspruchsvollen, relevanten Vergleichsparametern bei variablen Vergütungsanteilen innerhalb der Vorstandsvergütung (Ziffer 4.2.3, Abs. 2, Satz 2 Kodex) und dem Ausschluss einer nachträglichen Änderung der Erfolgsziele oder der Vergleichsparameter (Ziffer 4.2.3, Abs. 2, Satz 3 Kodex) sind neu geregelt. Ihnen wurde zum Zeitpunkt der Abgabe der Entsprechenserklärung nicht entsprochen. Der Versicherungsvertrag zur D&O-Versicherung wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2010 kodexkonform angepasst. Am 22. Februar 2010 verabschiedete der Aufsichtsrat ein neues Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands und passte dabei die entsprechenden Regelungen kodexkonform zu den Empfehlungen aus Ziffer 4.2.3, Abs. 2, Sätze 2 und 3 an.

Ein sogenanntes „Abfindungs-Cap“ bei Abschluss von Vorstandsverträgen (Ziffer 4.2.3, Abs. 3 und 4 Kodex) war bislang nicht vorgesehen, da es in der Vergangenheit rechtlich kritisch diskutiert wurde. In der Praxis haben sich zwischenzeitlich Gestaltungsmöglichkeiten entwickelt, die es sinnvoll erscheinen lassen, die entsprechende Empfehlung des Kodex beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen zu berücksichtigen. Des Weiteren hat der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss gebildet (Ziffer 5.3.3 Kodex). Ein solcher Ausschuss würde nach Ansicht des Gremiums lediglich die Zahl der Ausschüsse erhöhen, ohne die Arbeit des Aufsichtsrats spürbar zu verbessern. Die Wahlen zum Aufsichtsrat werden nicht als Einzelwahlen durchgeführt (Ziffer 5.4.3, Satz 1 Kodex). Listenwahlen sind durchaus üblich bei demokratischen Abstimmungen.

Bei den Anregungen des Kodex weicht die Gesellschaft in drei Punkten ab:

Um dem Persönlichkeitsschutz des einzelnen Aktionärs Rechnung zu tragen wird die Hauptversammlung nicht im Internet übertragen (Ziffer 2.3.4 Kodex). Somit ist die Erreichbarkeit des Stimmrechtsvertreters des Unternehmens für abwesende Aktionäre auch während der Hauptversammlung (Ziffer 2.3.3, Satz 3, 2. Halbsatz Kodex) nicht erforderlich. Die vom Kodex angeregte Berücksichtigung des langfristigen Unternehmenserfolgs bei der erfolgsorientierten Vergütung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.6, Abs. 2, Satz 2 Kodex), ist bei der AUDI AG nach wie vor nicht vorgesehen. Hier soll zunächst weiterhin die Diskussion der Fachöffentlichkeit über eine konkrete Ausgestaltung solcher variablen Komponenten verfolgt werden.

Angaben gemäß Ziffer 6.6 des Kodex

Mitteilungspflichtige Erwerbs- oder Veräußerungsvorgänge sind im vergangenen Geschäftsjahr nicht getätigt worden.

Aktioptionsprogramme und ähnliche wertpapierorientierte Anreizsysteme

Die AUDI AG bietet keine derartigen Programme oder Anreizsysteme an.

Vergütungssystematik

Über die Grundzüge des Vergütungssystems für die Vorstände wird detailliert im Anhang dieses Geschäftsberichts unter „Angaben zu Aufsichtsrat und Vorstand“ berichtet. Diese Informationen sind auch auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich (www.audi.de/gb-anhang).

Erklärung zum Kodex im Internet

Am 23. November 2009 wurde die gemeinschaftliche Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex auf der Audi Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung veröffentlicht.

„Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.“

Ingolstadt, 10. Februar 2010

Der Vorstand



Rupert Stadler



Ulf Berkenhagen



Michael Dick



Frank Dreves



Peter Schwarzenbauer



Axel Strotbek



Dr. Werner Widuckel

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der AUDI Aktiengesellschaft aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 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 liegt 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."

München, den 10. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Franz Wagner
Wirtschaftsprüfer

Petra Justenhoven
Wirtschaftsprüferin

Erklärung des Vorstands der AUDI AG

zum Konzernabschluss 2009

Der Vorstand der AUDI 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 AUDI 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, München, hat gemäß Beschluss der Hauptversammlung den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht als unabhängiger Wirtschaftsprüfer geprüft und den nebenstehend 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 Aufsichtsrat eingehend erörtert worden. Das Ergebnis dieser Prüfung geht aus dem Bericht des Aufsichtsrats hervor.

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Stand: Februar 2010 (Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.)

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO ₂ -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	
Audi A1							
A1 1.4 TFSI ¹⁾	90	S tronic, 7-Gang	Super			5,2	122
A1 1.6 TDI ¹⁾	77	5-Gang	Diesel			3,9	102
Audi A3							
A3 1.2 TFSI ¹⁾	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,3	4,8	5,7	132
A3 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,4	4,7	5,3	124
A3 1.6	75	5-Gang	Super	9,5	5,3	6,8	162
A3 1.6	75	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	5,1	6,7	159
A3 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,7	5,3	6,6	152
A3 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	9,7	6,0	7,3	170
A3 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	9,8	5,5	7,1	164
A3 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,8	5,7	7,2	166
A3 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	6,1	7,5	174
A3 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	5,6	3,7	4,4	114
A3 1.6 TDI (77 kW, 99 g CO ₂ /km) ²⁾	77	5-Gang	Diesel	4,7	3,3	3,8	99
A3 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,1	109
A3 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,5	3,9	4,2	109
A3 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,5	3,8	4,4	115
A3 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129
A3 2.0 TDI quattro	103	6-Gang	Diesel	6,3	4,2	5,0	129
A3 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,9	4,2	5,2	139
A3 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	7,2	4,6	5,6	147
A3 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,2	4,7	5,6	148
S3 2.0 TFSI quattro	195	6-Gang	Super Plus	11,8	6,6	8,5	198
S3 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Gang	Super Plus	11,1	6,7	8,3	193
Audi A3 Sportback							
A3 Sportback 1.2 TFSI ¹⁾	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,3	4,9	5,8	134
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,6	4,8	5,5	127
A3 Sportback 1.6	75	5-Gang	Super	9,5	5,4	6,9	164
A3 Sportback 1.6	75	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	5,1	6,7	159
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,7	5,3	6,6	153
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 Sportback 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	9,8	6,1	7,4	173
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	9,9	5,6	7,2	167
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,8	5,7	7,2	166
A3 Sportback 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,0	6,2	7,6	176
A3 Sportback 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	5,3	3,9	4,4	116
A3 Sportback 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	4,8	3,4	3,9	102
A3 Sportback 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,2	112
A3 Sportback 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,9	4,3	112
A3 Sportback 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,5	3,8	4,4	115
A3 Sportback 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	103	6-Gang	Diesel	6,3	4,2	5,0	129
A3 Sportback 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,9	4,2	5,2	139
A3 Sportback 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	7,4	4,7	5,7	149
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,2	4,7	5,6	148
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	6-Gang	Super Plus	11,8	6,7	8,5	199
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Gang	Super Plus	11,2	6,8	8,4	195
Audi A3 Cabriolet							
A3 Cabriolet 1.2 TFSI ¹⁾	77	6-Gang	Super	7,0	5,0	5,7	132
A3 Cabriolet 1.6	75	5-Gang	Super	9,6	5,5	7,0	167
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,9	5,5	6,7	156
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,7	5,4	6,6	154
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	10,0	5,6	7,2	169
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,9	7,4	171
A3 Cabriolet 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,2	3,9	4,3	114
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,7	3,9	4,6	119
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	6,0	4,6	5,1	134
Audi TT Coupé							
TT Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,0	5,3	6,7	155
TT Coupé 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super Plus	10,7	6,0	7,7	183
TT Coupé 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,6	6,0	7,7	183
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,5	6,1	7,7	178
TT Coupé 3.2 quattro	184	6-Gang	Super Plus	14,7	7,8	10,3	247
TT Coupé 3.2 quattro	184	S tronic, 6-Gang	Super Plus	12,9	7,3	9,4	224
TT Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	11,0	6,4	8,1	188
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,6	6,4	7,9	184
Audi TT Roadster							
TT Roadster 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,1	5,6	6,9	159

1) Dieses Modell wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt derzeit noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG; die oben genannten Verbrauchs- und Emissionswerte sind vorläufig.

2) enthält Sonderausstattungsrestriktionen

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO ₂ -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	
TT Roadster 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super Plus	10,7	6,2	7,8	186
TT Roadster 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,8	6,1	7,8	186
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,5	6,3	7,8	181
TT Roadster 3.2 quattro	184	6-Gang	Super Plus	14,8	7,8	10,4	250
TT Roadster 3.2 quattro	184	S tronic, 6-Gang	Super Plus	13,0	7,4	9,5	227
TT Roadster 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,2	4,5	5,5	144
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	11,1	6,7	8,3	193
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,7	6,5	8,0	187
Audi TTRS Coupé							
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	13,1	6,9	9,2	214
Audi TTRS Roadster							
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	13,3	7,2	9,5	221
Audi A4 Limousine							
A4 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	10,3	6,1	7,6	176
A4 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	8,3/12,2	5,3/7,1	6,4/9,0	149/149
A4 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,7	5,8	7,3	169
A4 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	174
A4 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,2	8,2	192
A4 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	Super	13,4	6,7	9,1	214
A4 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,1	7,0	9,3	215
A4 2.0 TDI	88	6-Gang	Diesel	6,1	4,2	4,9	129
A4 2.0 TDI e ²⁾	100	6-Gang	Diesel	5,8	3,8	4,6	119
A4 2.0 TDI	100	6-Gang	Diesel	6,1	4,0	4,8	124
A4 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,5	4,3	5,1	134
A4 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	4,8	5,7	149
A4 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	7,0	4,8	5,6	147
A4 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A4 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,1	4,9	5,7	149
A4 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A4 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,9	5,5	6,4	167
A4 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,3	6,6	173
A4 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
A4 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,7	5,5	6,7	175
S4 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	13,7	7,3	9,7	225
S4 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A4 Avant							
A4 Avant 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	10,3	6,2	7,7	179
A4 Avant 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	8,4/12,6	5,6/7,3	6,6/9,2	154/154
A4 Avant 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,8	6,1	7,5	174
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,5	7,6	175
A4 Avant 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,5	8,4	197
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	Super	13,6	6,9	9,4	219
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,2	7,1	9,4	219
A4 Avant 2.0 TDI	88	6-Gang	Diesel	6,3	4,5	5,1	134
A4 Avant 2.0 TDI e	100	6-Gang	Diesel	6,1	4,2	4,9	129
A4 Avant 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,6	4,5	5,3	139
A4 Avant 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	5,0	5,9	155
A4 Avant 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	7,1	5,0	5,8	154
A4 Avant 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,7	4,7	5,5	144
A4 Avant 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,1	5,1	5,8	154
A4 Avant 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	5,2	6,2	164
A4 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,7	5,8	6,5	169
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,5	6,8	176
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,5	5,8	6,8	179
A4 Avant 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,8	5,8	6,9	180
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	13,8	7,5	9,9	229
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi A4 allroad quattro							
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	10,2	6,5	7,9	184

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO ₂ -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,2	6,8	8,1	189
A4 allroad quattro 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Gang	Diesel	9,6	5,8	7,2	189
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,7	6,1	7,1	189
Audi A5 Sportback							
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,8	5,9	7,3	172
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	174
A5 Sportback 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	6,8	9,3	216
A5 Sportback 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	4,8	5,8	152
A5 Sportback 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,5	4,5	5,2	137
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,3	5,0	5,8	152
A5 Sportback 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Sportback 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,0	5,6	6,5	169
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	176
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A5 Coupé							
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,7	5,8	7,3	169
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	174
A5 Coupé 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,2	8,2	192
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	Super	13,4	6,7	9,1	214
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,0	6,9	9,2	213
A5 Coupé 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,1	4,9	5,7	149
A5 Coupé 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Coupé 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,9	5,5	6,4	167
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,3	6,6	173
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Coupé 4.2 quattro	260	6-Gang	Super Plus	18,1	8,7	12,1	288
S5 Coupé 4.2 quattro	260	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	15,7	7,9	10,8	256
Audi A5 Cabriolet							
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	10,0	5,9	7,4	172
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,5	6,4	7,5	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,1	5,4	6,8	159
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,5	6,6	7,7	179
A5 Cabriolet 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	12,1	6,5	8,6	199
A5 Cabriolet 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,0	9,5	219
A5 Cabriolet 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,7	4,7	5,5	144
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	5,2	6,2	164
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,7	5,8	6,5	169
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,5	5,8	6,8	179
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi Q5							
Q5 2.0 TFSI quattro	132	6-Gang	Super	10,8	6,9	8,4	195
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	10,8	6,9	8,4	195
Q5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,4	7,3	8,5	197
Q5 3.2 FSI quattro	199	S tronic, 7-Gang	Super	12,3	7,6	9,3	218
Q5 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	8,1	5,6	6,5	172
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	8,2	5,8	6,7	175
Q5 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,2	6,0	6,8	179
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	9,2	6,6	7,5	199
Audi A6 Limousine							
A6 2.0 TFSI	125	6-Gang	Super	10,2	5,9	7,5	174
A6 2.0 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	10,4	6,1	7,7	179
A6 2.8 FSI	140	6-Gang	Super	12,0	6,1	8,2	191
A6 2.8 FSI	140	multitronic, stufenlos	Super	12,0	6,3	8,4	195
A6 2.8 FSI quattro	140	6-Gang	Super	12,4	6,5	8,7	204
A6 2.8 FSI	162	multitronic, stufenlos	Super	11,8	6,4	8,4	196
A6 2.8 FSI quattro	162	tiptronic, 6-stufig	Super	12,7	6,9	9,0	212
A6 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,2	7,1	9,4	219

1) Dieses Modell wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt derzeit noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG; die oben genannten Verbrauchs- und Emissionswerte sind vorläufig.

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO ₂ -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	
A6 4.2 FSI quattro	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	14,8	7,5	10,2	244
A6 2.0 TDI e	100	6-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139
A6 2.0 TDI	100	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	4,9	5,8	151
A6 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	4,7	5,7	149
A6 2.0 TDI	125	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	5,0	5,8	153
A6 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,3	5,0	6,2	164
A6 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,0	5,5	6,4	169
A6 2.7 TDI quattro	140	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,4	5,8	7,1	189
A6 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	179
A6 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,3	5,8	7,1	189
S6 5.2 FSI quattro	320	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	18,5	9,1	12,6	299
Audi A6 Avant							
A6 Avant 2.0 TFSI	125	6-Gang	Super	10,2	5,9	7,5	174
A6 Avant 2.0 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	10,5	6,2	7,8	181
A6 Avant 2.8 FSI	140	6-Gang	Super	12,0	6,2	8,3	194
A6 Avant 2.8 FSI	140	multitronic, stufenlos	Super	12,1	6,5	8,6	199
A6 Avant 2.8 FSI quattro	140	6-Gang	Super	12,4	6,5	8,7	204
A6 Avant 2.8 FSI	162	multitronic, stufenlos	Super	12,0	6,5	8,5	197
A6 Avant 2.8 FSI quattro	162	tiptronic, 6-stufig	Super	12,8	7,0	9,1	214
A6 Avant 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	223
A6 Avant 4.2 FSI quattro	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	14,8	7,5	10,2	244
A6 Avant 2.0 TDI e	100	6-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139
A6 Avant 2.0 TDI	100	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	5,0	5,9	155
A6 Avant 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	4,8	5,8	152
A6 Avant 2.0 TDI	125	multitronic, stufenlos	Diesel	7,4	5,0	5,9	154
A6 Avant 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,3	5,0	6,2	164
A6 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,1	5,6	6,5	172
A6 Avant 2.7 TDI quattro	140	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,4	5,8	7,1	189
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	179
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,3	5,8	7,1	189
S6 Avant 5.2 FSI quattro	320	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	18,5	9,1	12,6	299
Audi A6 allroad quattro							
A6 allroad quattro 3.0 TFSI	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,3	7,6	9,7	225
A6 allroad quattro 4.2 FSI	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	15,3	8,1	10,8	257
A6 allroad quattro 2.7 TDI	140	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,9	6,2	7,5	199
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Gang	Diesel	9,4	5,9	7,2	189
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,7	6,2	7,5	199
Audi RS6 Limousine							
RS6 5.0 TFSI quattro	426	tiptronic, 6-stufig	Super	20,3	10,2	13,9	331
Audi RS6 Avant							
RS6 Avant 5.0 TFSI quattro	426	tiptronic, 6-stufig	Super	20,4	10,3	14,0	333
Audi Q7							
Q7 3.6 FSI quattro	206	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	16,9	9,3	12,1	289
Q7 4.2 FSI quattro	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	17,5	9,9	12,7	304
Q7 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	11,3	7,8	9,1	239
Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	11,2	7,6	8,9	234
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 6-stufig	Diesel	12,8	8,2	9,9	262
Audi Q7 V12 TDI quattro							
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Diesel	14,8	9,3	11,3	298
Audi A8							
A8 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	219
A8 3.0 TDI quattro ¹⁾	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel			6,6	174
A8 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,2	6,1	7,6	199
Audi R8							
R8 4.2 FSI quattro	309	6-Gang	Super Plus	21,2	9,6	13,9	332
R8 4.2 FSI quattro	309	R tronic, 6-Gang	Super Plus	19,9	9,5	13,3	318
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,7	9,6	13,7	327
Audi R8 Spyder							
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,7	10,4	14,9	356
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,9	9,9	13,9	332
Lamborghini Gallardo							
Lamborghini Gallardo LP 560-4	412	6-Gang	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
Lamborghini Gallardo LP 560-4	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,7	9,6	13,7	325
Lamborghini Gallardo LP 560-4 Spyder	412	6-Gang	Super Plus	22,7	10,3	14,8	354
Lamborghini Gallardo LP 560-4 Spyder	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,8	9,7	13,8	330
Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	6-Gang	Super Plus	22,2	10,0	14,4	344
Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,4	9,4	13,5	319
Lamborghini Murciélago							
Lamborghini Murciélago LP 640	471	6-Gang	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640	471	e-gear, 6-Gang	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640 Roadster	471	6-Gang	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640 Roadster	471	e-gear, 6-Gang	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493	6-Gang	Super Plus	32,0	13,7	20,6	480
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493	e-gear, 6-Gang	Super Plus	32,0	13,7	20,6	480